



PIANO URBANISTICO PRELIMINARE

DOCUMENTO DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO DELLE ATTIVITA'

TESTO AGGIORNATO CON EMENDAMENTI
APPROVATI NELLA SEDUTA CONSILIARE DEL 2 FEBBRAIO 2023
(integrazioni evidenziate)

COMUNE DI ALGHERO
PIANO URBANISTICO COMUNALE

Progettista
Arch. Emilio Zoagli (Coordinatore)

PIANO URBANISTICO COMUNALE

Progettista

Arch. Emilio Zoagli (Coordinatore)

Ufficio di Progettazione

Arch. Paolo Emilio Zoagli

Collaboratori: Arch. Antonio Sotgiu, D.ssa Claudia Pintori

Consulenza alla Progettazione

Prof. Arch. Giorgio Peghin

Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura

Università degli studi di Cagliari

Ufficio del Piano Urbanistico

Arch. Giuliano Cosseddu

Arch. Pian. Angelo R. Manunta

Ing. Vincenzo Sanna

Ing. Elisabetta Spiga

Consulenza per i processi di partecipazione

Dipartimento di Architettura, Urbanistica e Design

Università degli Studi di Sassari

Consulenti per l'assetto ambientale

Prof. Salvatore Madrau (Università di Sassari)

Ing. Fabio Cambula e Geol. Alessandro Muscas (PAI)

Criteria SRL (VAS)

Consulenti per l'assetto insediativo

Criteria SRL (Demografia)

Consulenti per l'assetto storico-culturale

Arch. Sergio Spanu (Beni architettonici)

D.ssa Rossella Colombi e Dott. Matteo Lorenzini (Beni archeologici)

Il Dirigente

Ing. Michele Fois

Il Sindaco

Dott. Mario Conoci

L'Assessore

Dott. Cesare Emiliano Piras

STUDIO ZOAGLI

Via Gilbert Ferret 97

07041 Alghero SS

P.Iva 02936960901

<https://www.zstudio.it>

info@zstudio.it

indice

PARTE I

RIFERIMENTI NORMATIVI

1.1 Il quadro di riferimento normativo	11
--	----

PARTE II

IL QUADRO DELLA CONOSCENZA

2.1 L'assetto ambientale	23
2.2 L'assetto storico culturale	29
2.3 L'assetto insediativo	42

PARTE III

IL PROGETTO DEL PIANO URBANISTICO PRELIMINARE

3.1 Lo scenario progettuale di riferimento	69
3.2 I caratteri del paesaggio per il Progetto di Piano	71
3.3 Gli ambiti del Paesaggio per Il Progetto di Piano	80
3.4 I temi strategici del Piano Urbanistico Preliminare. Azioni e Obiettivi	83
3.5 La struttura del Piano	95

INTRODUZIONE

Il progetto del Piano Urbanistico Comunale di Alghero interessa il territorio nella sua totalità e nelle sue diverse componenti ambientali, infrastrutturali, socio-economiche, produttive e dovrà essere concepito come un quadro complessivo di azioni che consentano di attuare e orientare, su un orizzonte di medio periodo, una crescita equilibrata che rafforzi gli aspetti qualitativi della città e del territorio, promuova nuove economie di scala, valorizzi le storiche vocazioni turistiche e culturali, sperimenti un nuovo modello di sviluppo integrato ed ecologicamente avanzato. Tutto questo deve essere caratterizzato da strumenti urbanistici orientati prevalentemente alla riqualificazione della città e del territorio, a garantire nuovi servizi collettivi, a generare sviluppo attraverso le imprese e le attività produttive insediate e da insediare, alla scommessa che l'investimento sulla qualità dello spazio urbano e del territorio potrà generare favorevoli ricadute economiche nel breve e lungo termine.

Contenuti del documento

Questa relazione illustra i contenuti metodologici e operativi previsti dalla L.R. 1/2019 per l'adeguamento del Piano Urbanistico Comunale di Alghero al Piano Paesaggistico Regionale – PPR nella sua fase preliminare. Infatti, l'entrata in vigore della L.R. 1/2019 (così detta legge di semplificazione), ha sostituito l'art. 20 della L.R. 45/1989 modificando il procedimento di formazione del Piano Urbanistico Comunale (PUC) e introducendo il Piano Urbanistico Preliminare che costituisce il documento che indirizza la pianificazione urbanistica e ne definisce le strategie e gli obiettivi generali, in coerenza con la legislazione vigente in materia di programmazione territoriale e paesaggistica.

Obiettivi e indirizzi

Il Comune di Alghero ha approvato le linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbanistico Comunale (PUC) e avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, con delibera del C.C. n.22 del 24/04/2020. Mediante tale atto l'Amministrazione Comunale ha delineato i seguenti indirizzi strategici:

- A. Valorizzazione del paesaggio nelle sue componenti ambientali e storiche. La valorizzazione del patrimonio storico e ambientale costituisce un elemento fondamentale per garantire il benessere dei cittadini e rappresenta un'opportunità di sviluppo dei settori produttivi e delle attività economiche. La storia della città e l'alto valore paesaggistico di tutte le componenti del territorio devono essere alla base di un progetto che deve coniugare la tutela con lo sviluppo, la modificazione con la conservazione, mettendo a valore il carattere unico e originale di questa città. Le attuali condizioni ambientali e climatiche impongono, poi, un radicale ripensamento delle politiche urbane che dovranno perseguire l'obiettivo di rendere minimo il consumo di suolo, utilizzando aree all'interno degli ambiti urbani costituiti e individuando interventi ai loro margini per disegnare, consolidare e completare il tessuto urbanizzato al fine di condurre ad un'armoniosa forma urbana. In questo senso, il nuovo PUC dovrà caratterizzarsi per la sua capacità di costruire una città sostenibile, di qualità, innovativa nella gestione e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico e paesaggistico.
- B. Riqualificazione urbana, Centro Storico, Fertilia e Borgate. Il primo obiettivo strategico del nuovo PUC deve essere la riqualificazione e la rigenerazione della città consolidata, dai quartieri alle borgate, mirando al miglioramento delle loro caratteristiche e contribuendo alla realizzazione

- di una qualità urbana diffusa. In generale queste aree urbane saranno soggette a politiche di riequilibrio e qualificazione sia mediante l'individuazione di parametri e strumenti per la riqualificazione e la sostituzione edilizia del patrimonio residenziale obsoleto e caratterizzato da bassi livelli qualitativi e ambientali, sia promuovendo opportune trasformazioni del patrimonio edilizio esistente attraverso: cambi di destinazione d'uso (ricettivo), riqualificazione in funzione dell'efficienza energetica e della sostenibilità, formazione di un patrimonio abitativo sociale diffuso.
- C. Per il centro storico saranno attuate politiche per rivitalizzare il tessuto socio-economico mediante azioni di riqualificazione che consentano una riappropriazione dell'identità, sia per quanto riguarda la residenzialità, sia per la componente turistico-commerciale. Il centro storico dovrà essere attrattore delle nuove generazioni, riuscendo a dare risposte adeguate e nuove opportunità alle loro esigenze. A tal proposito, si prevedono iniziative finalizzate alla migliore fruizione da parte della popolazione studentesca afferente al polo universitario, con particolare riferimento alla necessità di trovare soluzioni adeguate alla richiesta di alloggio. Tutto ciò nell'ottica di privilegiare una fruizione non solo limitata in determinati periodi dell'anno ma estesa a tutte le stagioni.
- D. Il PUC dovrà prevedere la costituzione di nuove centralità e nodi territoriali, portando funzioni, qualità e servizi alle periferie della città, a Fertilia e nelle borgate: i cittadini che vivono fuori dalla cerchia urbana devono poter godere di tutti i servizi minimi essenziali, oltre che vedere accresciuta la possibilità di sviluppo residenziale e turistico che miri al ripopolamento e allo sviluppo economico conservando le peculiarità del territorio. Non solo, i comitati di quartiere e di borgata vanno rilanciati e resi interlocutori attivi dell'amministrazione e dovranno essere messi a punto piani di consolidamento e recupero dei quartieri, soprattutto per valorizzare il patrimonio storico architettonico di Fertilia e delle borgate, esempi straordinari dell'architettura moderna del XX secolo.
- E. Riqualificazione dello spazio pubblico e del verde. Il PUC dovrà favorire un'equa distribuzione dei benefici derivanti dalle scelte del Piano e far sì che essi possano essere utilizzati nell'interesse generale. In tal senso, occorrerà favorire l'individuazione delle aree di cessione per attrezzature pubbliche o per uso collettivo in luoghi pregiati e di favorevole accessibilità. Altresì occorrerà individuare meccanismi normativi per assicurare che la realizzazione di aree verdi, servizi, parcheggi e di altri impianti a carico dei privati siano concomitanti all'intervento di edilizia privata. La qualità degli spazi pubblici sarà il supporto per una programmazione intelligente e distribuita delle iniziative culturali.
- F. Potenziamento della rete infrastrutturale urbana, territoriale e della mobilità sostenibile. La rifunzionalizzazione del sistema non è solo un problema infrastrutturale, ma è un sistema complesso di funzioni pubbliche che deve diventare il supporto per una mobilità sostenibile, di qualità ed efficientemente dimensionata per i carichi stagionali. In sintesi, le strategie del PUC per la mobilità possono essere riassunte nel seguente modo: riorganizzazione dell'accessibilità e del sistema infrastrutturale portante; riqualificazione ambientale attraverso il potenziamento del trasporto pubblico; valorizzazione del modello insediativo delle borgate attraverso un più capillare servizio di trasporti collettivo. A servizio della mobilità si dovranno prevedere: un sistema di parcheggi periferici lungo l'asse mediano e un sistema di parcheggi centrali. Il PUC metterà a sistema le indicazioni del Piano del Traffico e del Piano di Utilizzo dei litorali per definire una strategia unitaria della mobilità e delle infrastrutture per il turismo. A tal proposito, particolare importanza dovrà essere data alle politiche di sviluppo integrate per le infrastrutture portuali ed aeroportuali.
- G. Turismo e ricettività, attività produttive, zone industriali ed artigianali. Le politiche di sviluppo economico della città devono favorire la crescita dell'intero territorio valorizzando le specifiche peculiarità delle varie porzioni. Tale sviluppo dovrà avvenire mediante azioni integrate che armonizzino le colonne portanti dell'economia di Alghero, coniugando la centralità della vocazione turistica con la valorizzazione delle altre attività produttive quali commercio, artigianato, industria e servizi. In tale ottica si dovrà privilegiare lo sviluppo della ricettività di qualità e diffusa, una riorganizzazione più funzionale delle zone artigianali e industriali, il

piano del commercio.

- H. Valorizzazione delle risorse produttive degli ambiti rurali. Una particolare attenzione sarà posta alla valorizzazione degli ambiti rurali, in parte già attuata con il PCVB per quanto riguarda le aree della Bonifica, attraverso strumenti capaci di promuovere la multifunzionalità delle attività presenti in un'ottica di tutela e salvaguardia della risorsa ambientale e agricola.
- I. Innovazione urbanistica e nuovi strumenti attuativi. Il PUC metterà a punto nuovi strumenti per consentire l'attivazione e lo sviluppo di strategie urbane ed economiche di micro e macro-scala orientate alla valorizzazione delle risorse produttive della città e del territorio e capaci di adattarsi ai repentini cambiamenti socio-economici e ambientali. Questi strumenti, dai Progetti Speciali ai Programmi integrati periferie, consentiranno di individuare le aree strategiche della città e del territorio e di programmarne il loro sviluppo senza ridurre le possibilità latenti e potenziali che si dovessero evidenziare anche dopo la predisposizione dello strumento urbanistico. Queste aree, infine, dovranno trovare una configurazione progettuale di grande "respiro" e qualità attraverso concorsi internazionali di architettura e partenariati pubblico-privati, da definirsi nelle fasi attuative del progetto.

I Documenti costitutivi del Piano Urbanistico preliminare

La relazione preliminare è suddivisa in tre parti: la Parte I, dedicata ai riferimenti normativi, consente una immediata verifica del sistema normativo vigente; la Parte II si riferisce al riordino delle conoscenze e nella Parte III si illustra il progetto preliminare.

La relazione è costituita, nel suo insieme, dalla sintesi di una ampia documentazione di studi, ricerche progettuali e analisi urbanistiche. Parte di questa documentazione sarà allegata alla presente relazione e costituisce parte integrante del Progetto preliminare.

In sintesi il Piano Urbanistico Preliminare è così costituito:

- A. Relazione preliminare. Comprende i riferimenti normativi, la sintesi degli studi di settore e approfondimenti tematici utili per la costruzione dello strumento urbanistico, gli indirizzi preliminari per il progetto del piano e la descrizione delle strategie urbanistiche;
- B. Elaborati degli assetti conoscitivi, che comprendono le Carte di analisi dell'assetto ambientale, le Carte di sintesi del sistema ambientale, le Carte di analisi del sistema storico culturale e le Carte di analisi del sistema insediativo e infrastrutturale (per l'elenco completo si veda All. A);
- C. Piano di Assetto Idro-geologico (All. B);
- D. Valutazione Ambientale Strategica, con il Rapporto Ambientale Preliminare (All. C);
- E. Carte del Piano Urbanistico Preliminare, sintesi delle strategie progettuali (All. D).

PARTE I

RIFERIMENTI NORMATIVI

1.1 Il quadro di riferimento normativo

La legge regionale 22 dicembre 1989, n.45

La legge regionale n.1 del 2019 “Legge di semplificazione 2018”

Il Piano Paesaggistico Regionale

Ulteriori riferimenti normativi

1.1 IL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

La Legge Regionale 22 dicembre 1989 n. 45 “Norme per l’uso e la tutela del territorio regionale” e successive modificazioni e integrazioni rappresenta il principale riferimento normativo per la redazione del Piano Urbanistico Comunale.

Il Piano Urbanistico Comunale è redatto inoltre in riferimento alle direttive emanate dalla Regione Sardegna, in particolare:

- D.A. 20 dicembre 1983 n. 2266/U, “Disciplina dei limiti e dei rapporti relativi alla formazione di nuovi strumenti urbanistici ed alla revisione di quelli esistenti nei Comuni della Sardegna” (cosiddetto Decreto Floris);
- Decreto del Presidente della Giunta Regionale 3 agosto 1994 n. 228, “Direttive per le zone agricole”, pubblicate nel BURAS n. 35 del 27 ottobre 1994, le quali, in attuazione degli articoli 5 e 8 della LR 22 dicembre 1989, n. 45, disciplina l’uso e l’edificazione del territorio agricolo dei Comuni della Sardegna.

1.1.1 La legge regionale 22 dicembre 1989, n.45

Come si è detto, la Legge Regionale 22 dicembre 1989, n. 45 “Norme per l’uso e la tutela del territorio regionale”, e sue modifiche e integrazioni, ad oggi rappresenta un riferimento normativo molto importante per la elaborazione del Piano Urbanistico Comunale.

Nell’articolo 4 vengono definiti gli “Ambiti di competenza degli strumenti” di governo del territorio e stabilisce che il comune, con il Piano Urbanistico Comunale o Intercomunale:

- assicura la equilibrata espansione dei centri abitati in coerenza con le direttive e i vincoli regionali;
- in conformità alle previsioni del piano urbanistico provinciale regola l’uso del territorio agricolo e delle parti destinate allo sviluppo turistico e produttivo industriale – artigianale;
- detta norme per il recupero e l’uso del patrimonio edilizio esistente, per una adeguata dotazione di servizi sociali e di carattere infrastrutturale del territorio comunale.

Il Piano Urbanistico Comunale prevede inoltre, ai sensi dell’art. 19:

- la prospettiva del fabbisogno abitativo;
- la rete delle infrastrutture e delle principali opere di urbanizzazione primaria e secondaria;

- la normativa di uso del territorio per le diverse destinazioni di zona;
- l'individuazione degli ambiti da assoggettare alla pianificazione attuativa;
- l'individuazione degli ambiti da sottoporre a speciali norme di tutela e di salvaguardia ed ove si renda opportuno per il recupero del patrimonio edilizio ed urbanistico esistente;
- le norme e le procedure per misurare la compatibilità ambientale dei progetti di trasformazione urbanistica e territoriale ricadenti nel territorio comunale.

1.1.2 La legge regionale n.1 del 2019 “Legge di semplificazione 2018”

La “Legge di semplificazione 2018” (Legge regionale n.1 del 2019), pubblicata nel BURAS n. 4 del 17 gennaio 2019, ha apportato rilevanti modifiche alla LR n. 45/1989, in particolare nell'iter di approvazione degli strumenti urbanistici con la finalità di semplificarne l'iter complessivo e coordinare i diversi procedimenti rilevanti nell'iter di approvazione degli strumenti urbanistici (VAS, VINCA, varianti al PAI, copianificazione paesaggistica, verifica di coerenza).

La prima importante novità è contenuta nell'articolo 21 della legge di semplificazione che introduce l'articolo 2-bis nella legge regionale n.45 del 1989, relativo alla Conferenza di copianificazione, sede in cui i vari enti esprimono le valutazioni di propria competenza sugli strumenti di pianificazione e si acquisiscono le risultanze dei vari procedimenti, già disciplinati dalle specifiche disposizioni che regolano le relative procedure, coordinandone i relativi esiti.

Negli articoli 23 e 24 vengono inoltre stabilite le procedure per l'approvazione del piano urbanistico comunale e delle varianti e la semplificazione delle procedure di adeguamento degli strumenti di pianificazione al PPR.

Il Piano Urbanistico Preliminare

La Legge di semplificazione introduce il Piano Urbanistico Preliminare, documento contenente gli indirizzi per la pianificazione, le analisi e le valutazioni preliminari inerenti agli aspetti relativi all'assetto idrogeologico, agli aspetti paesaggistici, ambientali, storico-culturali e insediativi necessarie per l'adeguamento al PPR e per il Rapporto ambientale preliminare.

Il Piano Urbanistico Preliminare, presentato dal Sindaco al Consiglio Comunale e successivamente deliberato dal medesimo organo, unitamente al Rapporto ambientale preliminare accompagna la fase di scoping della Valutazione Ambientale Strategica.

Mediante Delibera di G.R. n.5/48 del 29 gennaio 2019 è stato emanato l'atto di indirizzo ai sensi dell'art.21 della L.R.n.1/2019 attraverso il quale vengono esplicitati i procedimenti da attuare per l'approvazione dei Piani Urbanistici Comunali in relazione al loro iter redazionale.

Il nuovo iter di approvazione del Piano Urbanistico Comunale

La legge di semplificazione 2018 (Legge regionale n.1 del 2019), pubblicata nel BURAS n. 4 del 17 gennaio 2019, ha apportato rilevanti novità nell'iter di approvazione degli strumenti urbanistici con la finalità di semplificarne l'iter complessivo e coordinare i diversi procedimenti rilevanti nell'iter di approvazione degli strumenti urbanistici (VAS, VINCA, varianti al PAI, copianificazione paesaggistica, verifica di coerenza).

La prima importante novità è contenuta nell'articolo 21 della legge di semplificazione che introduce l'articolo 2-bis nella legge regionale n.45 del 1989, relativo alla Conferenza di copianificazione, sede in cui i vari enti esprimono le valutazioni di propria competenza sugli strumenti di pianificazione e si acquisiscono le risultanze dei vari procedimenti, già disciplinati dalle specifiche disposizioni che regolano le relative procedure, coordinandone i relativi esiti.

Negli articoli 23 e 24 vengono inoltre stabilite le procedure per l'approvazione del Piano Urbanistico Comunale e delle sue varianti nonché la semplificazione delle procedure di adeguamento degli

strumenti di pianificazione al PPR. In particolare

l'Art. 23 sostituisce integralmente l'articolo 20 della Legge Regionale n. 45 del 1989, disciplinando l'iter di Formazione, adozione ed approvazione del piano urbanistico comunale e intercomunale.

Mediante Delibera di G.R. n.5/48 del 29 gennaio 2019 è stato emanato l'atto di indirizzo ai sensi dell'art.21 della L.R.n.1/2019 attraverso il quale vengono esplicitati i procedimenti da attuare per l'approvazione dei Piani Urbanistici Comunali in relazione al loro iter redazionale.

Di seguito si riporta sinteticamente il nuovo iter per l'approvazione del PUC.

Fase 1: Avvio

Entro 120 giorni dall'entrata in vigore della L.R. n.1/2019 i Comuni ricadenti negli ambiti di paesaggio costieri deliberano l'avvio del procedimento per la formazione del Piano, comunicano l'avvio del procedimento di VAS all'autorità competente in materia ambientale e contestualmente procedono, qualora non si sia ancora dato corso, all'elaborazione dello studio comunale di assetto idrogeologico e delle procedure di copianificazione ai sensi dell'art.49 delle NtA del PPR.

Fase 2: Presentazione Piano preliminare al C.C. e Deliberazione da parte del C.C.

Entro 180 giorni dalla delibera di avvio il Sindaco presenta al Consiglio comunale il Piano urbanistico nella sua stesura preliminare, comprendente gli indirizzi per la pianificazione, le analisi e le valutazioni preliminari relative all'assetto idrogeologico, agli aspetti paesaggistici, ambientali, storico-culturali e insediativi, in armonia con il PPR.

Nei successivi 30 giorni il Consiglio comunale delibera sul piano preliminare. Il Piano viene quindi trasmesso all'autorità ambientale per la procedura di VAS e di VINCA e pubblicato sul sito internet istituzionale del Comune, dell'autorità competente in materia ambientale e della Regione. È presentato in apposite sedute di consultazione pubblica, unitamente all'autorità ambientale.

Fase 3: Fase di scoping

Trasmissione e presentazione del Rapporto ambientale preliminare per quanto attiene le procedure di VAS (Documento di Scoping) e del Piano urbanistico nella sua stesura preliminare a tutti i soggetti competenti.

Fase 4: Redazione del PUC e adozione in C.C.

Nei 180 giorni successivi l'amministrazione comunale provvede all'elaborazione del Piano urbanistico comunale e, qualora gli Studi comunali di Assetto idrogeologico siano stati approvati preliminarmente dall'Autorità di Bacino, adotta il PUC preliminare mediante deliberazione del Consiglio comunale.

Fase 5: Deposito PUC adottato

Nel termine di 15 giorni dall'adozione, il Piano è depositato a disposizione del pubblico presso la segreteria del Comune e presso l'autorità competente in materia di VAS, corredato dalla deliberazione di adozione della variante al PAI assunta dal Comitato istituzionale dell'Autorità di bacino, dal rapporto ambientale e dalla sintesi non tecnica e, qualora necessario, dallo studio di valutazione di incidenza ambientale.

Dell'avvenuta adozione e del deposito è data comunicazione con pubblicazione di un avviso sul BURAS, sul sito istituzionale del Comune e su quello dell'autorità in materia ambientale e della Regione.

Fase 6: Presentazione osservazioni e convocazione Conferenza

Nel termine di 60 giorni dalla predetta pubblicazione chiunque può prendere visione del Piano e presentare osservazioni in forma scritta. Entro lo stesso termine il Comune convoca la conferenza di copianificazione.

Fase 7: Istruttoria osservazioni pervenute

Entro 45 giorni dalla conclusione della fase 6, il Comune provvede a predisporre un'istruttoria

preliminare delle osservazioni pervenute i cui esiti, insieme alla copia delle osservazioni, vengono trasmessi all'autorità competente in materia ambientale, ai rappresentanti dell'Amministrazione regionale competenti alla verifica di coerenza.

Fase 8: Formulazione parere motivato

Entro 120 giorni dalla conclusione della fase 6 le autorità competenti in materia ambientale, i rappresentanti dell'Amministrazione regionale competenti alla verifica di coerenza degli atti di pianificazione e i rappresentanti degli organi ministeriali preposti alla tutela del paesaggio esprimono, in sede di conferenza di copianificazione, il proprio parere motivato sul piano adottato e sugli effetti derivanti dall'accoglimento o diniego delle osservazioni. Su richiesta motivata il termine della conferenza di copianificazione può essere prorogato per ulteriori 30 giorni.

Fase 9: Approvazione del PUC

Mediante delibera il Consiglio Comunale approva in prima seduta l'accoglimento o rigetto delle osservazioni pervenute, conformandosi ai pareri espressi in sede di copianificazione, e provvede alle opportune revisioni di piano.

Entro 4 mesi dalla data di conclusione della conferenza di copianificazione il PUC può essere approvato in via definitiva mediante delibera di Consiglio Comunale.

1.1.3 Il Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Paesaggistico Regionale rappresenta il "principale strumento della pianificazione territoriale regionale" che assume i contenuti previsti dall'art. 143 del Codice Urbani (D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.).

La Giunta Regionale, con Delibera n. 36/7 del 5 settembre 2006, ha approvato in via definitiva il Piano Paesaggistico Regionale per il primo ambito omogeneo, l'area costiera. Il Piano Paesaggistico Regionale è entrato in vigore con la pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Sardegna avvenuta l'8 settembre 2006.

Il Piano Paesaggistico Regionale "riconosce i caratteri, le tipologie, le forme e gli innumerevoli punti di vista del paesaggio sardo, costituito dalle interazioni della naturalità, della storia e della cultura delle popolazioni locali, intesi come elementi fondamentali per lo sviluppo, ne disciplina la tutela e ne promuove la valorizzazione".

Il PPR assicura la tutela e la valorizzazione del paesaggio del territorio regionale e si pone come quadro di riferimento e di coordinamento degli atti di programmazione e pianificazione regionale, provinciale e locale, per lo sviluppo sostenibile del territorio.

L'ambito di applicazione del PPR riguarda l'intero territorio regionale sebbene l'attuale livello di elaborazione del Piano riguardi il primo ambito territoriale omogeneo, l'area costiera, così come individuata dagli Ambiti di paesaggio costieri identificati dal piano stesso.

Indirizzi progettuali per l'Ambito di Paesaggio n.13 Alghero

L'Ambito è individuato dai golfi di Alghero e di Porto Conte, dalle bonifiche di Fertilia e dai sistemi idrografici del Rio Calic e Rio Barca.

L'assetto insediativo è strutturato da più sistemi: il sistema insediativo storico di Alghero e del centro di Olmedo, il sistema di fondazione di Fertilia e delle bonifiche della piana, l'insediamento diffuso nell'Ambito territoriale .

L'Ambito identifica un complesso sistema insediativo storico riferibile a Porto Conte, il Porto delle Ninfe romano, già luogo di scambio con il Mediterraneo occidentale.

L'arco costiero compreso nell'Ambito si sviluppa dalla torre costiera di Pòglna alla Torre Negra di Porto Ferro, includendo il promontorio di Capo Caccia.

La dominante ambientale costiera si presenta come una successione di tratti rocciosi (scogliere di Cala del Turco, falesie di Capo Caccia, scogliere di Punta Negra e di Pòglna)

intervallati dal sistema della Punta del Giglio e dai litorali sabbiosi della Spiaggia di Maria Pia e del Lido di Alghero con la zona umida retrodunare dello Stagno del Calich.

Il sistema ambientale dello Stagno del Calich e dei suoi affluenti si colloca come elemento di "snodo" fra gli ambiti della diffusione dell'insediamento periurbano di Alghero, del tratto costiero che comprende Capo Caccia e Porto Conte e del complesso delle attività turistiche e di servizio ad essi legate.

Il paesaggio agrario si articola: nel sistema della piana della Nurra, in cui è leggibile l'impianto strutturato dei paesaggi della Bonifica, nel quale si sviluppano attività agricole intensive e sul quale si articolano nuclei insediativi e componenti infrastrutturali-viarie; nelle aree delle colture estensive negli ambiti collinari dei territori di Olmedo, Putifigari, Uri, Usini contigui al territorio di Villanova Monteleone, nella dominante presenza delle colture arboree specializzate dell'olivo e della vite.

VALORI

Il contesto ambientale determina condizioni favorevoli allo sviluppo dell'agricoltura ecosostenibile legata all'aumento delle richieste dovute al costante afflusso turistico, nell'arco di tutto l'anno.

Le potenzialità dell'Ambito risiedono nella presenza del sistema delle dominanti naturali ed insediative su cui si sviluppa l'identità del paesaggio: il complesso dell'insediamento storico di Alghero e di Fertilia e del lungomare, il sistema delle aree naturali, la tessitura del paesaggio agrario delle bonifiche, dei vigneti e degli oliveti presentano, unitamente al complesso delle attività che vi si svolgono (residenziali, produttive, turistiche), un'immagine compatta di equilibrio ed integrazione fra le componenti del paesaggio.

Al sistema delle attività presenti nell'Ambito, che costituiscono l'assetto strutturale del territorio, si sovrappongono le attività della ricerca specializzata (centro di ricerca Tramariglio-Porto Conte, Centro Sperimentale di Ricerca di Bonassai, Facoltà di Architettura di Alghero), che esprimono un potenziale di innovazione e di qualificazione (ambientale, architettonica, produttiva) se integrate con i processi in atto sul territorio.

Le peculiarità storiche in termini di patrimonio architettonico, urbanistico e demo-etnoantropologico legate alla permanenza di elementi culturali catalani esprimono un potenziale di relazioni internazionali sia per la valorizzazione dei beni e delle attività culturali sia per l'evoluzione del sistema turistico.

CRITICITA'

La diversa capacità di sostenere le attività agricole nelle differenti superfici dell'Ambito determina spesso problemi di degrado ambientale dovuti all'abbandono delle colture, così come l'eccessiva pressione del pascolamento e i fenomeni erosivi legati alla riduzione della copertura vegetale naturale e seminaturale in seguito agli incendi.

Il progressivo incremento della pressione insediativa nella rada di Alghero, con la conseguente sottrazione delle funzionalità ambientali portanti del sistema spiaggia, delle dune e del sistema umido.

L'impatto ambientale derivante dalle attività agricole si ripercuote nelle acque lacustri, di falda e marine.

Le precarie disponibilità idriche delle aree irrigue, ostacolano la programmazione della coltivazione delle colture di pregio.

Le criticità dell'Ambito risiedono nel potenziale rischio di inadeguatezza del sistema urbano e territoriale in corrispondenza di periodi in cui la domanda turistica subisce consistenti incrementi. A questo si accompagna l'oscillazione negli usi del patrimonio edilizio urbano che subisce l'oscillazione della stagionalità: anche se la presenza del centro storico di Alghero, delle attività di ricerca e di istruzione superiore favoriscono l'ampliamento della stagione turistica, si rileva una discontinuità nell'utilizzo del patrimonio edilizio urbano con problemi di gestione e mantenimento della qualità dei servizi e degli edifici.

INDIRIZZI

L'Ambito di Alghero assume le relazioni fra il paesaggio naturale, agrario ed insediativo come fondamento strutturale su cui impostare il progetto di paesaggio.

La diversità dei paesaggi si sviluppa su grandi centralità insediative e ambientali che si attestano come capisaldi dell'organizzazione del territorio: la centralità insediativa di Alghero e

l'attigua falcata sabbiosa con la retrostante zona umida del Calich, il complesso ambientale di Capocaccia, Porto Ferro e del Lago di Baratz, il paesaggio della Bonifica, rappresentano i vertici di una caratterizzazione territoriale e paesaggistica in cui i luoghi di prevalente naturalità sfumano verso luoghi dove la dimensione urbana è dominante.

Il progetto si organizza attraverso interventi che si sviluppano sui tre cardini dell'organizzazione del territorio: paesaggio naturale, paesaggio agricolo, paesaggio insediativo.

1. Conservare il complesso ambientale di Porto Ferro, Lago di Baratz, Capo Caccia, Porto Conte, attraverso le seguenti azioni:

- integrare la qualità ambientale e la dominante naturalità con il sistema dell'insediamento storico (il villaggio nuragico di Sant'Imbenia, le preesistenze archeologiche della Villa romana e del Porto delle Ninfe) e le parti di recente espansione;
- recuperare la continuità ecologica e paesaggistica del sistema ambientale del Lago di Baratz, dei sistemi dunari fra Porto Ferro e il Lago, del territorio costiero dominato dalle specificità geologiche degli affioramenti litologici violacei di Cala Vino, Cala Viola, Porto Ferro con una attenta predisposizione, in sede di pianificazione comunale, delle previsioni d'uso, organizzando un sistema di fruizione e di accessibilità capace di preservare in tutte le sue parti le risorse paesaggistico - ambientali;
- rafforzare le funzioni di servizio esistenti, orientate alla ricerca in campo ambientale ed insediativo, alla educazione ambientale ed alla fruizione delle risorse;
- integrare le pratiche colturali agricole con le esigenze di tutela del sistema naturale del Lago di Baratz, garantendo un'alta qualità delle acque attraverso il controllo del potenziale rilascio di sostanze inquinanti nel bacino idrografico di riferimento.

2. Identificare e conservare la centralità ambientale e paesaggistica del Calich e del cordone sabbioso litoraneo di Maria Pia come punto di connessione fra la dominante naturalistica del promontorio di Capo Caccia e Porto Ferro e la dominante insediativa della centralità storica e turistica di Alghero, attraverso le seguenti azioni coordinate:

- riequilibrare e riqualificare i sistemi di paesaggio, ambientale e insediativo, intorno al riconoscimento del ruolo strategico del Calich, quale perno ambientale da cui si diramano le reti idrografiche del Rio Barca e degli altri immissari dello stagno, il sistema dei collegamenti fra la città di Alghero e Fertilia, le strutture aeroportuali ed il sistema naturale di Capo Caccia, Porto Conte, nonché il sistema di accessi alla città ed al litorale;
- favorire la riqualificazione della copertura vegetale attraverso la conservazione o ricostruzione della vegetazione di ripa lungo le aste torrentizie di raccolta delle acque e la riqualificazione delle pinete costiere;
- riqualificare il sistema sabbioso litoraneo della rada di Alghero attraverso il risanamento del cordone di spiaggia ed il recupero delle componenti dunari, compatibilmente con la specifica seriazione morfologica e vegetazionale tra spiaggia e zona umida retrostante, al fine di ricostituire un sistema unitario fondato sulle interconnessioni ecologiche tra le componenti ambientali marino-costiere, infrastrutturali ed insediative;
- integrare e razionalizzare, con i servizi e le agevolazioni necessarie, la mobilità fra centri abitati e attrezzature alla scala urbana o territoriale (aeroporto, etc.), migliorare l'accessibilità al centro storico e alla fruizione del litorale, al fine di evitare eccessivi carichi e distorsioni agli equilibri fra i diversi contesti dell'Ambito.

3. Conservare le emergenze naturali di Monte Zirra e Monte Doglia, come elementi di connessione fra il paesaggio agricolo della piana ed il paesaggio naturale, compreso fra il promontorio di Capo Caccia e Punta Giglio e qualificare la specificità insediativa e produttiva del sistema di S. Maria La Palma e dei nuclei agricoli adiacenti, attraverso il rinnovo o la riqualificazione delle attività agricole esistenti.

4. Qualificare dal punto di vista paesaggistico ed ecologico l'area della bonifica di Fertilia e delle aree agricole nelle zone di Maristella, Guardia Grande, Tottubella. Le azioni si sviluppano attraverso:

- la conservazione e ricucitura della trama del paesaggio agricolo storico, nel quale permane un equilibrio nella rappresentazione di una particolare concezione culturale dello spazio geografico, assecondando la morfologia del suolo e le coltivazione degli olivi, dei vigneti e dei fruttiferi anche in coltura promiscua;

- la definizione di una nuova ruralità nella quale è richiesta non solo un'attività legata alla domanda di prodotti agricoli, ma anche di servizi ecologici, turistici, educativi, orientati alla fruizione e alla conoscenza del sistema della bonifica e delle preesistenze storico-nuragiche di Tottubella, anche mediante azioni di recupero e riqualificazione dei nuclei insediativi esistenti;
- la conservazione degli assetti fondiari al fine di evitare la parcellizzazione delle proprietà e il recupero delle strutture edilizie esistenti funzionali all'uso agricolo del fondo sia come residenza e sia come strutture da adibire alla ricettività;
- la conservazione e il recupero dell'infrastrutturazione rurale irrigua e viaria, al fine di sostenere ed incentivare le pratiche insediative e legate alla tradizione agricola che sorreggono la vitalità dell'ambito agricolo.

- la conservazione o la ricostituzione delle reti ecologiche agroforestali (siepi e filari) che si traducono in una riqualificazione complessiva del paesaggio ed in uno sviluppo di modelli sostenibili per la conservazione dell'ecosistema e indirizzati quindi anche alla sopravvivenza delle specie faunistiche;

5. Recupero e rigenerazione della qualità urbana delle centralità storiche di Alghero e Fertilia, attraverso interventi orientati al consolidamento dell'immagine e del ruolo dei centri, come elementi dominanti il paesaggio insediativo, quali:

- riqualificazione dell'insediamento periurbano della città di Alghero, privilegiando direttrici di espansione che consolidino le relazioni con il paesaggio agricolo della piana, della cintura olivetata e dei versanti collinari, attraverso il recupero ambientale e urbano delle situazioni esistenti, ridefinendo l'organizzazione dell'insediamento e della rete dell'accessibilità al centro urbano e riqualificando le porte della città;

- individuazione e riqualificazione del sistema dei punti di osservazione del paesaggio storico costiero della città di Alghero, del centro storico e della cinta muraria cinquecentesca, attraverso la selezione di luoghi e servizi che favoriscano la percezione e degli elementi di riferimento del paesaggio urbano;

- riqualificazione del sistema della ricettività urbana, basata sulla modernizzazione delle strutture e dei servizi esistenti, la loro integrazione con i flussi della mobilità urbana verso il litorale, il recupero delle relazioni con il sistema del Calich e delle pinete costiere e con l'insediamento di Fertilia;

- integrazione dello spazio della cintura olivetata che si sviluppa intorno alla città di Alghero, con attività innovative e compatibili con i caratteri agricoli del territorio extraurbano (circuiti produttivi o turistici specializzati, sperimentazione di tecniche agricole innovative, ricettività, ecc.); tale azione è finalizzata alla conservazione della valenza storica, ecologica ed estetica delle colture dell'olivo, al presidio e manutenzione del paesaggio rurale, della tradizione produttiva ed insediativa, alla conservazione delle produzioni di elevata qualità e degli oliveti come elemento di connessione tra città e campagna;

- conservazione dei rapporti fra sistema agricolo e sistema insediativo finalizzata ad evitare la frammentazione delle proprietà, delle produzioni, e ad assicurare che la funzione dell'oliveto si mantenga come carattere rappresentativo dell'identità culturale e rurale del paesaggio e non sia associata ad un ruolo puramente decorativo.

6. Connettere il sistema dell'insediamento di Fertilia con il porto turistico e ricostruire in termini ambientali la continuità delle relazioni fra il sistema del Calich e dell'insediamento di Alghero.

1.1.4 Ulteriori riferimenti normativi

Il Decreto assessoriale 22 dicembre 1983 n. 2266/U (Decreto Floris)

Il Decreto Floris, riprendendo in gran parte i contenuti previsti dal Decreto interministeriale 1444 del 1968, disciplina limiti e rapporti "relativi alla formazione di nuovi strumenti urbanistici ed alla revisione di quelli esistenti nei Comuni della Sardegna".

In particolare classifica i Comuni in funzione della popolazione residente e di quella prevista dallo strumento urbanistico generale, identificando 4 distinte classi, e definisce le Zone territoriali omogenee stabilendo limiti di densità edilizia, altezza dei fabbricati e distanza nonché i rapporti massimi fra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o

riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio.

L'articolo 3 del Decreto Floris stabilisce le diverse zone territoriali omogenee, riportate di seguito:

- Zona A - Centro Storico
- Zona B - Completamento residenziale
- Zona C - Espansione residenziale
- Zone D - Industriali, artigianali e commerciali
- Zone E - Agricole
- Zone F - Turistiche
- Zone G - Servizi generali
- Zone H - Salvaguardia
- Aree S - Spazi pubblici

L'art. 4, in particolare, stabilisce che nelle zone C di espansione residenziale le volumetrie massime consentite siano quelle realizzabili attraverso l'applicazione di un indice territoriale massimo di 1,50 mc/mq, per i Comuni appartenenti alla I ed alla II classe, e di 1,00 mc/mq, per i Comuni appartenenti alla III e IV classe, parametri che esprimono la misura del volume edificabile per ogni metro quadro di superficie territoriale.

La Città di Alghero appartiene ai comuni della I classe con popolazione maggiore a 20.000 abitanti.

I volumi realizzabili nelle zone C di espansione residenziale sono così suddivisi:

- 70 mc per la residenza;
- 20 mc per servizi strettamente connessi con la residenza (negozi di prima necessità, studi professionali, bar e tavole calde);
- 10 mc per servizi pubblici.

Il numero di abitanti presumibilmente insediabili in una determinata area dell'abitato, salvo diversa dimostrazione in sede di strumento urbanistico generale (PUC), è dedotto dalla consistenza della volumetria complessivamente realizzabile attraverso l'applicazione di un parametro di 100 mc ad abitante.

L'art. 6 stabilisce la dotazione minima di spazi pubblici (Aree S) riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi, in 18,00 mq per abitante insediabile (12,00 mq per i Comuni della III e IV Classe).

Le Direttive per le zone agricole

Le "Direttive per le zone agricole" sono state approvate dal Consiglio Regionale il 13 aprile 1994 e sono divenute esecutive con DPGR del 3 agosto 1994 n. 228.

Le Direttive disciplinano l'uso e l'edificazione del territorio agricolo dei Comuni della Sardegna, al fine di:

- a) valorizzare le vocazioni produttive delle zone agricole garantendo, al contempo, la tutela del suolo e delle emergenze ambientali di pregio;
- b) incoraggiare la permanenza, nelle zone classificate agricole, della popolazione rurale in condizioni civili ed adeguate alle esigenze sociali attuali;
- c) favorire il recupero funzionale ed estetico del patrimonio edilizio esistente sia per l'utilizzo aziendale che per quello abitativo.

A tal fine i Comuni suddividono il proprio territorio agricolo (Zona E) in sottozone aventi caratteristiche ben definite, sulla base dei seguenti criteri:

1. valutazione dello stato di fatto (fattori ambientali, uso prevalente del suolo, copertura vegetale);
2. studio delle caratteristiche pedologiche ed agronomiche dei suoli;
3. analisi dell'attitudine all'uso agricolo e della potenzialità colturale dei suoli, nonché la loro suscettività ad usi diversi;

4. compromissione dell'equilibrio naturale del territorio indotta dagli usi antropici.

La zonizzazione delle aree agricole comunali segue le indagini agronomiche e lo studio degli usi e delle coltivazioni esistenti o della copertura vegetale più o meno modificata dall'uomo. Per ciascuna delle zone agricole si individuano gli eventuali limiti ai possibili usi agricoli, le esigenze di tutela del territorio in termini di fertilità e di paesaggio, il grado di edificabilità dei suoli in funzione delle loro caratteristiche e delle utilizzazioni previste.

Altri riferimenti normativi

Di seguito si riportano alcuni ulteriori riferimenti normativi per l'elaborazione del Piano Urbanistico Comunale in adeguamento al PPR ed al PAI:

- Legge Regionale 11 ottobre 1985, n. 23 "Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, di risanamento urbanistico e di sanatoria di insediamenti ed opere abusive, di snellimento ed accelerazione delle procedure espropriative";
- Legge Regionale 1 luglio 1991, n. 20, "Norme integrative per l'attuazione della legge regionale 22 dicembre 1989, n. 45, concernente: Norme per l'uso e la tutela del territorio regionale";
- Legge Regionale n.5 del 2003 - Modifica e integrazione della legge regionale 11 ottobre 1985, n. 23, concernente: "Norme in materia di contratto dell'attività urbanistico-edilizia, di risanamento urbanistico e di sanatoria e di insediamenti ed opere abusive, di snellimento ed accelerazione delle procedure espropriative";
- Legge Regionale 25 novembre 2004 n. 8, "Norme urgenti di provvisoria salvaguardia per la pianificazione paesaggistica e la tutela del territorio regionale";
- Legge Regionale 4 agosto 2008, n. 13, "Norme urgenti in materia di beni paesaggistici e delimitazione dei centri storici e dei perimetri cautelari dei beni paesaggistici e identitari" e successive modifiche e integrazioni;
- Legge Regionale 21 novembre 2011, n. 21 "Modifiche e integrazioni alla legge regionale n. 4 del 2009, alla legge regionale n. 19 del 2011, alla legge regionale n. 28 del 1998 e alla legge regionale n. 22 del 1984, ed altre norme di carattere urbanistico";
- Legge Regionale 2 agosto 2013, n.19, "Norme urgenti in materia di usi civici, di pianificazione urbanistica, di beni paesaggistici e di impianti eolici";
- Legge Regionale 23 aprile 2015, n.8, "Norme per la semplificazione e il riordino di disposizioni in materia urbanistica ed edilizia e per il miglioramento del patrimonio edilizio";
- Legge Regionale 3 luglio 2017, n.11 "Disposizioni urgenti in materia urbanistica ed edilizia. Modifiche alla legge regionale n. 23 del 1985, alla legge regionale n. 45 del 1989, alla legge regionale n. 8 del 2015, alla legge regionale n. 28 del 1998, alla legge regionale n. 9 del 2006, alla legge regionale n. 22 del 1984 e alla legge regionale n. 12 del 1994."

PARTE II

IL QUADRO DELLA CONOSCENZA

2.1 L'assetto ambientale

- Caratteristiche geologiche
- Caratteristiche geomorfologiche
- Il reticolo idrografico e sorgenti
- Caratteristiche pedologiche
- Capacità d'uso del territorio
- Uso del suolo e copertura vegetale

2.2 L'assetto storico culturale

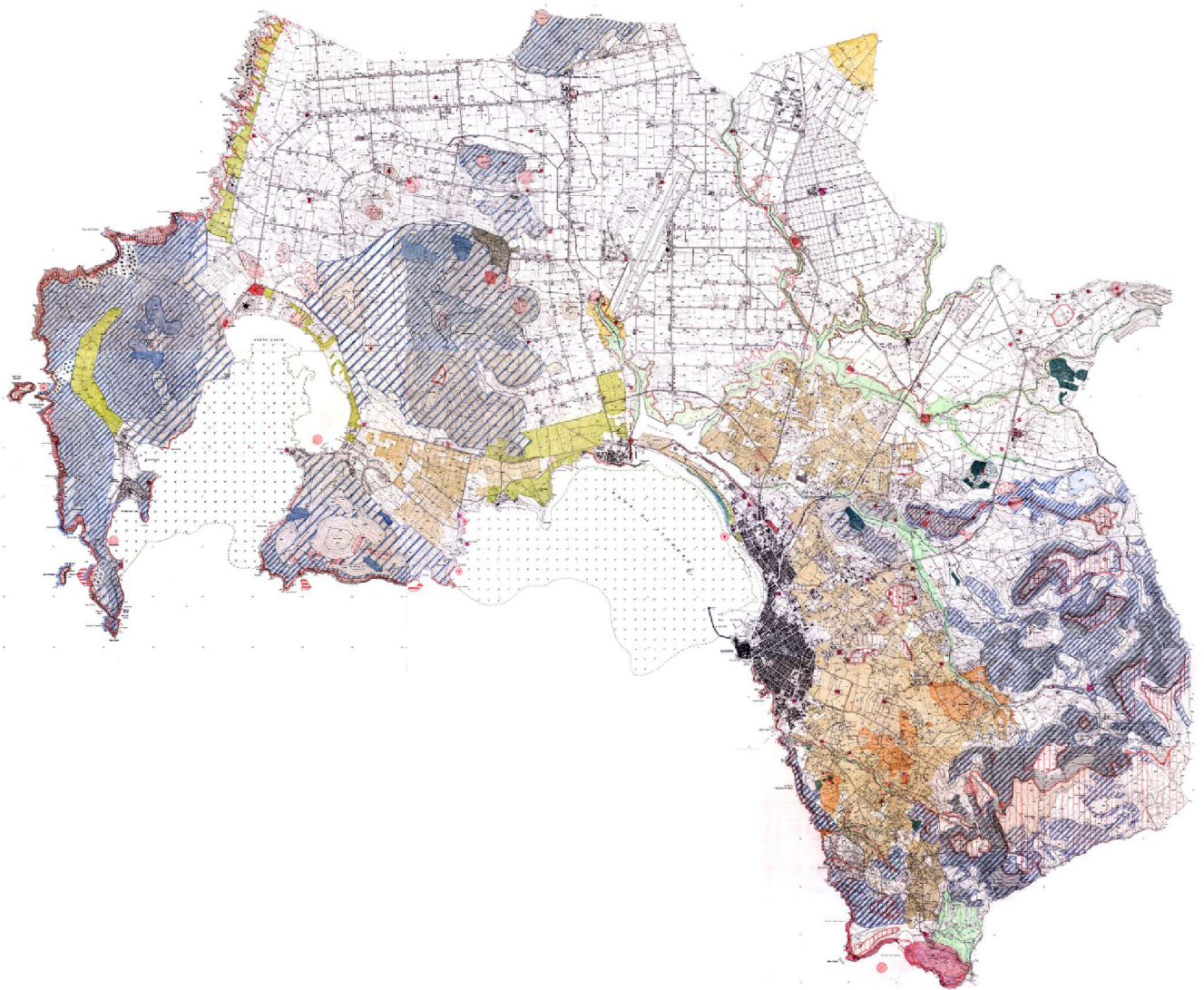
- Peculiarità del sistema storico culturale algherese
- Il sistema dei beni di interesse archeologico
- Il sistema dei beni di interesse storico architettonico
- Il sistema dei beni identitari

2.3 L'assetto insediativo

- I caratteri dell'insediamento
- Il sistema economico e sociale
- Il sistema turistico e la capacità ricettiva di Piano
- Il sistema infrastrutturale

NOTA

Gli assetti ambientali, storico-culturali e insediativi contenuti nel piano preliminare sono il frutto di un lungo processo di co-pianificazione tra la Regione Sardegna e l'amministrazione comunale stabilito nel protocollo d'intesa siglato in data 30.07.2014. La Ras ha validato tutti gli elaborati relativi al riordino delle conoscenze con nota del 18.03.2019, che sono da considerarsi ufficiali e non modificabili se non con un nuovo processo di co-pianificazione con la Regione.



PEDOLOGIA	GEOLOGIA	GEOMORFOLOGIA	IDROGEOLOGIA	VEGETAZIONE	FONDALI MARINI	ARCHEOLOGIA	
<ul style="list-style-type: none"> Area ad elevata valenza paesaggistica e naturalistica Area di esondazione dei principali corsi d'acqua e delle valli laterali Area a forte pendenza 	<ul style="list-style-type: none"> Resti di antichi insediamenti Area artificiale naturalizzata Area geomorfologica-paleontologica 	<ul style="list-style-type: none"> Piani strutturali Cresta Faglia Falesia Valli perenni Friata Scarpata d'invasione marina 	<ul style="list-style-type: none"> Scarpata d'erosione fluviale Dolma Inghiuaiello Resti di antiche dune 	<ul style="list-style-type: none"> Località fossilifera Piccole pozze di idrologia Antico ripetto da approfondimento della falda Trasvi artificiali Antiche sorgenti esterne 	<ul style="list-style-type: none"> Formazioni vegetali costituite da macchia mediterranea Leoni di vegetazione elmetto Macchia bassa degradata con abbondante presenza di palma nana Formazioni vegetali di importanza scientifica: Cistaceo, Helich, Heligoni, Masserone, Gerani, Anemone Carex vegetali di Juniperus, Opuntia, Sida, Macrocarpa di Maria Pia Boschi di latifoglie (pallasi e siccas) Boschi di latifoglie radi Rimboscimenti di conifere Area olivada 	<ul style="list-style-type: none"> Formazioni "tirocine" Palena di possessione Castello rosso Piana ruibila Grotte sponese Ritiramenti archeologici su fondate mero Ritiramenti archeologici caratterizzati da presenza di molo 	<ul style="list-style-type: none"> Area archeologica vincolata Monumenti archeologici Area di interesse archeologico Edifici e scoperti di interesse storico-monumentale

2.1 L'ASSETTO AMBIENTALE

Il territorio di Alghero è caratterizzato da una notevole complessità geologica, morfologica, pedologica e, grazie ad una frequentazione antropica plurimillenaria, anche nella copertura vegetale e nell'uso del suolo.

Sono descritti sinteticamente i principali lineamenti delle caratteristiche ambientali, rinviando l'approfondimento alla relazione di settore allegata.

2.1.1 Caratteristiche geologiche

Nel territorio algherese sono presenti formazioni geologiche che chiudono un arco temporale che si estende, quasi senza soluzione di continuità, dal tardo Paleozoico all'Olocene.

La genesi di queste formazioni è imputabile ad una serie di complesse attività tettoniche che hanno dato origine a depositi continentali, quali ad esempio le arenarie rosso-violacee del Permiano, diffuse principalmente lungo la costa sia tra Punta del Gall e Porto Ferro, sia in aree di minore estensione tra Calabona e Poglina, o alle alluvioni terrazzate plio-pleistoceniche della Nurra, ma anche ai depositi marini legati alle ingressioni marine del Giura-Creta che sono responsabili della genesi dei rilievi occidentali.

Si riconoscono tre paesaggi principali.

a) Paesaggio dei rilievi sedimentari

Sono delle imponenti formazioni sedimentarie calcaree legate alle ingressioni marine che hanno interessato la Sardegna durante il Giurassico e il Cretacico (Mesozoico). In particolare sono stati attribuiti al Giurassico i rilievi di Monte Doglia, Timidone e Zirra; risalirebbero al Cretacico le punte estreme delle penisole di Capo Caccia e di punta Giglio, l'area del Lazzaretto e il tratto di costa compreso tra Punta Negra e Fertilia.

Queste forme si collegano a nord ai depositi arenacei rosso-violacei che chiudono la linea di costa da Punta del Gall fino a Porto Ferro. Le formazioni calcaree si innalzano bruscamente dal mare dando origine a pareti verticali o quasi verticali la cui altezza varia dagli oltre 300 m di Punta Cristallo ai pochi metri in prossimità del porto di Tramarglio.

b) Paesaggio delle formazioni effusive cenozoiche

I terrazzi alluvionali della Nurra sono limitati ad est da una serie di rilievi che senza soluzione di continuità si spingono dall'immediato entroterra della spiaggia di Poglina fino al confine, a nord, con Olmedo e Ittiri.

La genesi di questi rilievi è ascrivibile agli importanti fenomeni effusivi che hanno interessato la Sardegna centrale e centro-occidentale durante l'Oligocene e il primo Miocene. Questi rilievi, ad esempio Monte Calvia, Monte Riccio, Monte San Giuliano, sono spesso caratterizzati da sommità tabulari, o mesas, originate da colate laviche che hanno protetto dall'erosione le sottostanti formazioni, ignimbriti, trachandesiti, ecc..

c) Paesaggio dei depositi alluvionali ed eolici del Pliocene e del Pleistocene

La vasta piana della Nurra, compresa tra i rilievi sedimentari ad ovest e quelli effusivi a est,

è caratterizzata dalla presenza di una potente coltre di depositi alluvionali terrazzati. Depositi originatisi, a partire dal tardo Pliocene a tutto il Pleistocene, a spese dei citati rilievi sedimentari. Fortemente incisa dal reticolo idrografico attuale, questa serie di terrazzi è interessata dalla presenza di accumuli di carbonati secondari che hanno dato origine a lenti calcaree che, quasi senza soluzione di continuità, si estendono dalle dune eoliche di Porto Ferro (Sassari) fin quasi alle rive settentrionali del Calich.

Dalla periferia del centro abitato fino ai piedi dei rilievi effusivi, lungo un arco che si estende dal Calich alla Speranza lungo la provinciale per Bosa, sono presenti potenti pacchi di depositi eolici pleistocenici. La genesi di queste antiche dune, ricche in fossili di cervidi, è legata ai cicli di glaciazione e quindi di trasgressione marina che hanno interessato l'Isola durante questa epoca geologica.

Anche questi depositi sono stati interessati dai depositi di carbonati secondari causati dal dilavamento dei rilievi calcarei, sia delle stesse sabbie. Depositi che hanno dato origine a pacchi di arenarie a diverso grado di cementazione, utilizzate fino ad un recente passato come materiale da costruzione. Materiale indicato localmente con il termine di *massacà*.

La presenza di queste arenarie è responsabile di una linea di costa, tra l'abitato e Poglina, dalle pareti quasi verticali, la cui altezza varia da poche decine a qualche metro. Pareti interrotte localmente solo da pochi approdi, ad esempio Cala Bona, Cala Burantinu, di modesta estensione ed ampiezza.

2.1.2 Caratteristiche geomorfologiche

Il territorio di Alghero è stato caratterizzato nel succedersi delle ere geologiche da profondi mutamenti del proprio paesaggio. Mutamenti legati ai movimenti tettonici che hanno ripetutamente interessato l'Isola comportando una alternanza di fasi di continentalità con importanti ingressioni marine.

Un altro potente agente di modellamento sono state le variazioni climatiche a cui si deve la gran parte dei processi morfogenetici verificatisi durante le citate fasi di continentalità.

Un esempio della loro interazione è offerto dai rilievi delle penisole di Capo Caccia e di Punta Giglio e degli adiacenti Monte Doglia, Zirra, ecc., testimonianze della ingressione marina del Giura-Creta, fatti oggetto nel tempo a processi carsici. Questi processi hanno determinato sia lo smantellamento del rilievo, mettendo a nudo i loro nuclei centrali più resistenti i quali hanno assunto la caratteristica forma a cupola degli inselberg, sia la formazione di una fitta rete di cunicoli e cavità sotterranei.

A partire dal Miocene lo smantellamento di questi rilievi sedimentari è responsabile della formazione di potenti depositi di versante, ad esempio tra le località Palmavera e Le Bombarde, dove livelli di ghiaie e di ciottoli si alternano a materiali più fini a diverso grado di pedogenizzazione. A loro volta questi depositi localmente, ad esempio lungo i versanti sud-occidentali di Monte Doglia, sono interessati dalla presenza di depositi eolici pleistocenici che possono raggiungere più metri di potenza.

I depositi di versante dei rilievi sedimentari si raccordano con quelli delle alluvioni pleistoceniche terrazzate della piana della Nurra, i cui materiali derivano in parte dallo smantellamento di precedenti depositi alluvionali, tracce dei quali sono state osservate in alcune tasche carsiche nella cava di ghiaie di Monte Doglia.

Sulle alluvioni pleistoceniche si sono sviluppati suoli caratterizzati sia da orizzonti a diverso grado di cementazione carbonatica, testimonianza di importanti movimenti di acque durante le fasi climatiche più umide di questa epoca, sia di accumuli di ossidi di Fe e Al, anche loro indicatori di condizioni climatiche oggi riscontrabili nelle aree tropicali africane.

Alle variazioni climatiche pleistoceniche, conseguenza della alternanza di fasi glaciali e interglaciali, devono essere attribuiti gran parte dei periodi di trasgressione delle acque marine, fino all'attuale batimetrica - 100 m, registrati in questa epoca.

Trasgressioni queste, responsabili della formazione degli importanti depositi di sabbie eoliche, che dalla sinistra del rio Barca si spingono dalla costa fino ai piedi dei rilievi effusivi mesozoici. Questi depositi sono stati fatti oggetto a più episodi di pedogenizzazione e a processi di cementazione per evaporazione di acque carbonatiche di infiltrazione laterale e profonda durante le fasi di aridità stagionale o a stadi di cambiamento climatico.

Alle stesse fasi di trasgressioni marine è legata la genesi del complesso dunale di Porto Ferro che interessa in parte il territorio algherese.

Durante le fasi più aride della glaciazione wurmiana, circa 80.000 anni B.P. il ritiro della linea di costa ha favorito il trasporto eolico di ingenti quantità di sabbie del fondale marino. Sabbie che hanno colmato delle preesistenti depressioni scavate dalle acque fluviali nelle arenarie permiane. Processo di deposito ripetutosi più volte sia durante il Pleistocene che l'Olocene come testimoniato dalla presenza, nelle dune, di 3 orizzonti cementati dalle acque carbonatiche. L'ultimo di questi è ricoperto da uno strato della potenza di alcuni decimetri di sabbie fortemente pedogenizzate a sua volta ricoperto da un deposito di sabbie eoliche incoerenti. Le analisi al C14 dell'orizzonte pedogenizzato hanno indicato una età di circa 1425 ± 140 anni B.P.

Ben differente è stata l'azione dei processi morfogenetici sui paesaggi effusivi. Le acque hanno inciso profondamente queste formazioni dando origine all'attuale, articolato reticolo idrografico e a depositi di versante di ridotta estensione e potenza se paragonati a quelli dei rilievi sedimentari. Le stesse acque hanno agito selettivamente sui diversi strati effusivi erodendo i diversi strati in funzione della loro resistenza e alterabilità. Il risultato è la comparsa di rilievi dai versanti gradonati, le cuestas, con gli strati più resistenti all'erosione e alla alterazione chimica appaiono come pareti verticali, prive o quasi prive di vegetazione. I versanti gradonati sono spesso raccordati alle citate forme tabulari sommitali, le mesas.

La presenza di queste formazioni effusive è responsabile lungo la costa, tra Poglina e Bosa, di una serie ininterrotta di imponenti falesie.

2.1.3 Il reticolo idrografico e sorgenti

La rete idrografica algherese è dominata dal sistema degli affluenti dello stagno del Calich: rio Barca, Canale Oruni e rio Calvia.

La rete è caratterizzata da corsi d'acqua a carattere torrentizio, dal tracciato irregolare, con portate massime nei mesi tardo invernali grazie alle maggiori precipitazioni che si registrano da ottobre a febbraio.

La ricostruzione delle aste fluviali è complicata dai numerosi cambiamenti di nome che le stesse subiscono talvolta anche nello spazio di pochi Km. Si cita quale esempio il rio Barca la cui asta principale, lunga circa 25 km, assume nel suo tratto superiore i nomi di rio Sassu, su Mattone e Cuga.

Nel bacino del rio Barca sono stati realizzati due importanti invasi artificiali le cui riserve sono destinate ad usi irrigui e potabili. Il più importante di questi, con una capacità complessiva di circa 25 milioni di mc, è sul rio Cuga. Il secondo invaso, realizzato totalmente nell'agro algherese in località Surigheddu sul rio Serra affluente in sinistra del Barca, ha una capacità di invaso di circa 2 milioni di mc.

Le caratteristiche idrogeologiche del territorio sono fortemente influenzate dalla presenza dei depositi sedimentari mesozoici interessati da processi carsici che nel tempo hanno dato origine ad una rete di canali sotterranei e vaste cavità, la più nota delle quali è la grotta di Nettuno nella penisola di Capo Caccia.

Le frequenti emergenze a mare di questi processi carsici, un esempio è osservabile in località le Bombarde, sono responsabili delle basse temperature delle acque marine lungo tutto l'arco costiero e riducono in modo significativo il possibile apporto alle falde freatiche delle piene alluvionali. Le falde freatiche fino ad un recente passato sono state interessate da importanti emungimenti per usi civili ed irrigui, in alcuni casi responsabili di una parziale salinizzazione di alcune falde.

La presenza dei processi carsici e la morfologia pianeggiante di gran parte del territorio algherese concorrono a ridurre sensibilmente le emergenze idriche sia come numero, poco più di una ventina, sia come portate. Fatta eccezione per quattro sorgenti, Matte Arghentu (rio Filiberto), Sa Fighera (Canale Oruni) Sant'Imbenia, collegate ai fenomeni carsici, e Su Cantaru (Cala Bona) che hanno portate superiori ai 5 l/s, le restanti hanno valori sempre inferiori ad 1 l/s, anche durante la fase di massima portata primaverile.

2.1.4 Caratteristiche pedologiche

La complessità geologica e morfologica del territorio algherese si traduce in una analoga

complessità delle sue caratteristiche pedologiche.

Tra i diversi tipi pedologici presenti, assumono particolare importanza, dal punto di vista della loro utilizzazione agronomica, i suoli sviluppatisi sulle alluvioni e depositi eolici pleistocenici. La concomitanza di più fattori quali la morfologia da pianeggiante a terrazzata nelle alluvioni, il notevole spessore sia delle alluvioni che delle sabbie, la stagionalità delle precipitazioni e la loro passata abbondanza, hanno favorito la genesi e l'evoluzione di suoli profondi, caratterizzati dalla presenza di strati o orizzonti di accumulo di argille di trasporto illuviale.

Questi orizzonti, indicati nelle descrizioni dei profili pedologici con la sigla Bt, sono caratterizzati da una permeabilità sensibilmente inferiore a quella degli orizzonti sovrastanti, indicati con la sigla A o Ap se lavorati. Minore permeabilità che comporta nelle micromorfologie depresse e nei compluvi condizioni di ristagno idrico più o meno prolungati nel tempo ma, allo stesso tempo, nelle restanti aree permette al suolo di conservare più a lungo la propria umidità compensando in parte la loro ridotta capacità a trattenere gli elementi nutritivi.

I processi di trasporto illuviale e quelli di circolazione di acque di falda sub superficiali arricchite in carbonati sono responsabili della formazione, all'interno o alla sommità degli orizzonti illuviali, di accumuli di carbonati secondari individuati con le sigle Btk e Bk in funzione della quantità di CaCO₃ accumulatasi. Accumulo che può raggiungere un livello tale da dare origine agli orizzonti cementati, indicati con la sigla Bkm, simili ai travertini nei depositi alluvionali e alle arenarie in quelli eolici, più volte citati.

Tra i diversi suoli presenti nel territorio assumono particolare importanza naturalistica i suoli sviluppatisi sui calcari cristallini mesozoici. La loro genesi è legata ai processi carsici di decarbonatazione. Processi che liberano le minime quantità di argille e di ossidi di Fe e Al presenti come impurezza o residuo insolubile nelle rocce carbonatiche. Da questo residuo, trattenuto nelle fratture carsiche si svilupperanno suoli dal caratteristico colore rossastro. Le superfici interessate da questi suoli, che sono caratterizzate dalla presenza di ampi tratti di roccia affiorante, devono alla presenza di un orizzonte Bt illuviale in grado di trattenere maggiori quantità di elementi nutritivi la formazione di una macchia mediterranea evoluta nei rilievi e delle colture erbacee o arboree, in funzione della propria potenza, nelle morfologie pianeggianti o debolmente ondulate.

2.1.5 Capacità d'uso del territorio

Le caratteristiche pedologiche e morfologiche sono state utilizzate per una valutazione, intesa come giudizio esperto, della capacità d'uso, Land Capability, del territorio in studio. Capacità d'uso intesa come livello di intensità di utilizzo in agricoltura, superato il quale, ci sono elevate probabilità di comparsa di processi di degrado del territorio. I più comuni di questi processi sono quelli di erosione idrica laminare ed incanalata dei versanti dei rilievi effusivi e sedimentari e quella eolica delle dune costiere.

La valutazione ha permesso di evidenziare come nell'area in studio, comprensiva oltre che del territorio comunale anche di un buffer di 500 m, siano presenti 14.564 ha (58,9%) destinabili ad usi agricoli intensivi (classi di Land Capability da I a IV compresa). La superficie destinabile ai soli usi estensivi, ovvero al miglioramento pascoli, rimboschimento meccanizzato finalizzato alla protezione del suolo, è pari a 664 ha (2,7%).

Nelle situazioni intermedie, dove la complessità delle caratteristiche morfologiche e pedologiche ha imposto l'attribuzione delle superfici ad un range di classi di Land Capability intermedie tra gli usi intensivi e quelli estensivi, sono stati attribuiti 165 ha (0,7%).

Infine, la stessa valutazione ha indicato come non adatta agli usi agricoli ma al solo rimboschimento finalizzato alla protezione del suolo, al pascolo di carichi controllati di razze di elevata rusticità e agli usi turistici e ricreativi, la classe VIII di Land Capability, 7.514 ha, pari al 30,4% del territorio valutato.

Rimangono da segnalare 1.305 ha che non sono stati fatti oggetto di valutazione in quanto interessati da opere di urbanizzazione, dalle acque del Calich e degli invasi artificiali, da spiagge o gravati da servitù e vincoli militari, archeologici, ecc., che al momento ne limitano fortemente l'uso agricolo.

Il quadro brevemente descritto, confermato dalle carte dell'uso del suolo e della copertura vegetale, è quello di un territorio caratterizzato da vaste aree ad elevata vocazione agricola. A queste aree sono associate situazioni di elevata naturalità o quasi naturalità o, comunque,

ritenute tali dall'opinione pubblica. Entrambe dovrebbero essere valorizzate attraverso l'adozione di opportune politiche, da locali a comunitarie, di tutela e di gestione in quanto rappresentano uno dei principali valori aggiunti per l'industria turistico-alberghiera algherese.

2.1.6 Uso del suolo e copertura vegetale

Le due carte di uso del suolo e della copertura vegetale sono tra gli strumenti informativi previsti dal Piano Paesaggistico Regionale per il riordino delle conoscenze relative all'assetto ambientale degli ambiti costieri individuati dal PPR. Queste carte sono state ottenute dalla foto interpretazione delle ortofoto degli ambiti costieri 12 e 13 rese disponibili dagli Uffici RAS.

Alla fase di foto interpretazione a video è seguita una serie di verifiche in campo per il controllo e validazione dei poligoni e delle descrizioni delle stesse. La Carta dell'uso del suolo ha come legenda quella del Corine Land Cover¹¹. Il Corine Land Cover permette una descrizione dell'uso del suolo articolata in livelli di dettaglio informativo crescente.

Il primo livello permette l'articolazione della descrizione di un territorio nelle seguenti 5 classi o unità di uso del suolo (UDS) di 1° livello:

- 1- Territori artificiali;
- 2- Territori agricoli;
- 3- Territori boscati ed altri ambienti seminaturali;
- 4- Territori umidi;
- 5- Corpi idrici.

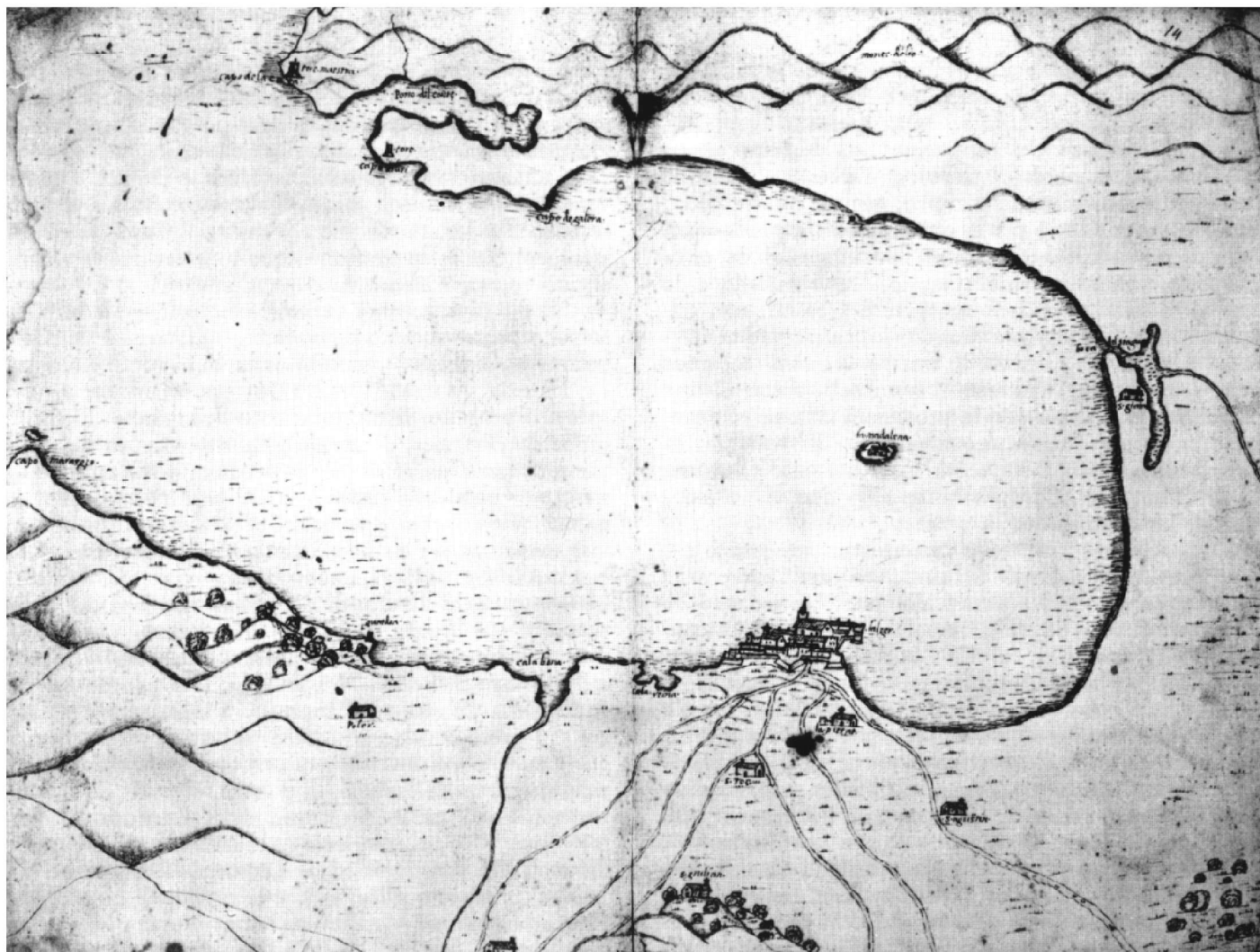
Per ciascuna UDS di primo livello, tramite un processo descrittivo discendente, sono ammesse più UDS di livello successivo, generalmente fino al 4° - Le Linee Guida mantengono questa impostazione e propongono l'utilizzo di UDS di 3° e 4° livello. È ammessa l'introduzione di un 5° livello se, a giudizio del professionista, si rendesse necessario per una migliore descrizione dell'uso del suolo in alcune geometrie.

Nel caso del comune di Alghero sia a causa della sua vastità¹², sia della complessità nelle destinazioni d'uso presenti si è ritenuto opportuno limitare la descrizione dell'uso del suolo al 3° livello, integrando la descrizione con UDS di 4° livello solo nei casi in cui questo si rendesse necessario per una migliore descrizione dei poligoni. Così per esempio le spiagge sono state tutte ascritte alla UDS 3.3.1, Spiagge, dune e sabbie. Per quelle di maggiore ampiezza: Maria Pia, Lido, ecc. questa condizione è stata evidenziata attribuendole anche alla UDS di 4° livello 3.3.1.1, Spiagge di ampiezza superiore a 25 m.

Si è ritenuto opportuno introdurre, rispetto alla legenda proposta nelle Linee Guida, una unità di 3° livello, la 1.5.1, Servitù militari, per evidenziare la presenza nel territorio algherese di questa particolare destinazione d'uso.

¹¹ Acronimo di COoRdination of INformation on Environment, è un progetto voluto dalla Commissione Europea nel 1985 con lo scopo di organizzare la raccolta omogenea di informazioni relative all'ambiente e alle risorse naturali della Comunità. Attualmente il progetto è esteso ai paesi balcanici e del nord Africa che si affacciano nel Mediterraneo.

¹² La superficie studiata è di circa 24.480 ettari. Agli oltre 22.243 del territorio comunale algherese si sono aggiunti i 2.237 di un buffer di 500 m lungo tutto il confine comunale necessario per il raccordo con le cartografie dei comuni



adiacenti.

2.2 L'ASSETTO STORICO CULTURALE

Nell'ambito delle attività di adeguamento del Piano Urbanistico Comunale al PPR, si è concluso il procedimento di copianificazione che ha visto impegnati Regione Sardegna, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBAC) e Comune di Alghero. Il verbale firmato in data 19/2/2019 costituisce l'atto conclusivo del procedimento di copianificazione di cui all'art. 49, commi 2 e 4 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) per i beni paesaggistici ed identitari individuati e tipizzati ai sensi del previgente articolo 134, comma 1, lettera c) del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii, come inseriti nel "Repertorio dei beni paesaggistici storico- culturali individuati e tipizzati dal PPR e dei contesti identitari".

2.2.1 Peculiarità del sistema storico culturale algherese

Prescindendo dal Centro Storico e dalle sue stratificazioni nel tempo nonché dall'importanza del ruolo che esso riveste, il territorio di Alghero è ricco di preesistenze storiche che testimoniano l'attenzione e la sua frequentazione, che in termini temporali va dal neolitico sino all'età contemporanea, e per quanto attiene alla distribuzione, questa interessa in periodi alterni la quasi totalità del comprensorio algherese.

Allo stato attuale si possono individuare alcuni "sistemi" caratterizzati dalla concentrazione delle testimonianze in un'area definita spazialmente, per epoca storica e per presenza di tipologie ricorrenti:

A) Area di Monte Doglia - Capo Caccia - Punta Giglio, che corrisponde all'ambito territoriale dei calcari mesozoici, dove si trovano le testimonianze più antiche, in particolare ricca di grotte naturali "abitate" (basti citare la Grotta Verde a Capo Caccia), ma caratterizzata dalla permanenza dell'insediamento fino ad epoca romana ed alto medioevale. Numerosi sono i nuraghi che segnalano tutte le emergenze collinari e costituiscono una rete protettiva intorno all'approdo di S.Imbenia, località quest'ultima particolarmente importante per la presenza di testimonianze di varie epoche (nuraghe di S.Imbenia, necropoli punico romana, villa romana, villaggio altomedioevale). Tra i siti archeologici vanno citati anche quelli di Palmavera - l'unico attualmente visitabile - Monte Siseri, Guardia Grande.

B) Area degli alvei fluviali del Rio Barca - Rio Filibertu - Rio Serra caratterizzata da un sistema lineare di testimonianze che seguendo i corsi d'acqua vanno dallo stagno del Calich fino al confine comunale verso Olmedo e Ittiri. I complessi più importanti e più antichi sono la necropoli di Anghelu Ruju e gli ipogei preistorici di Santu Pedru. Numerosi i siti nuragici; di particolare interesse alcuni siti romani come il complesso archeologico di Lunafras.

C) Area dei colli di Monte Agnese - Monte Carru - Monte Calvia, caratterizzata da un sistema che dalla zona de "La Petraia" - dove si attesta sul mare a nord del Centro Storico di Alghero - si snoda lungo la direttrice della strada per Olmedo fino all'azienda agricola di Surigheddu, ricollegandosi in questo punto con il sistema precedentemente citato degli alvei fluviali. Di particolare interesse i siti preistorici di Taulera e Monte Calvia.

D) Area collinare olivetata nella quale prevalgono le testimonianze ottocentesche legate all'uso produttivo del suolo, ma con alcune importanti presenze archeologiche quali quelle in località La Purissima, di recente individuazione. Di particolare importanza anche le Chiese rurali che costituiscono un vero e proprio sistema facente capo al santuario di Valverde e segnano il territorio a partire dal cinquecento. La casa rurale tipica di quest'area - che si diversifica dal "cuile" della vicina Nurra - è a due piani con ambienti di servizio al piano terra e abitazione al piano superiore; in alcuni casi si differenzia per maggiori dimensioni e si arricchisce di elementi architettonici quali loggiati o doppi loggiati, fino a diventare un "palau", con funzioni non solo legate all'attività agricola, ma anche di residenza stagionale per le famiglie più importanti. Questi edifici, che in alcuni casi comprendono anche interessanti edifici religiosi (cappelle private), sono spesso segnalati da portali di particolare pregio architettonico. Il resto dell'edilizia rurale storica, che ha un notevole peso in termini quantitativi è costituito da piccoli edifici monoambiente di appoggio per la conduzione del fondo.

E) Le fortificazioni di epoca catalana, un sistema definibile non come areale, ma per tipologia ed epoca storica costituito dai bastioni della città di Alghero e dalle torri che ricorrono

lungo la costa, da La Speranza fino a Capo Caccia.

F) L'archeologia industriale, edifici facenti parte delle grandi aziende agricole di Surigheddu, Mamuntanas e Sella & Mosca, alle strutture della Miniera di Calabona e Salondra, tutte in ambito extraurbano; purtroppo in ambito urbano bisogna segnalare l'insensibilità verso questo tipo di patrimonio che ha portato alla scomparsa completa di tutti i manufatti di archeologia industriale, ultimo tra questi la grande fabbrica manifatturiera denominata Ex Saica, importante testimonianza di un periodo storico del quale rimane solo un grande vuoto urbano nella zona portuale.

G) L'architettura del Novecento, un sistema in cui vanno segnalati come testimonianza della storia più recente alcuni interventi significativi per l'impianto progettuale che li disegna e la qualità architettonica di alcuni manufatti realizzati: tra questi sicuramente la città di fondazione di Fertilia, che fa parte di un vasto programma di colonizzazione e bonifica del territorio algherese; Tramariglio, insediamento nato come colonia penale con tipologie legate all'attività rurale; il sistema delle borgate rurali legate alla bonifica ed alla riforma agraria di Maristella, Guardia Grande, S.Maria La Palma, Tanca Farrà e Loretella/Sa Segada, piccoli insediamenti strutturati con alcuni servizi essenziali, quali scuola, chiesa, centro di aggregazione; infine il sistema della residenza colonica che si realizza a partire dal 1930 nel territorio bonificato, con la presenza di numerose tipologie residenziali, alcune delle quali interessanti per il loro carattere sperimentale e le qualità architettoniche e costruttive.

2.2.2 Il sistema dei beni di interesse archeologico

a) Identificazione, perimetrazione e catalogazione

L'attività di individuazione georeferenziata, schedatura e catalogazione dei siti archeologici presenti nel territorio del Comune di Alghero, finalizzata alla definizione dei beni paesaggistici di cui all'assetto storico-culturale del Piano Paesaggistico Regionale, è stata condotta nell'area periurbana e nell'agro, escludendo temporaneamente il patrimonio archeologico conservato all'interno della città murata.

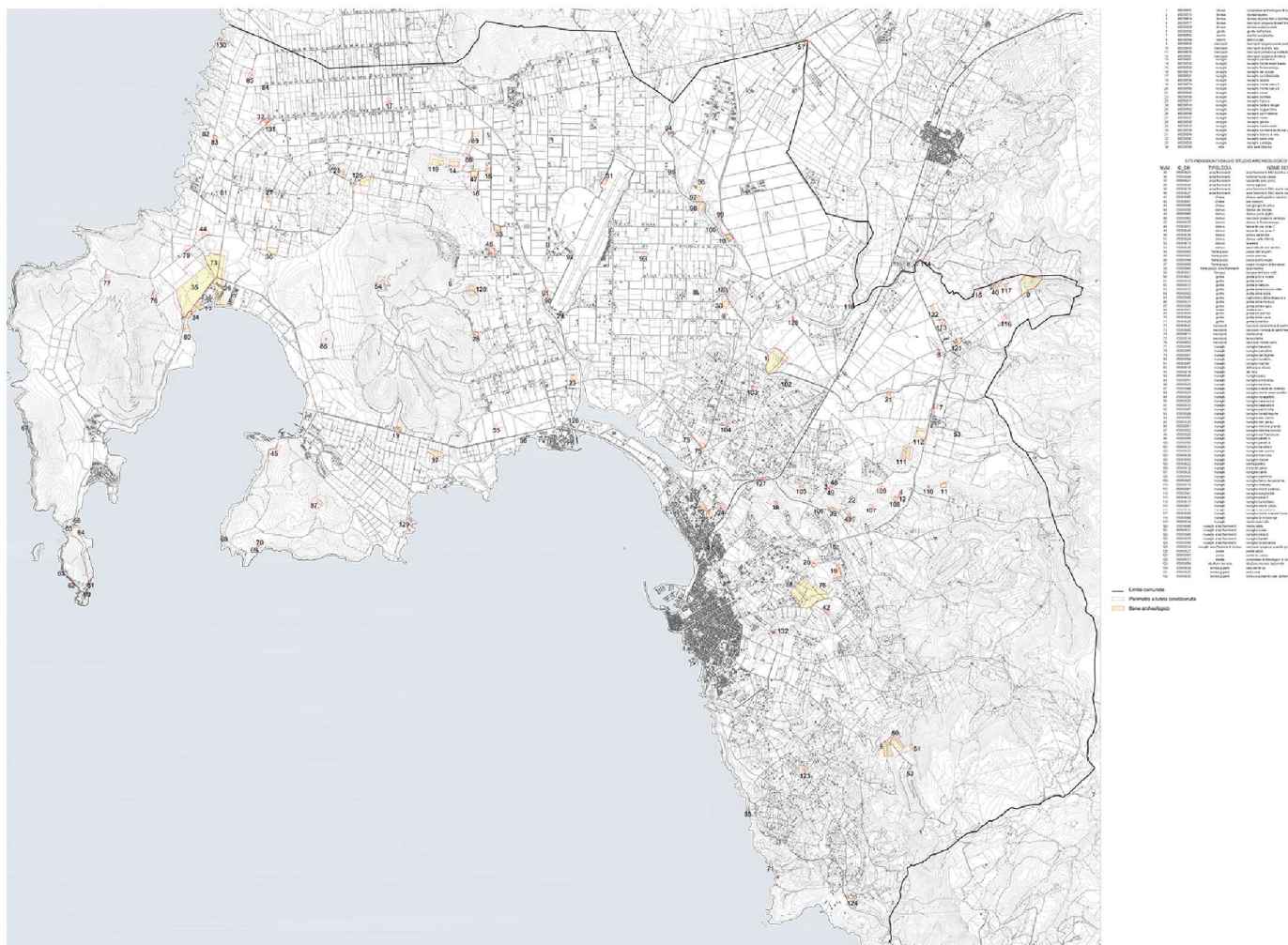
L'individuazione preliminare dei beni archeologici è stata effettuata inizialmente su base cartografica (CTR 1:10.000, carte 1:25.000), utilizzando in particolare la cartografia regionale con tematismi specifici. Nel contempo i dati disponibili sono stati sottoposti a verifica attraverso una serie di controlli incrociati con altre informazioni derivanti da fonti diverse: bibliografia specializzata, cartografia storica, dati d'archivio (Soprintendenza Archeologica per le province di Sassari e Nuoro), ricerche inedite, foto satellitari.

Tra il materiale d'archivio sono state di particolare utilità le schede riguardanti i monumenti del territorio algherese prodotte alla fine degli anni Novanta nell'ambito del Progetto Turrus per il censimento del patrimonio archeologico regionale.

In una fase successiva tutti i beni identificati, per un totale di 132, sono stati localizzati mediante sopralluoghi in loco. La ricognizione sistematica del territorio ha portato all'individuazione di alcuni monumenti inediti, di cui in precedenza non esisteva alcuna segnalazione; allo stesso tempo è stato possibile verificare che altri beni, noti principalmente da fonti ottocentesche, risultano ad oggi scomparsi già da tempo, per lo più senza lasciare tracce.

Nel corso della ricognizione del territorio, al fine di produrre una cartografia georeferenziata dei beni identificati, si è operato ad un rilievo puntuale delle evidenze archeologiche per mezzo di strumentazione GPS. Si è proceduto prendendo un punto sul bene individuato e n punti intorno al bene stesso, allo scopo di definire l'areale da identificare come fascia di rispetto assoluto. Questa operazione è stata effettuata indipendentemente dal fatto che i siti fossero già stati individuati nei tematismi regionali o meno, in quanto è stata da subito rilevata una notevole discrepanza tra i dati puntuali forniti dalla Regione e le effettive evidenze individuate sul terreno. I beni infatti sono risultati talvolta inesistenti oppure, nella maggioranza dei casi, nel riferimento puntuale della cartografia, spostati di vari metri rispetto alla reale posizione sul terreno.

Nella definizione della fascia di rispetto assoluto intorno al bene sono state considerate le evidenze oggettive rilevabili sul terreno, come ad esempio aree di dispersione di frammenti fittili, strutture abitative o funzionali riferibili al bene rilevato; qualora queste emergenze non fossero direttamente individuabili, si è proceduto ad una perimetrazione che tenesse conto dell'eventuale antropizzazione, secondo la tipologia del sito, dell'area intorno al bene, permettendo così una salvaguardia completa dell'evidenza individuata.



Nel caso di alcuni beni (3) corrispondenti a siti particolarmente complessi ed estesi, per i quali il sistema di rilevamento mediante GPS poteva risultare inadeguato, ci siamo avvalsi del supporto della stazione totale battendo punti sul bene ed intorno ad esso con i criteri sopra descritti.

Per lo sviluppo della piattaforma GIS sono stati utilizzati software open source nella particolarità di Quantum Gis e, come base cartografica, è stata utilizzata l'orto foto carta (2006) in formato ecw, alla quale è stato sovrapposto un tematismo con tutti i dati catastali del Comune, per ottenere un'immediata definizione della proprietà su cui insistono il bene individuato e la perimetrazione delineata. I dati richiesti sono stati forniti dagli uffici comunali competenti.

Dovendo localizzare geograficamente i siti rilevati sul terreno, per praticità, si è scelto di esportarli direttamente dal GPS o dalla stazione totale all'interno della piattaforma GIS creata adottando un sistema di conversione delle coordinate "al volo" in WGS 84/UTM 32 come utilizzate nella georeferenziazione della cartografia base. Il sistema si è rivelato di estrema precisione.

Dovendo inoltre definire alcuni tematismi per la classificazione dei beni censiti, si è fatto riferimento alla tassonomia indicata dal Piano Paesaggistico Regionale. I diversi punti rilevati e i beni conseguentemente individuati sono stati così classificati:

Nuraghi, Domus de janas, Ville, Necropoli, Ipogei, Strade, Ponti, Menhir, Chiese, Aree di frammenti fittili, Grotte, Fornaci, Villaggi, Fonti/Pozzi, Circoli megalitici.

Un tematismo separato è stato attribuito alla fascia di rispetto delineata intorno al bene. Dovendo definire un file dbf per ogni tematismo individuato sono stati creati campi specifici dove riportare il nome del bene, la tipologia e il numero di ID riferito alla scheda compilata all'interno del database regionale.

Ad ogni bene individuato e segnato sul GIS corrisponde una scheda informatizzata sul database creato ad hoc per la gestione dei dati alfanumerici del PUC.

I beni individuati si inseriscono in un arco cronologico che va dal Paleolitico all'età medievale.

Si tratta per lo più di nuraghi e di domus de janas; anche le grotte sono rappresentate in modo significativo come beni che uniscono alla valenza naturalistica importanti aspetti di antropizzazione in età preistorica e storica.

I beni sono stati generalmente individuati in modo puntuale; tuttavia spesso nei pressi di singoli beni sono state identificate aree di dispersione di frammenti fittili e/o lapidei che indicavano l'esistenza di siti più estesi e di fasi successive di frequentazione antropica fino all'età storica.

Il perimetro di prima fascia, ovvero di tutela assoluta, è stato definito evidenziando in primis l'area di immediata pertinenza del bene, che può includere strutture emergenti sul terreno o concentrazioni di materiali da costruzione in fase di crollo. In presenza di aree di dispersione di materiali ceramici o lapidei intorno al bene si è provveduto a calcolarne l'esatta estensione e ad analizzare i reperti per valutare l'entità di tali attestazioni. Nel caso di aree di dispersione che indicassero la presenza di siti di notevole estensione, come nel caso di Bonifica Mugoni, pur applicando ad esse il perimetro di tutela assoluta, si è scelto di disciplinare eventuali usi di quelle aree con prescrizioni specifiche, che prevedono generalmente indagini archeologiche preventive. Una misura analoga è stata adottata nel caso delle aree caratterizzate da una significativa concentrazione di reperti, e dunque considerate ad elevato potenziale archeologico, ma prive dei resti di un'evidenza monumentale seppure allo stato di rudere: anche in questi casi l'area di tutela integrale, definita in base alla distribuzione dei reperti sul terreno, è stata oggetto di prescrizioni ad hoc, prima fra tutte l'obbligo di effettuare ricerche archeologiche preventive preliminarmente ad ogni tipo di intervento in progetto, valutabile sulla base dei criteri di idoneità, congruità, compatibilità.

Nel caso di aree comprendenti beni già sottoposti a vincolo ministeriale è stata rispettata l'estensione del vincolo vigente (diretto o indiretto); tuttavia in più occasioni la ricognizione del sito ha evidenziato la necessità di estendere i limiti dell'area interessata includendola in un più ampio perimetro di tutela integrale.

Durante lo svolgimento del lavoro sul campo sono stati individuati beni e relative aree di pertinenza già compromessi da interventi recenti (sviluppo infrastrutturale, lottizzazione, attività di manutenzione), come nel caso nel nuraghe Minnina grande, adiacente all'impianto del depuratore cittadino, della necropoli romana di Monte Carru, inclusa in un'area di lottizzazione, e del ponte sul riu Calvia (XVIII sec.), situato in prossimità del tratto urbano della ferrovia.

Una valutazione complessiva del patrimonio archeologico localizzato nel territorio comunale consente di evidenziare alcune caratteristiche generali dell'insediamento umano in epoca storica:

- zone pianeggianti - fertili pianure: concentrazione di insediamenti nuragici lungo i corsi d'acqua (riu Filibertu, riu Serra);
- zone collinari - modesti rilievi: sono sedi strategiche, anche per esigenze difensive, per nuraghi e relativi villaggi; in corrispondenza di costoni o affioramenti rocciosi sono presenti anche domus de janas;
- zone costiere: possono accogliere grotte, ripari sotto roccia, domus de janas, nuraghi, anche in posizione sopraelevata nell'immediato entroterra, necropoli, ville; la scelta dei siti è spesso legata alla funzione del mare come via di comunicazione verso l'esterno (Porto Conte), ma anche alla possibilità di collegamento con le aree più interne attraverso il corso dei fiumi.

In tutto il territorio è stata rilevata una tendenza generale alla continuità di insediamento dal periodo nuragico all'età romana, che sembra prediligere le aree più favorevoli all'attività agricola (Guardia Grande, Monte Nae, Santu Pedru, Monte Calvia).

b) Elencazione dei siti archeologici

SITI ARCHEOLOGICI GIA' VINCOLATI			
PERIMETRAZIONE RIDEFINITA DALLO STUDIO ARCHEOLOGICO			
NUM.	ID_DB	TIPOLOGIA	NOME BENE
1	95059515	Taulera	Necropoli_ipogeica
2	95059516	Taulera_Fangal	Nuraghe
3	95059517	Fighera	Nuraghe
4	95059518	Martincando	Nuraghe
5	95059519	Las_Piccas	Nuraghe
6	95059520	Casa_Sea_A	Nuraghe
7	95059521	Sa_Cobelciada	Nuraghe
8	95059522	Flumenelongu	Nuraghe
9	95059523	Monte_Siseri_Pendici	Nuraghe
10	95059524	Nuragattolu	Nuraghe
11	95059525	Planu_de_Orune	Nuraghe, Area Frammenti Fittili Romani, Domus Dejanas
12	95059526	La_Giorba	Nuraghe
13	95059527	Calich	Ponte
14	95059528	Noraghegume	Nuraghe
15	95059529	Sos_Franciscos	Nuraghe
16	95059530	Don_Garau	Nuraghe
17	95059531	Lunafras	Strada
18	95059531	Lunafras	Complesso Archeologico, Villa, chiesa, area frammenti Fittili
19	95059532	Sa_Lattara	Nuraghe
20	95059533	Casa Sea B	Nuraghe
21	95059535	Monte_Siseri_Basso	Nuraghe, Villaggio
22	95059536	Bullittas	Nuraghe
23	95059537	Risola	Nuraghe
24	95059538	Solaris	Nuraghe
25	95059539	Sa_Mandra_de_Sa_Giua	Nuraghe
26	95059540	Sant_Elmo	Nuraghe
27	95059541	Surigheddu	Nuraghe
28	95059542	Coros	nuraghe
29	95059543	Sa_Domu	Nuraghe
30	95059544	Crabile_de_Rodeddu	Nuraghe
31	95059545	Su_Catalanu	Nuraghe
32	95059546	Bianco_di_Oes	Nuraghe
33	95059547	Serra_Ona	Nuraghe, Pozzo Nuragico, Area Frammenti Fittili
34	95059548	La_Speranza	Nuraghe
35	95059549	Cinciriardu	Nuraghe
36	95059550	San_Marco	Nuraghe
37	95059551	Minnina_Grande	Nuraghe
38	95059552	Minnina_Piccolo	Nuraghe

39	95059553	Riu_Calvia_B	Ponte
40	95059553	Riu_Calvia_A	Ponte
41	95059554	Nurattolu	Nuraghe
42	95059555	Carradore	Nuraghe
43	95059556	Barualdu	Nuraghe
44	95059557	Las_Llegnas	Nuraghe
45	95059557	Las_Llegnas	Strade
46	95059558	Las_Llegnas	Domus_de_Janas
47	95059559	Peretti	Nuraghe
48	95059560	Carralgiu	Necropoli_ipogeica
49	95059561	Calvia	Necropoli_ipogeica
50	95059562	La_Guardiola	Nuraghe
51	95059563	Surigheddu	Menhir
52	95059564	Rudas	Menhir
53	95059565	Bonassai	Pozzo Nuragico
54	95059566	Monte_Siseri_Alto	Nuraghe, Villaggio
55	95059567	Paula_Tolta	Nuraghe
56	95059568	San_Giorgio_di_Calvia	Chiesa
57	95059569	Punta_Giglio	Domus_de_Janas
58	95059570	Verde	Grotta
59	95059571	Della_medusa	Grotta
60	95059573	Delle_Brocche_rotte	Grotta
61	95059575	Baratè	Nuraghe
62	95059576	Matteattu	Necropoli_ipogeica, area frammenti_fittili
63	95059579	Monte_Carru_1	Nuraghe
64	95059580	Monte_Carru_2	Nuraghe
65	95059581	Monte_Pedrosu	Nuraghe, Area Frammenti Fittili
66	95059582	Dell'Anfora	Grotta
67	95059583	Tanca_di_las_Peras	Nuraghe
68	95059584	Cruccuriga	Nuraghe
69	95059585	Sant'Agostino_Vecchio	Chiesa
70	95059587	Mariolu	Nuraghe
71	95059588	Santu_Pedru	Nuraghe_Necropoli_ ipogeica
72	95059589	Guardia_Grande_Alto	Nuraghe
73	95059591	Dell'Oma_Molt	Fornace
74	95059593	Arenosu	Grotta
75	95059594	Punta_Negra	Grotta
76	95059595	Dell'Angioni	Grotta
77	95059596	Inghiottoio_Dragunara	Grotta
78	95059597	Dasterru_Punta_ Giglio_B	Grotta
79	95059597	Dasterru_Punta_ Giglio_A	Grotta
80	95059598	Sant_Imbenia_Nuraghe	Nuraghe
81	95059599	Sant_Imbenia	Villa
82	95059600	Sant'Imbenia	Necropoli_romana
83	95059601	Palmavera	Nuraghe
84	95059602	Angelu_Ruju	Necropoli_ipogeica

85	95059603	Sa_Mandra_de_sa_Lua	Nuraghe
86	95059607	Monte_Ortolu	Nuraghe
87	95059608	Scala_Piccada	Necropoli_ipogeica
88	95059609	Monte_Nae_Santa_Lucia	Nuraghe
89	95059610	La_Rucchetta_II	Necropoli
90	95059610	La_Rucchetta	Necropoli Romana
91	95059611	Monte_Zirra	Necropoli Romana
92	95059612	S'ena_de_Calvia	Nuraghe
93	95059613	La_Siesta	Domus_de_Janas
94	95059614	Del_Vino	Nuraghe
95	95059615	Acqua_Chiana	Nuraghe
96	95059616	Calvia	Area_frammenti_fittili
97	95059617	Su_Siddaddu	Nuraghe, area frammenti
98	95059618	Tanca_Bullittas	Necropoli_ipogeica
99	95059619	Matteattu	Nuraghe
100	95059620	Calvia	Nuraghe
101	95059622	Sant'Agostino	Nuraghe
102	95059623	Monte_Ricciu_B	Nuraghe
103	95059623	Monte_Ricciu_A	Nuraghe
104	95059624	Valle_Inferno	Necropoli_ipogeica
105	95059625	Serra_Ona	Tomba_dei Giganti
106	95059627	Monte_Nae	Area_frammenti_fittili
107	95059628	Burantino	Grotta
108	95059630	San_Giuliano	Tomba_a_poliandro
109	95059631	Rudas	Nuraghe
110	95059632	Piras1	Nuraghe
111	95059633	San_Quirico	Nuraghe
112	95059634	Mancone	Nuraghe
113	95059635	Carralgiu	Nuraghe_domus
114	95059636	Tanchetta_de_Sos_Sardos	Domus_de_Janas
115	95059637	Flumenelongu	Necropoli_ipogeica
116	95059638	Sa_Londra	Necropoli_ipogeica
117	95059639	Cala_del_Turco	Circolo
118	95059640	La_Purissima	Insedimento_romano
119	95059641	Lazzaretto_Pera_Pons	Area_frammenti_fittili
120	95059642	Sant'Imbenia_Medioevale	Necropoli, villaggio
121	95059643	Bonifica_Mugoni	Area_frammenti_fittili
122	95059644	Funtana_Muras_Casas	Area_frammenti_fittili
123	95059645	Monte_Agnese	Area_frammenti
124	95059646	Monte_Istidu	Area_frammenti
125	95059647	San_Lussorio	Chiesa
126	95059648	Piras2	Nuraghe
127	95059650	Maiore	Nuraghe
128	95059651	Paru	Nuraghe
129	95059652	Monte_Carru	Necropoli_romana
130	95059654	Lazzaretto	Strutture_murarie
131	95059655	Scovas	Nuraghe

2.2.3 Il sistema dei beni di interesse storico architettonico

a) Identificazione, perimetrazione e catalogazione

La pianificazione comunale rappresenta una delle fasi del più complessivo processo di pianificazione paesaggistica regionale. La fase di specificazione locale delle analisi e indicazioni fornite dal PPR scaturisce dall'esigenza che tutti i piani comunali abbiano alcuni contenuti minimi uniformi e che utilizzino un sistema standard di rappresentazione cartografica e informativa.

Le operazioni di identificazione si sono basate sulla cartografia aggiornata in scala 1:10.000 per l'intero territorio comunale mentre per l'ambito urbano la scala di riferimento è stata di 1:2.000. Su tali basi cartografiche sono stati rappresentati tutti i beni paesaggistici ed identitari, oggetto della catalogazione, organizzati secondo le categorie di cui alle norme del Piano Paesaggistico Regionale e del relativo database per i beni culturali.

b) Analisi conoscitiva dei beni

L'identificazione cartografica dei beni storico - architettonici è stata effettuata in collaborazione con la Regione e con gli organi competenti del Ministero dei Beni Culturali. Si è redatto il registro dei beni, implementando e aggiornando il mosaico del PPR, secondo le procedure e le metodiche indicate dalla Regione.

Il Mosaico raccoglie i dati sui beni paesaggistici con valenza storico - culturale localizzati su tutto il territorio regionale e li organizza in maniera strutturata secondo le categorie indicate dalla normativa del PPR. Nell'ambito della verifica effettuata a livello comunale, sono stati aggiornati i dati relativi alla classificazione dei beni e sono state segnalate all'Amministrazione regionale alcune problematiche relative all'introduzione di nuove classificazioni ed eventuali semplificazioni. Considerando la complessità del processo conoscitivo e l'estensione all'intera regione del processo di catalogazione, si conviene che alcune metodologie e/o classificazioni saranno affinate in una seconda fase, quando i dati raccolti a livello regionale permetteranno una sommaria valutazione sullo stato dei lavori relativo alla fase della conoscenza.

La prima fase ha coinciso con la perimetrazione del bene, predisposta in modalità GIS, in maniera tale da contenere, per ogni bene individuato, un'informazione descrittiva, ispirata al linguaggio comune proposto dalla Regione, e un'informazione geografica, individuata con un simbolo sulla cartografia in formato digitale.

Le due informazioni, geografica e descrittiva, sono strettamente connesse: pertanto è stata utilizzata nei due sistemi la stessa chiave di archiviazione, l'ID univoco del bene impostato su un elenco regionale.

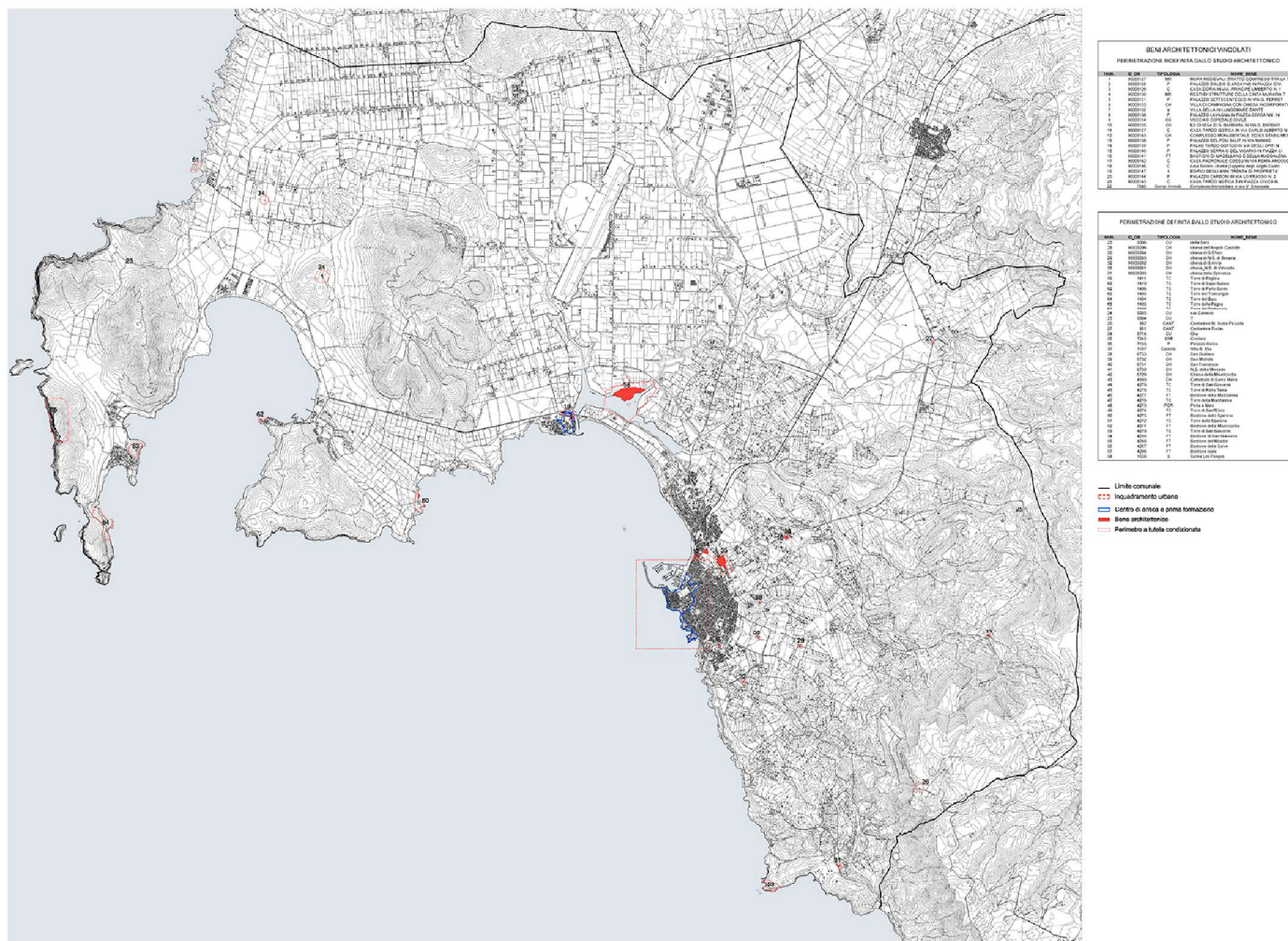
La classificazione del bene è stata distinta in due fasi: l'indagine indiretta e l'indagine diretta.

Con la prima fase, indagine indiretta, la catalogazione ha comportato:

- ricerca bibliografica, con dati inseriti all'interno del database
- consultazione delle schede ICCD, predisposte dal Ministero
- consultazione dei decreti di vincolo e delle relazioni propedeutiche all'istituzione del vincolo stesso, predisposte dal Ministero
- relazioni relative alla pianificazione attuativa del Comune, Piani Particolareggiati del Centro Storico e di Fertilia
- materiale e cartografia prodotti in seno ai Laboratori per il recupero dei Centri Storici, Lamatecs, Laboratorio Centri Storici, Labnet
- documenti e cartografie dell'Archivio Storico Comunale
- analisi dei materiali cartografici, cartografia tecnica e catastale, con una prima individuazione "areale" del bene. A tal proposito si sottolinea come per i beni vincolati dal Ministero, la classificazione catastale sia indispensabile per la corretta identificazione del bene. Per poter comparare adeguatamente la perimetrazione relativa alla carta tecnica regionale e i dati catastali si attende la conclusione dell'apposito progetto attivato dalla Regione.

Con la seconda fase, Indagine diretta, la catalogazione ha comportato:

- riconoscimento su carta e successivo sopralluogo, nel corso del quale è stata stabilita l'esatta estensione del bene che corrisponde alla sua perimetrazione (core zone);
- documentazione fotografica con riferimento al bene e al suo contesto
- immissione delle coordinate geografiche sul sistema GIS. In questa fase sono stati corretti



gli errori relativi al posizionamento. Sono stati inoltre definiti i perimetri dei beni vincolati dal Ministero, corrispondenti alla consistenza catastale, con correzione degli errori materiali, concordati con la Soprintendenza;

- compilazione del database regionale, con inserimento dei seguenti dati: descrizione, fotografie, dati catastali, cronologia, bibliografia, ecc.

Il lavoro di catalogazione ha comportato un'ulteriore fase di studio delle relazioni del bene con il territorio ed in particolare con gli elementi ambientali (idrografia, orografia, geologia, pedologia, etc.) ed antropici (urbanizzazione, infrastrutture, etc.) e con gli altri beni che insistono nel medesimo ambito geografico. Si è proceduto quindi alla contestualizzazione dei beni nel tempo e nello spazio.

Questa fase ha permesso la definizione dell'area di rispetto del bene, intesa come una porzione del territorio, connotata da caratteri geografici, geomorfologici e culturali, interessata dalla presenza di uno o più monumenti e/o differenti frequentazioni culturali. Per la definizione dell'area di rispetto sono stati presi in considerazione: le quinte sceniche, il contesto ambientale in cui il bene è inserito, il valore storico, il valore antropico, la valutazione del bene all'interno della categoria di appartenenza e del bene con altri monumenti prossimi, i monumenti all'interno del centro matrice, la contestualizzazione nel tempo.

La discussione ha portato alla definizione e alla perimetrazione del bene e della fascia di rispetto, valutate sia per la componente storico-culturale, che per la componente naturale. Si è convenuto, per quanto possibile, di utilizzare nelle prescrizioni della fascia di rispetto parametri di tipo edilizio, piuttosto che urbanistici. Per ogni categoria si son stabiliti dei criteri di indirizzo generale, sulla base delle conoscenze acquisite in sede di analisi.

La fase della definizione del perimetro di tutela del bene è stata condotta valutando caso per caso, le peculiarità e il suo contesto, secondo le procedure indicate e concordate con gli Enti

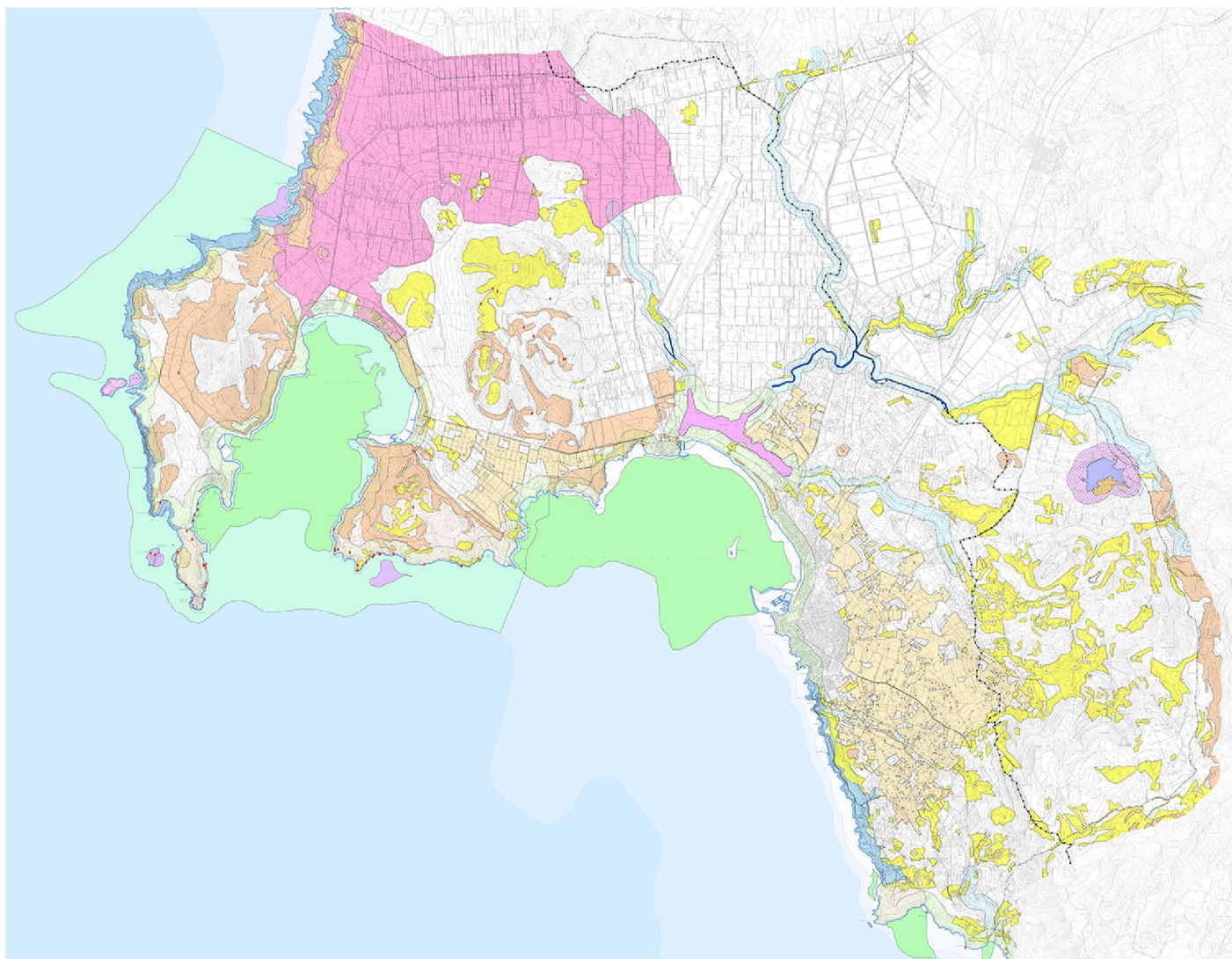
preposti. La verificata ha portato, per ogni bene, alla stesura della norma specifica di tutela integrale e condizionata. Successivamente il processo di verifica, ha ipotizzato, per ogni sito, scenari di trasformazione capaci di ingenerare effetti sul contesto esaminato e sul sistema dei beni simili. Le valutazioni hanno previsto, anche se a livello ipotetico, eventuali processi inerenti alla salvaguardia e alla valorizzazione dei beni tutelati.

Sono state riviste, in sede di pianificazione, ipotesi progettuali non compatibili con la tutela dei beni culturali. Al contrario, sono stati proposti programmi di valorizzazione del sistema complessivo dei beni culturali.

c) Elencazione dei beni di interesse storico architettonico

id	nome_bene	id_db
1	Mura medioevali (tratto compreso tra la Torre San Francesco e Torre Porta Terra)	90003127
2	Palazzo d'Albis O Arcayne in Piazza Civica n. 10	90003128
3	Casa Doria in via Principe Umberto n. 1	90003129
4	Resti di strutture della cinta muraria, in piazza duomo	90003130
5	Palazzo settecentesco in via g. Ferret	90003131
6	Villa di campagna con chiesa incorporata, in loc, san Michele	90003133
7	Villa sella in lungomare dante	90003132
8	Palazzo lavagna in piazza civica n. 14	90003136
9	Vecchio ospedale civile	90003134
10	Ex chiesa di s. Barbara in via s. Barbara	90003135
11	Casa tardo gotica in via Carlo Alberto n 8	90003137
12	Complesso monumetale ed ex stabilimento Sella & Mosca	90003143
13	Palazzo del Pou Salit in via Manno	90003138
14	Palau tardo gotico in via degli Orti	90003139
15	Palazzo Serra o del vicario in piazza Civica	90003140
16	Bastioni di Magellano e della Maddalena	90003141
17	Casa padronale Cossu in via Roma	90003142
18	Casa Ballero, chiesa (cappella degli Angeli Custodi)	90003146
19	Edifici degli anni '30 di proprietà del demanio	90003147
20	Palazzo Carboni in via Lo Fasso n. 2	90003144
21	Casa tardo gotica in piazza Civica n.5	90003145
22	Complesso Immobiliare in via Vittorio Emanuele	7640
23	Cuile della Sera	9986

24	Cuile sas Carreras	9985
25	Villa di campagna in zona Caragol	95059700
26	Cantoniera m. Scala piccada	982
27	Cantoniera Rudas	981
28	Chiesa dell'Angelo Custode	90003096
29	Chiesa di N.S. di Bonaria	90003095
30	Chiesa di s.Efisio	90003094
31	Chiesa della Speranza	90003093
32	Chiesa di s.Anna	90003092
33	Chiesa_N.S. di Valverde	90003091
34	Cuile Olia	8714
35	Cimitero	7345
36	Palazzo Civico	7133
37	Villa sant' Elia	7107
38	Chiesa san Giuliano	6733
39	Chiesa san Michele	6732
40	Chiesa san Francesco	6731
41	Chiesa N.S. della Mercede	6730
42	Chiesa della Misericordia	6729
43	Cattedrale di santa Maria	4350
44	Torre di san Giovanni	4279
45	Torre di Porta Terra	4278
46	Bastione della Maddalena	4277
47	Torre della Maddalena	4276
48	Porta a Mare	4275
49	Torre di sant'Elmo	4274
50	Bastione dello Sperone	4273
51	Torre dello Sperone	4272
52	Bastione della Misericordia	4271
53	Torre di san Giacomo	4270
54	Bastione di san Giacomo	4269
55	Bastione del Mirador	4268
56	Bastione della Salve	4267
57	Bastione Reale	4266
58	Salina Los Fangos	1538
59	Torre di Poglina	1411
60	Torre di Capo Galera	1410
61	Torre del Porticciolo	1408
62	Torre di Porto Conte	1406
63	Torre del Tramariglio	1405
64	Torre del Buru	1404
65	Torre della Pegna	1403



LEGENDA

Codice	Descrizione	Simbolo	Valori RGB	Primitiva
AA_01	Fascia Costiera		0, 0, 0	L
AA_12	Grotte e caverne		255, 0, 0	P
AA_03	Promontori		255, 167, 127	A
AA_04	Falesie e versanti ad alta energia		185, 225, 250	A
AA_05	Scogli e piccole isole		251, 215, 252	A
AA_07	Sistemi di spiaggia		206, 252, 202	A
AA_12	Preposito, Unità di Terre 12		252, 179, 220	A
AA_13	Zone umide		245, 179, 252	A
AA_14	Zone di rispetto invasi artificiali		169, 0, 230	A
AA_14	Invasi artificiali		187, 189, 252	A
AA_15	Coni d'acqua, canali, idrovie		0, 92, 230	A
AA_15	Fiumi, torrenti e coni d'acqua e relative sponde		115, 225, 255	A
AA_16	Praterie e formazioni steppiche		255, 255, 115	A
AA_17	Praterie di Posidonia oceanica su matte		182, 252, 185	A
AA_17	Praterie di Posidonia oceanica su sabbie		225, 194, 252	A
AA_18	Aree di interesse naturalistico		204, 252, 232	A
AA_18	Aree di ulteriore interesse naturalistico		252, 238, 200	A
AA_29	Aree naturali e subnaturali		252, 215, 185	A
AA_43	Fascia di 300 m dalla battigia		165, 255, 115	A

2.2.4 Il sistema dei beni identitari

Nel territorio algherese sono riconoscibili due grandi sistemi identitari territoriali: il territorio della bonifica della Nurra e dell'agro olivetato periurbano. Altri beni individuati di minore significatività presenti nel territorio saranno oggetto di successive operazioni di individuazione cartografica e catalogazione al fine di delineare un quadro completo.

In riferimento al sistema della bonifica di Alghero-Fertilia, il piano ha elaborato uno studio coerente con il sistema delle "Aree d'insediamento produttivo di interesse storico-culturale", come richiamato dal PPR artt. 57, 58, 59 N.A.

L'area presa in esame corrisponde al territorio comunale bonificato e riorganizzato da opere di miglioramento fondiario iniziate nel 1933. Lo studio ricostruisce le fasi storiche degli interventi, mettendo in evidenza il palinsesto storico sino alle modificazioni contemporanee.

La prima fase del lavoro ha fornito il quadro delle conoscenze necessario per ricostruire la vicenda della colonizzazione nel territorio algherese, supportata da un'approfondita analisi critica e storiografica, dalla documentazione d'archivio e da una ricerca bibliografica. Sulla base di questi studi è stato possibile suddividere i periodi di questa infrastrutturazione del territorio: periodi non solo temporali, ma anche descrittivi di indirizzi culturali e modalità della politica e dell'economia:

- la colonizzazione agricola privata (1870 - 1920)
- la bonifica integrale negli anni del fascismo (1920-1945)
- il dopoguerra e gli anni della riforma agraria (1945-1965)

Successivamente il territorio è stato perimetrato secondo l'originale suddivisione funzionale, coincidente con l'unità territoriale agricola del "Centro di Colonizzazione di Alghero", e le sottozone denominate "Aziende", unità produttive di base, così individuate: Fighera - Casa Sea, S.M.La Palma, Loretella/Sa Segada - Sa Segada, Arenosu, Lazzaretto, Guardia Grande, Corea, Monte Zirra, Tanca Farrà.

Sono stati poi identificati cartograficamente sia gli immobili, pubblici e privati, realizzati tra il 1933 ed il 1960, descrivendone il sistema tipologico, sia i nuclei di servizio e le borgate rurali realizzate a supporto della residenza.

Infine lo studio ha effettuato un censimento puntuale di tutti gli immobili individuati, attraverso la compilazione di una scheda descrittiva e la relativa documentazione fotografica necessari per determinare lo stato di conservazione del bene.

L'altro sistema identitario che è stato preso in considerazione coincide con le aree agricole del territorio periurbano, un insieme che si è consolidato storicamente in relazione con il nucleo antico della città. Questo territorio racchiude numerose testimonianze della cultura agricola algherese, disseminate lungo un impianto di strade rurali che a raggiera penetrano nel paesaggio. I caratteri principali che hanno suggerito l'individuazione di questo sistema possono essere così descritti:

- omogeneità nella produzione agricola, dominata dalla presenza di antichi e recenti oliveti;
- concentrazione di un numero elevato di edilizia storica rurale, con presenza di importanti manufatti di particolare interesse architettonico (Palas, dimore signorili, chiese e cappelle religiose, portali e recinzioni, ecc.);
- particolare pregio del sistema ambientale e paesaggistico.

Lo studio elaborato per il piano, pur non delimitando cartograficamente l'ambito omogeneo, ha evidenziato il sistema particellare storico, individuato sulla base dei dati catastali del 1929, e censito tutti gli edifici storici; sono poi state evidenziate le principali unità agricole e produttive nelle quali sono presenti manufatti di particolare pregio architettonico. Si dovranno catalogare tutti i beni minori, quali portali, edicole, recinzioni, ecc. fondamentali per il riconoscimento identitario di tale area.

2.3 L'ASSETTO INSEDIATIVO

2.3.1 I caratteri dell'insediamento

a) *L'evoluzione del sistema insediativo*

Il nucleo urbano principale del territorio algherese coincide con la città storica, chiusa entro un imponente sistema di fortificazioni sino alla seconda metà dell'Ottocento. Questa condizione di chiusura verso il territorio ha generato un sistema radiocentrico di accessi alla città, già documentato dal 1500. La struttura del territorio, da un lato, e la presenza di un unico accesso alla città murata, la Porta Terra, sono le principali motivazioni della permanenza del sistema radiocentrico che continua ancora oggi a definire le principali linee di espansione della città. Se si esclude, infatti, il tentativo attuato con il primo piano di ampliamento della città fuori le mura di superare la struttura radiocentrica a favore di una razionale griglia ortogonale impermeata sulla principale strada di accesso, la via per Sassari, i successivi ampliamenti e progetti urbani saranno sempre influenzati da questi elementi, condizionando anche lo sviluppo urbano verso queste direttrici a discapito di una permeabilità nord-sud, questione che viene affrontata solo nei piani moderni con una grande arteria viaria di circonvallazione, a tutt'oggi ancora non pienamente risolta.

Le brevi note che seguono sulla storia dei piani urbani servono, quindi, a ricostruire il percorso di formazione della città ed a porre in evidenza gli elementi di qualità e le criticità che nel tempo si sono stratificati. Da tali note il nuovo piano cerca di estrarre il senso della necessità di ritrovare un disegno urbano complessivo unitario e coerente con i caratteri storici, ambientali e funzionali del territorio.

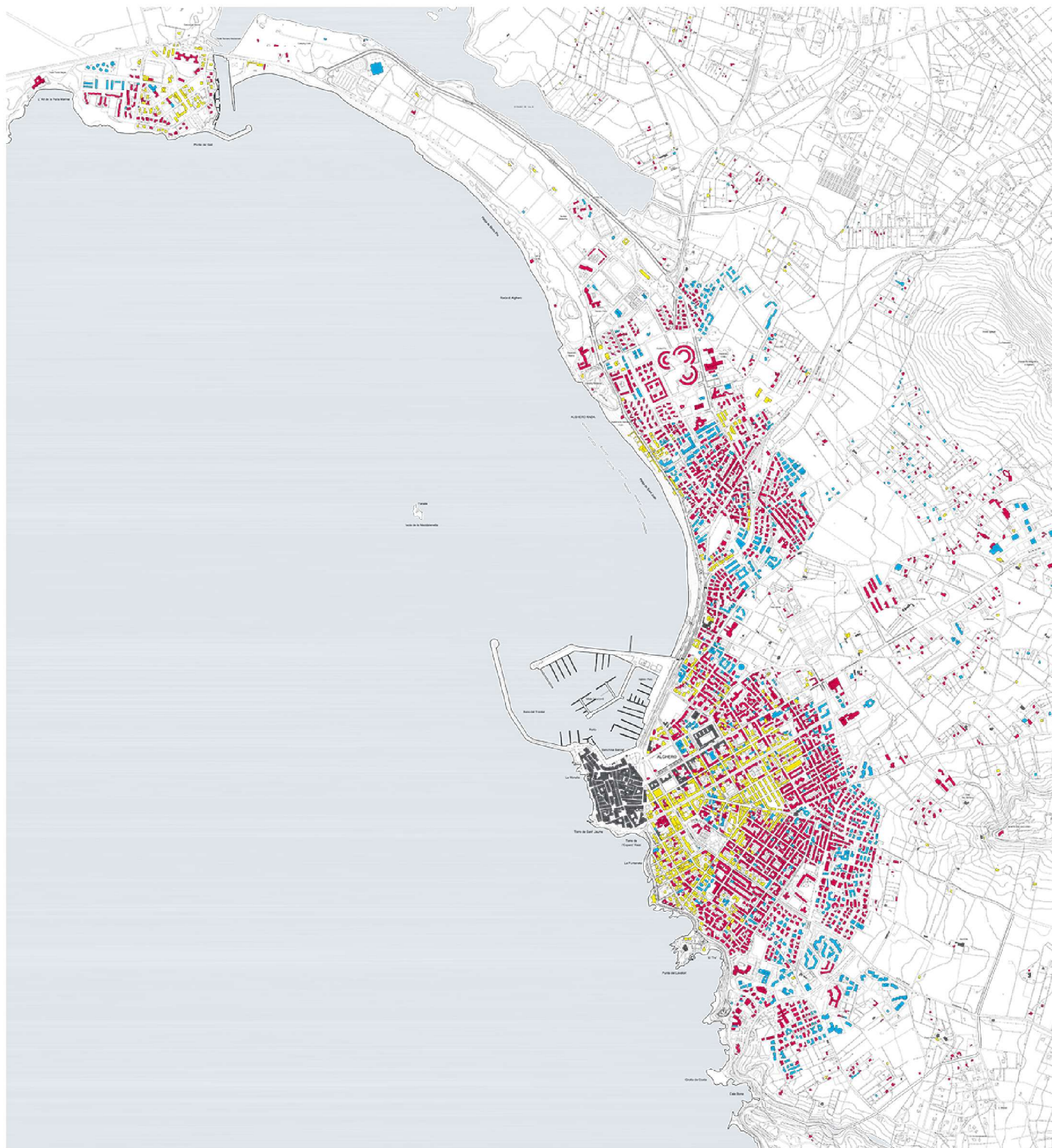
La prima proposta per un piano di ampliamento che superi i limiti della città murata viene dall'architetto cagliaritano Michele Dessì Magnetti (*Piano regolatore e di ampliamento della città della città di Alghero*, 1864) che redige un progetto nel quale si prevedono radicali trasformazioni del tessuto storico: l'abbattimento di numerosi edifici, lo sventramento di alcuni isolati, il ridisegno di nuovi spazi pubblici. Un progetto che, con l'abbattimento delle antiche fortificazioni, cercava di disegnare un nuovo sistema urbano composto da alcuni grandi isolati, piazze regolari, giardini e viali alberati.

Nel 1881 si approva definitivamente il Piano di ingrandimento della città elaborato dal tecnico municipale Antonio Musso (*Piano di ingrandimento della città di Alghero*, 20 ottobre 1873), un progetto ispirato da un rigore assoluto che, non cedendo in alcun modo ad ammiccanti soluzioni architettoniche, realizza una ricucitura tra la città storica e nuove espansioni. L'impianto urbano è concepito come una maglia continua di isolati quadrati ortogonali alla principale via d'accesso della città, la strada per Sassari; uno schema all'apparenza indifferente rispetto al contesto, in quanto vincolato dalla necessità di inglobare una serie di tracciati e costruzioni preesistenti; una grande piazza quadrangolare posta al centro di questa trama è l'unica concessione ad un disegno "moderno" che sembra essere influenzato soprattutto dal neo-illuminismo sabauda e dalle principali esperienze urbanistiche europee.

Il progetto del Musso, pur realizzato solo parzialmente, diventerà il punto di partenza della costruzione della nuova città e, dal Piano Regolatore del 1923 sino al Piano di Fabbricazione del 1959, sarà riconfermato nelle sue linee generali: l'impianto regolare segna ancora oggi la prima espansione urbana rendendo questa parte di città ben strutturata ed equilibrata nel rapporto tra spazi pubblici ed edificato. Nonostante il continuo processo di sostituzione edilizia che si è sviluppato negli ultimi trent'anni, è la parte di città ancora morfologicamente riconoscibile e funzionalmente attuale.

Nella prima metà del novecento la città inizia a crescere in aree che sino allora erano state marginali: sono anni dominati dalla trasformazione del territorio con la bonifica della Nurra e dalla costruzione della nuova città di Fertilia. In città si realizzano solo alcune opere rilevanti (tra queste l'Istituto Elioterapico di Cuguttu demolito, negli anni '70, e il nuovo cimitero), che non incidono su un assetto urbano oramai consolidato: i limiti della città sembrano infatti confermarsi a nord sui terreni degli antichi orti ed il tracciato della ferrovia per Sassari, a sud nel quartiere di villini sorti negli anni venti. L'espansione urbana fuori del centro storico ha infatti sino a quel momento privilegiato solo alcuni ceti sociali con tipologie edilizie estensive.

Dopo il bombardamento del 1943 viene completato il quartiere voluto dall'Istituto Nazionale



Evoluzione storica dell'edificato

■ dal 1847
al 1899

■ dal 1899
al 1958

■ dal 1958
al 1985

■ dal 1985
o oggi

Fonti

Catasto de Candia
Carta I.G.M. 1899 *confrontata con il nuovo catasto databile
anno 1929*

Carta I.G.M. 1940 *confrontata con foto aeree databili
intorno al 1943*
Carta I.G.M. 1958

Foto aeree maggio 1977 *(ripresa aeree ell. per la R.A.S. -
E.T.F.A.S.)*
Carta tecnica dell'Italia meridionale 1985

Carta aereofotogrammetrica 1995 *(ripresa aeree ell.
per il comune di Alghero - 11/12/94)*

Fascista Case Popolari, progettato nel 1938 ed ubicato nella zona denominata di S. Agostino. Concluso nel 1947, l'intervento è pensato come una vera e propria parte di città nuova che si compone di una serie di isolati disposti a cerniera tra la scacchiera ottocentesca e la diagonale della vecchia strada per Valverde. Gli edifici, tipi edilizi a tre piani, si dispongono a "pettine" costituendo schiere parallele che rompono la continuità degli isolati circostanti e si aprono verso la campagna. Un principio insediativo moderno che si distingue dalla morfologia dell'isolato regolare ottocentesco costruito a cortina e introduce per la prima volta un nuovo modello abitativo rispondente agli standards residenziali moderni. Negli stessi anni si realizzano altri interventi minori di edilizia popolare confinati nei ritagli delle lottizzazioni in atto o in luoghi distanti dalla città. Tra questi l'Ina-Casa costruisce, tra il 1949 ed il 1951, alcune palazzine dalla tipologia semplice, ubicate lungo una delle vie di maggiore sviluppo della città, la via Giovanni XXIII, nate per soddisfare un'immediata necessità di alloggi per i senzatetto. L'intervento non si traduce in un vero e proprio quartiere e l'architettura è ancora formulata secondo tipologie e tecniche costruttive semplici.

Prevale in questi anni una concezione della città per parti, con l'abbandono del disegno ordinatore impostato nell'Ottocento e un processo di urbanizzazione generato dalla logica della proprietà fondiaria e dai vincoli posti dalla struttura territoriale storica: l'antico sistema delle strade radiali riemergerà nel disegno urbano, condizionando fortemente la morfologia urbana e la possibilità di proseguire il progetto della città secondo un criterio razionale ed ordinatore. Le strade, anzi, diventano gli elementi propulsori dello sviluppo urbano, generando processi di edificazione per "filamenti", solo parzialmente ricomposti negli anni successivi.

La perdita della regola insediativa razionale apre una stagione di interventi delocalizzati e scarsamente strutturati, oltre che una saturazione delle aree centrali a discapito della qualità residenziale e del verde privato. Nel 1949 viene realizzato il quartiere denominato "La Pedrera", il primo ad essere ubicato in una zona distante ed autonoma rispetto al resto della città. Un quartiere conforme al principio del decentramento urbano, caratterizzato in alcune sue parti da una spiccata autonomia formale e da una precisa organizzazione dei tracciati e dei servizi e che sarà destinato ad essere il luogo nel quale sarà concentrata la maggior parte degli interventi di edilizia popolare.

L'area prescelta verrà infatti suddivisa in vari lotti assegnati agli enti preposti per la realizzazione degli interventi: saranno presenti lo I.A.C.P. con alcuni fabbricati realizzati nel 1949, l'U.N.R.R.A.-C.A.S.A.S. con un fabbricato, alcuni edifici realizzati direttamente dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1954, ed infine l'Ina-Casa. Questo quartiere sarà realizzato solo nella sua parte residenziale, privo dei servizi e di tutti quegli elementi che avrebbero dovuto qualificare questa parte di città, producendo una difficile ghettizzazione della popolazione residente.

La crescita urbana determinata da questi quartieri residenziali evidenzia la frammentarietà degli interventi pubblici che deriva dall'assenza di un piano urbanistico aggiornato e si traduce nella realizzazione di un'edilizia minore non sorretta da un impianto urbanistico pubblico, un'espansione incontrollata governata da grandi lottizzazioni private e della graduale disgregazione di un modello urbano sino a quel momento in equilibrio tra residenza e servizi.

L'assenza di un modello di pianificazione idoneo a sostenere e governare dinamiche socioeconomiche nuove ed in continua evoluzione determina la necessità di redigere un nuovo piano regolatore, che sarà disegnato nel 1959 dall'architetto Simon Mossa. Il piano di Simon Mossa rappresenta il tentativo di ricucire il vuoto verificatosi dalla carenza di una vera politica urbanistica, sostanzialmente ferma al dibattito ed alla realizzazione dei progetti di ampliamento ottocenteschi inadeguati a sostenere i processi di trasformazione del secondo dopoguerra. Le vicende politiche portano, comunque, ad un sostanziale blocco di questo piano, ridimensionato al rango di Programma di Fabbricazione e svuotato dei principali contenuti di innovazione e programmazione. Ciò permise una dilagante attività edificatoria che ha come esempio, in quegli anni, la trasformazione edilizia intensiva dei terreni di S. Agostino, Pivarada, Argillera, S. Michele, tutte lottizzazioni condotte senza il supporto di un progetto complessivo che eludono qualsiasi applicazione degli standard urbanistici vigenti, generando parti di città completamente prive di servizi e di spazi pubblici.

L'inadeguatezza degli strumenti urbanistici sembra comunque non condizionare le prospettive di sviluppo della città. Il turismo diviene il comparto economico principale, supportato da

infrastrutture, come il nuovo aeroporto civile, e dalla nascita di strutture alberghiere che pongono la città tra le prime in Sardegna nel settore. Alghero, definita *Porta d'Oro* del nascente turismo isolano, vede sorgere tra il 1952 ed il 1962 un numero considerevole di alberghi sia in città sia nel territorio, con circa 1.500 posti letto disponibili. Alcuni di questi, il Grand Hotel ESIT, il Park Hotel, il Casablanca, il Catalunya, diventano segni urbani di forte impatto visivo che manifestano una nuova dimensione dell'edilizia e della città, pur inserendosi nel tessuto urbano storico.

Gli anni '60 si chiudono con l'incarico per la predisposizione del Piano Regolatore Generale all'ingegnere Pasquale Mistretta, adottato dal Commissario Prefettizio nel 1973 ed approvato definitivamente nel 1984.

L'intervallo intercorso tra l'adozione e la definitiva approvazione ha portato ad indebolire le linee di sviluppo su cui si basava la proposta di piano, in particolare quelle riguardanti lo sviluppo urbano e direzionale lungo l'asse attrezzato Alghero Porto Torres, strada dei due mari, con diramazione per la città di Sassari in prossimità della zona industriale di San Marco. Nello stesso tempo questo periodo è servito, attraverso un lungo dibattito cittadino, ad affermare il ruolo urbano del turismo e la salvaguardia integrale delle coste, in particolare di Porto Conte su cui negli anni 70/80 si era riversata l'attenzione di grosse compagnie straniere con progetti di intervento turistico di dimensioni abnormi, come riportava la stampa locale "*A porto Conte sorgeranno infrastrutture per ospitare cinquantamila turisti*" (La Nuova Sardegna, 1-2-1970).

Gli elaborati sullo stato della pianificazione mettono in evidenza alcune peculiarità dello sviluppo urbanistico in attuazione del Prgc:

- l'addensarsi della edificazione recente nel tessuto urbano di completamento, zone B, con operazioni di ampliamento e sostituzione a discapito della copertura adeguata di standards di servizio;
- la lentezza nella predisposizione degli strumenti attuativi delle zone di espansione C, e la non conseguente realizzazione di oltre il 60% di zone C1, espansione urbana, e il 90% delle zone C2, espansione nei nuclei rurali.

Se la mancata realizzazione delle zone C2 può considerarsi un fatto positivo, in quanto essendo ubicate nei nuclei rurali, per la loro dimensione, avrebbero creato uno scempio paesaggistico, la scarsa realizzazione delle zone di espansione urbana C1, ha portato al riversamento della costruibilità recente nelle zone di completamento B1/2/3, con conseguenti problemi nel campo dei servizi e dell'immagine urbana.

La mancata realizzazione delle zone di espansione unita alla parziale realizzazione delle aree verdi e di servizio ubicate lungo la fascia di margine della struttura urbana ha portato all'impossibilità dello sviluppo urbano così come concepito dal Prgc e alla mancanza di un disegno complessivo organico.

b) Caratteri tipologici dei tessuti urbani

L'analisi morfologica, attraverso l'individuazione dei tipi di isolato che strutturano l'insediamento, della loro ricorrenza e dell'entità dei raggruppamenti, consente di individuare nuclei sufficientemente omogenei cui poter riferire le proposte progettuali, in particolare in termini di conservazione o riqualificazione dell'esistente.

Il Centro Storico, che necessita di analisi a scala più ravvicinata, viene assunto per intero come ambito omogeneo.

Le prime espansioni si realizzano su modello di impianto piemontese imposto all'epoca a diverse città sarde: il tessuto a maglia ortogonale con isolati di forma quadrata; l'edificato si attesta sulle vie senza soluzione di continuità, lasciando aree libere all'interno per giardini e frutteti.

Questo modello base si perpetua, con deformazioni e modifiche, fino al secondo dopoguerra, quando sotto le spinte del forte inurbamento degli anni sessanta-settanta, si sacrifica il disegno della città alla logica del massimo sfruttamento del lotto, con l'edificato che precede le opere di urbanizzazione e le vie che inseguono gli edifici.

I tipi e sottotipi di isolato individuati sono i seguenti:

Isolati Tipo A

A1 - Isolato di forma regolare (quadrata o rettangolare) con edificato prevalentemente continuo che si attesta sui quattro fronti e aree interne destinate a giardino, parcheggio e spesso occupate da piccoli fabbricati accessori.

A2 - Isolato di forma regolare (quadrata o rettangolare) con edificato prevalentemente continuo che si attesta sui quattro fronti, ma con aree interne in parte occupate da edifici.

A3 - Isolato di forma regolare (quadrata o rettangolare) in cui l'edificato in parte si attesta sui fronti, in parte va ad occupare le aree interne, con aree libere che interrompono la continuità dei fronti.

Isolati tipo B

B1 - Isolato rettangolare, di forma stretta e allungata con edificato a schiera o in linea che si attesta su due vie parallele e piccole aree di pertinenza all'interno.

B2 - Isolato rettangolare, di forma stretta e allungata con edificato in parte attestato su due vie parallele, con discontinuità dei fronti ed edifici che vanno ad occupare anche parte delle aree interne.

Isolati tipo C

C1 - Isolato condizionato dall'andamento della viabilità preesistente, con edificato prevalentemente continuo attestato sui fronti.

C2 - Isolato condizionato dall'andamento della viabilità preesistente, con edificato che in parte si attesta sui fronti, in parte occupa le aree interne.

Isolati tipo D

D1 - Isolato che mantiene una forma più o meno regolare ma suddiviso in lotti di dimensioni pressoché costanti e con edifici posizionati all'interno dei lotti.

D2 - Isolato che mantiene una forma più o meno regolare ma con suddivisioni irregolari al suo interno, caratterizzato da interventi consistenti che negano qualsiasi rapporto con la viabilità di delimitazione.

D3 - Isolato in cui si perde la regolarità del tessuto con edificazione per lotti ed edifici di forma irregolare posti all'interno dei lotti.

Isolati tipo E

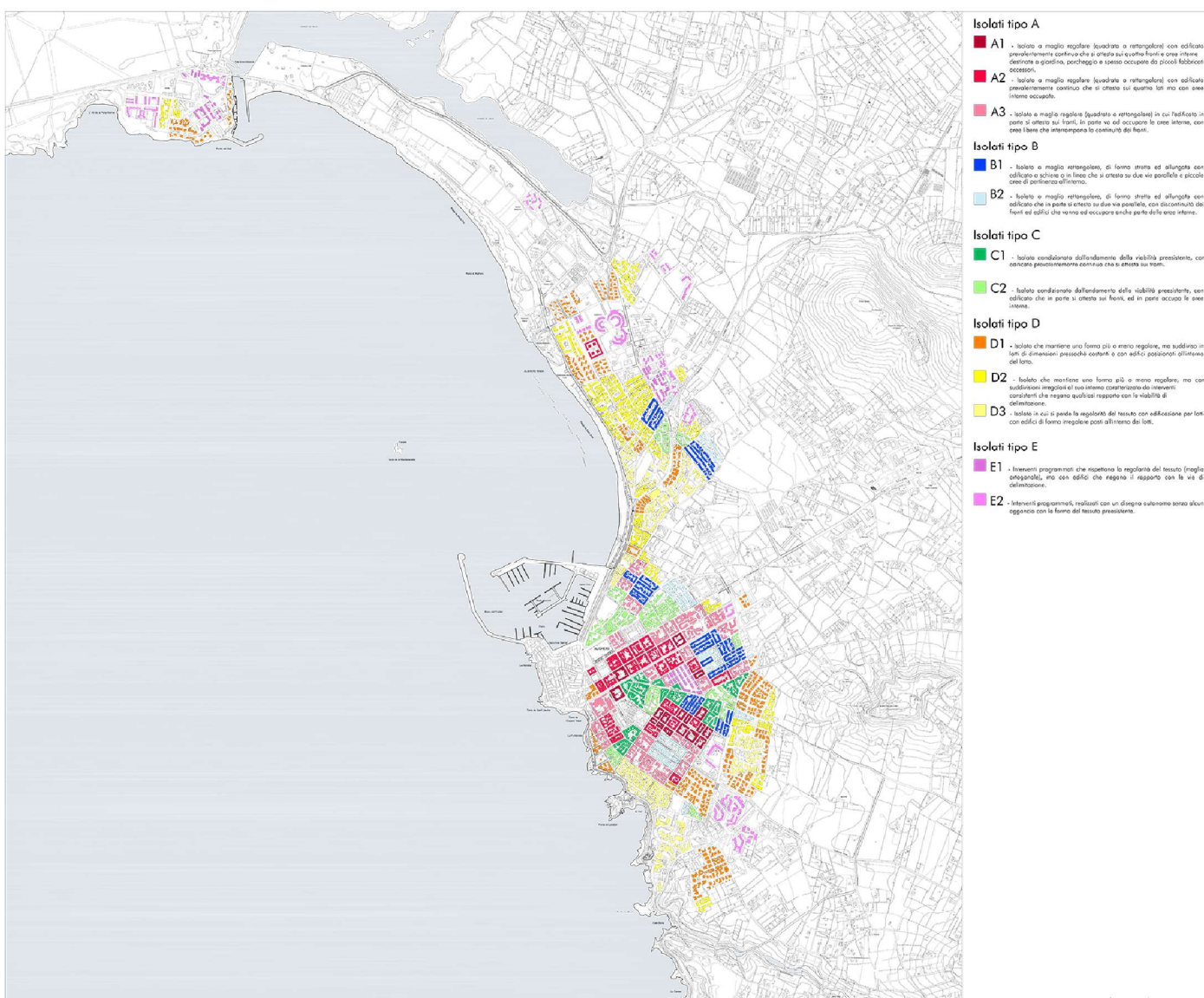
E1 - Interventi programmati che rispettano la regolarità del tessuto (maglia ortogonale), ma con edifici che negano il rapporto con le vie di delimitazione.

E2 - Interventi programmati, realizzati con un disegno autonomo senza alcun aggancio con la forma del tessuto preesistente.

Va segnalato che mentre alcuni dei tipi sopradescritti sono il frutto di un progressivo adattamento del modello insediativo base imposto come scelta programmatica dai primi piani regolatori (tipo A1) ad esigenze abitative diverse, riferite più a modelli rurali che cittadini data la provenienza della popolazione recentemente inurbata (tipo B1 e D1), in altri casi i tipi derivano dalla deformazione causata dai numerosi interventi di sostituzione che non rispettano l'impostazione originaria (es. tipo A2, A3, B2).

Per quanto riguarda la corrispondenza tra morfologia ed evoluzione storica, fino al 1940 la città cresce con isolati di tipo A e C, fatta eccezione per alcune zone risalenti agli anni '20-'30 costituite da "villini" nelle quali l'isolato pur mantenendo forma regolare si presenta con un'edilizia spaziata da aree libere sui fronti.

Nelle epoche più recenti, la situazione diviene più confusa con l'introduzione contemporanea e la corruzione di diversi tipi, fino, come si è già detto, alla mancanza di riconoscibilità del tessuto urbano avvenuta in tempi recentissimi.

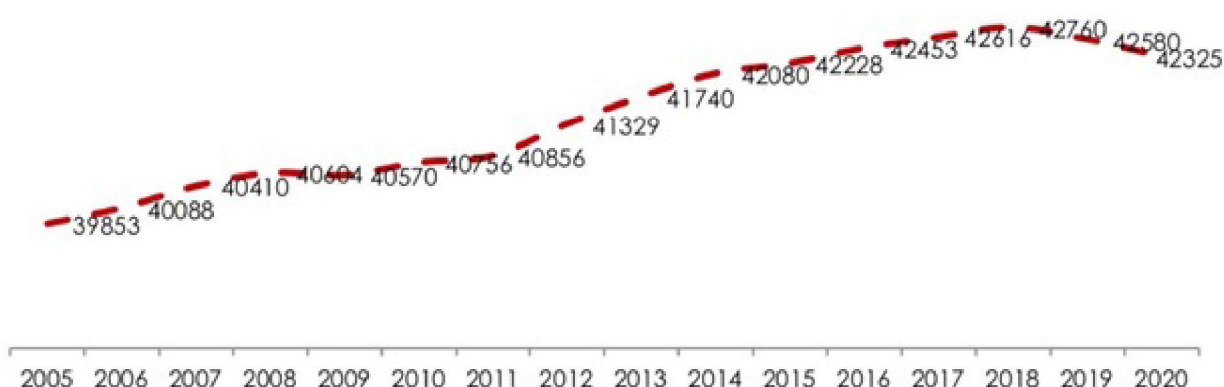


c) *Dinamiche demografiche e socio - economiche*

Dinamiche demografiche

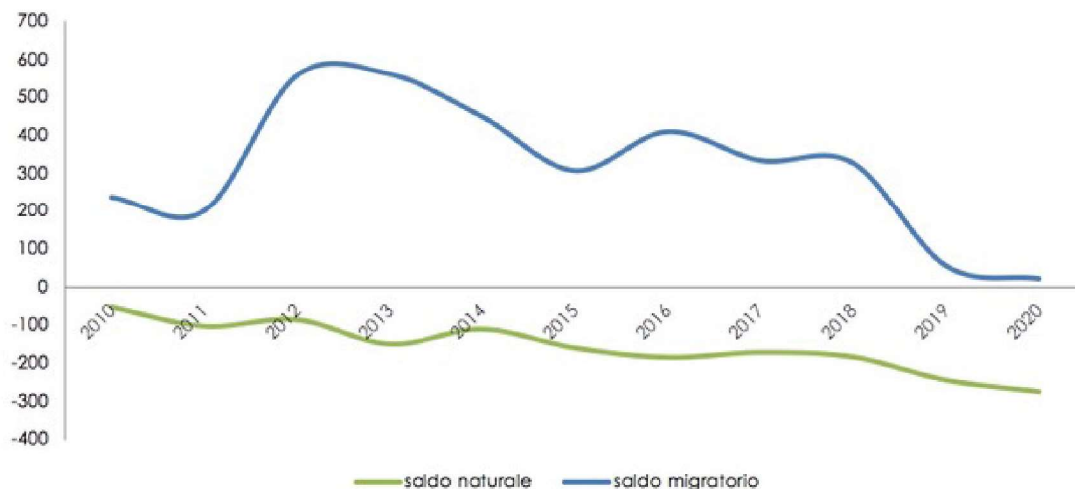
Al 31 dicembre 2020 la popolazione residente nel Comune di Alghero è pari a 42.325 unità, con un incremento nel corso dell'ultimo quindicennio pari a 2.472 unità, determinato in larga misura dalle operazioni post-censuarie di revisione anagrafica svolte dagli uffici comunali. Si evidenzia una leggera decrescita della popolazione residente dal 2018 al 2020, negli ultimi due anni di osservazione, infatti, si registra un decremento pari a 435 unità.

Alghero - Popolazione residente al 31 dicembre dal 2005 al 2020

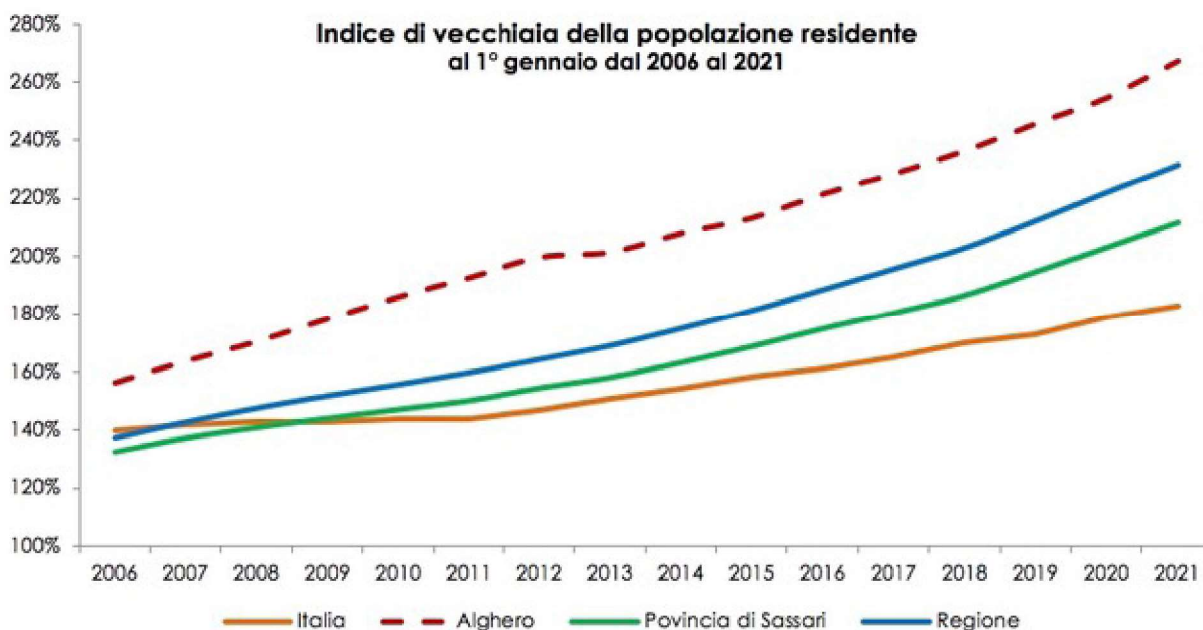


Nel corso degli ultimi 10 anni saldo migratorio e naturale si contraddistinguono per un andamento oscillante, in particolare, il saldo naturale mostra valori costantemente negativi dal 2010, con un valore mediamente pari a -156 unità; nel 2020 il saldo tra nati e morti nel comune in esame è risultato pari a -276 unità, il valore più alto nel periodo considerato; al contrario, il saldo migratorio, presenta un andamento altalenante ma costantemente positivo, in leggera decrescita nell'ultimo biennio, raggiungendo il valore minimo di +23 nel 2020.

Alghero - Saldo naturale e saldo migratorio al 31 dicembre dal 2010 al 2020



Gli indici di struttura mostrano un progressivo invecchiamento della popolazione residente nel Comune di Alghero, con valori dell'indice di vecchiaia progressivamente crescenti e superiori anche rispetto al dato medio nazionale (183%), registrando un valore massimo pari al 267% al 1° gennaio 2021.



D'altro canto la tendenza in atto ormai da tre decenni è chiara: la quota di giovani (0-14 anni) tende a diminuire costantemente il suo peso relativo, fino a ridursi all'attuale 11% (nel 1992 era il 16%); complessivamente la popolazione al di sotto dei 40 anni di età è passata, solo negli ultimi quindici anni, da più del 57% a circa il 43%; parallelamente, gli anziani sopra i 65 anni sono ormai il 20% della popolazione.

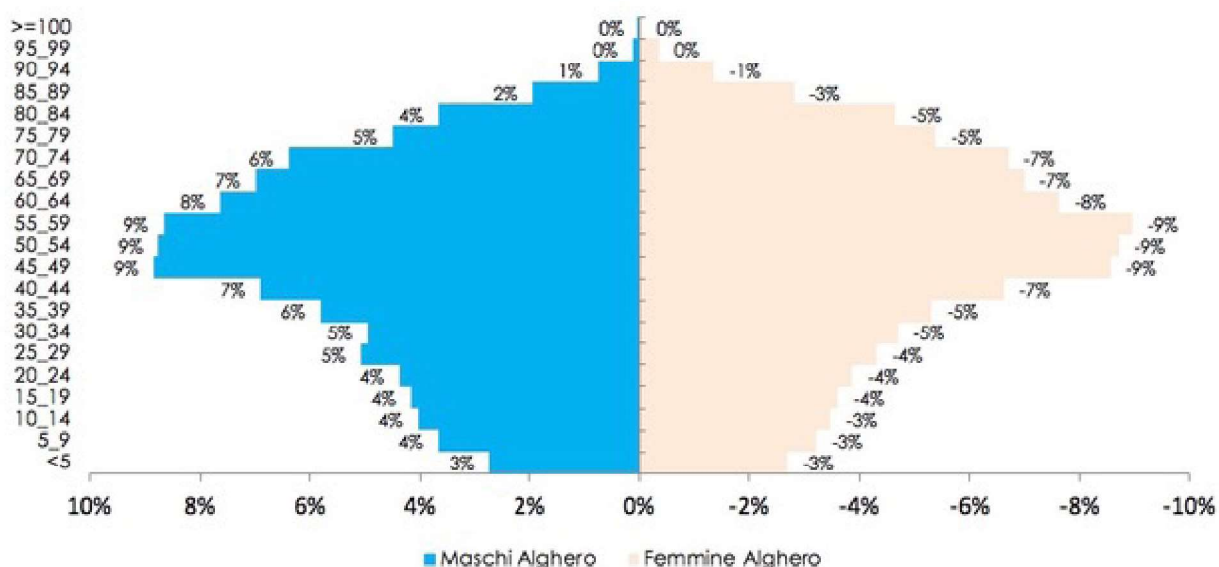
La distribuzione della popolazione residente per fascia d'età e per sesso può essere osservata attraverso l'analisi delle piramidi di età al 1° gennaio 2021.

Tramite una prima analisi delle piramidi di età è stato possibile mettere in evidenza alcuni dati di sintesi relativi alla struttura della popolazione residente nel Comune di Alghero:

- la popolazione residente di sesso femminile è pari al 52%, a fronte del dato regionale pari al 51%;
- la popolazione residente anziana (>64 anni) rappresenta circa il 26% del totale comunale;
- la popolazione residente giovane (<15 anni) si attesta intorno al 10%;
- la popolazione attiva giovane (15-39 anni) rappresenta circa il 23%;
- la seconda fascia di popolazione attiva (40-64 anni) rappresenta circa il 41%.

Piramidi d'età della popolazione residente per età e sesso al 1° gennaio 2021

Alghero- 1° gennaio 2021



Nell'ultimo decennio il quoziente di natalità mostra, nel comune di Alghero, valori oscillanti e tendenzialmente decrescenti, registrando un valore medio pari al 6,4‰ circa, ma si evidenzia la flessione rilevata nel corso degli ultimi anni di osservazione; in particolare, nel corso del 2020, anno durante il quale l'indicatore assume un valore pari al 4,5‰ circa.

Per quanto attiene il Comune di Alghero, dal 2008 in poi, come rappresentato nel grafico sottostante, si registrano valori costantemente crescenti del numero di nuclei familiari, con un saldo annuo che risulta mediamente pari a circa +230 unità, sino a un valore pari a 21.867 famiglie residenti al 31 dicembre 2018. Al contrario, dal 2008 al 2018, si registra un andamento decrescente del numero medio di componenti per famiglia, che passano da circa 2,06 a 1,99 componenti.

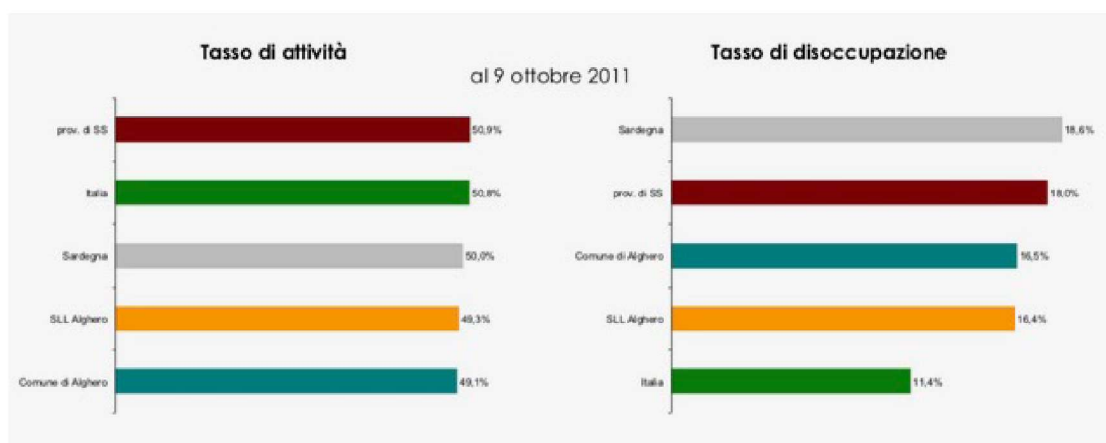
Il Sistema economico produttivo

Alghero, assieme ad altri 4 Comuni, appartiene al Sistema Locale di Lavoro (SLL) omonimo, classificato dall'ISTAT sulla base dei flussi di pendolarismo rilevati con il Censimento generale della popolazione e delle abitazioni del 2011.

In base all'ISTAT il SLL di Alghero è classificato come "Sistema locale urbano non specializzato, con livello medio basso della produttività per addetto (valore aggiunto per addetto compreso tra 22,5 e 33,6 mila euro/anno) e del costo del lavoro per dipendente (compreso tra 24,2 e 31,2 mila euro/anno).

Al 9 ottobre 2011, data di riferimento dell'ultimo Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, il centro in esame si distingue per un valore del tasso di attività della popolazione residente, espresso come rapporto percentuale avente al numeratore la popolazione di 15 anni e più appartenente alle forze di lavoro e al denominatore il totale della popolazione della stessa classe di età, pari a circa il 49%; alla stessa data in tutti gli ambiti territoriali di riferimento si rilevano valori superiori del tasso di attività.

Alla stessa data, il Comune di Alghero mostra un valore del tasso di disoccupazione, espresso come apporto percentuale avente al numeratore la popolazione di 15 anni e più in cerca di occupazione¹ e al denominatore le forze di lavoro della stessa classe di età, pari al 16,5%; il dato appare in linea con quello rilevato nel SLL di riferimento, a livello provinciale e regionale si rilevano valori dell'indicatore superiori.



Nella tabella sottostante si riporta, sino a un livello di dettaglio pari ai gruppi di attività economica secondo la classificazione ATECO 2007, il numero di unità locali e di addetti delle unità locali delle imprese attive nel Comune di Alghero al 31 dicembre 2011, data di riferimento del 9° Censimento dell'Industria e dei Servizi (ISTAT, 2011). Appare opportuno sottolineare che le aziende agricole, e la relativa manodopera, sono state oggetto di una specifica rilevazione da parte dell'ISTAT nel corso del 2010, in occasione del 6° Censimento Generale dell'Agricoltura, i cui dati verranno

1. Le indagini ISTAT considerano occupate le persone con più di 15 anni che nella settimana di riferimento abbiano svolto almeno un'ora di lavoro retribuita o che abbiano lavorato almeno per un'ora presso la ditta di un familiare senza essere retribuite

successivamente illustrati.

Nella tabella sottostante si riporta, sino a un livello di dettaglio pari alla sezione di attività economica secondo la classificazione ATECO 2007, il numero di unità locali e di addetti delle unità locali delle imprese attive nel Comune di Alghero al 31 dicembre 2011, data di riferimento del 9° Censimento dell'Industria e dei Servizi (ISTAT, 2011). Appare opportuno sottolineare che le aziende agricole, e la relativa manodopera, sono state oggetto di una specifica rilevazione da parte dell'ISTAT nel corso del 2010, in occasione del 6° Censimento Generale dell'Agricoltura, i cui dati verranno successivamente illustrati.

Comune di Alghero - numero di unità locali e di addetti delle imprese per sezione di attività economica nel 2011		
Sezione ATECO 2007	numero di unità locali delle imprese attive	numero addetti delle unità locali delle imprese attive
A agricoltura, silvicoltura e pesca ²	64	111
B estrazione di minerali da cave e miniere	1	5
C attività manifatturiere	195	646
D fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	2	28
E fornitura di acqua: reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	1	84
F Costruzioni	344	831
G commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli	859	2.133
H trasporto e magazzinaggio	114	560
I attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	420	1.254
J servizi di informazione e comunicazione	50	135
K attività finanziarie e assicurative	57	188
L attività immobiliari	97	184
M attività professionali, scientifiche e tecniche	363	494
N noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	115	320
P istruzione	16	30
Q sanità e assistenza sociale	168	274
R attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	48	65
S altre attività di servizi	149	319
totale	3.063	7.661

Nel centro in esame è quindi il settore di attività economica del “commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli” a far registrare il maggior numero di addetti e di unità locali, seguito dal settore delle attività dei servizi di alloggio e di ristorazione e dalle costruzioni.

Al 31 dicembre 2011 nel Comune di Alghero si rilevano incidenze di addetti alle unità locali delle imprese superiori rispetto alla media provinciale, regionale e nazionale nelle seguenti sezioni di attività economica: agricoltura, silvicoltura e pesca, commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli, trasporto e magazzinaggio, attività dei servizi di alloggio e di ristorazione, attività immobiliari, altre attività di servizi.

A titolo conoscitivo, in attesa del decimo censimento dell'industria e dei servizi (ISTAT), si riportano i dati della “Movimentazione imprese nel Comune di Alghero, per settore di attività economica - 2021” estrapolati dal Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Per quanto riguarda i dati relativi alla movimentazione imprese nel comune di Alghero per settore di attività economica, il settore del terziario tradizionale si conferma trainante, seguito dai servizi destinati al consumatore finale e da quelli orientati al settore produttivo; buona la percentuale del settore primario e secondario.

² Sono state rilevate le imprese dei settori della classificazione ATECO 2007: 01.6- Attività di supporto all'agricoltura e attività successive alla raccolta, 02 - Silvicoltura e utilizzo di aree forestali, 03 - Pesca e acquacoltura.

Imprese attive per settore di attività economica nel comune di Alghero - anno 2021

comune	agricoltura silvicoltura pesca	estrazione di minerali	attività manifatturiere	energia gas e acqua	costruzioni	commercio	trasporti	Alloggio e Ristorazione	servizi	non classificate	totale 2021	var. % 2021/2020
ALGHERO	620	2	221	5	450	847	110	592	758	0	3.605	1,26%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Imprese attive nel SETTORE AGRICOLTURA, SILVICOLTURA E PESCA nel comune di Alghero -anno 2021

comune	agricoltura					silvicoltura	pesca	totale		var. % 2021/2020
	coltivazioni agricole	allevamento animali	attività mista	servizi connessi	totale			2021	2020	
ALGHERO	401	68	62	11	542	2	76	620	613	1,1%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Imprese attive nel SETTORE MANIFATTURIERO nel comune di Alghero - anno 2021

comune	alimentari e bevande	tessile, abbigliamento, concia e cuoio	Legno, carta e editoria	fabbricazione minerali non metaliferi	fabbricazione e produzione metallo	fabbricazione apparecchi, mezzi di trasporto, mobili	altro	totale		var. % 2021/2020
								2021	2020	
ALGHERO	35	18	28	15	22	25	78	221	223	-0,9%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Imprese attive nel SETTORE MANIFATTURIERO ALIMENTARE nel comune di Alghero - anno 2021

COMUNE	INDUSTRIE ALIMENTARI					BEVANDE		TOTALE		var. % 2021/2020
	carne e pesce	frutta e ortaggi	oli e derivati	latte e derivati	altre industrie alimentari	vino	altre bevande	2021	2020	
ALGHERO	5	1	5	0	25	1	0	35	33	6,1%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Imprese attive nel COMPARTO ARTIGIANO nel comune di Alghero - anno 2021

comune	2021	2020	var. % 2021/2020
ALGHERO	907	918	-1,2%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Imprese attive nel SETTORE COSTRUZIONI nel comune di Alghero - anno 2021

comune	costruzione di edifici	ingegneria civile	lavori di costruzione specializzati	totale		var. % 2021/2020
				2021	2020	
ALGHERO	187	6	257	450	449	0,2%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Imprese attive nel SETTORE COMMERCIO nel comune di Alghero - anno 2021

comune	all'ingrosso e al dettaglio e riparazione autoveicoli e motocicli	commercio all'ingrosso *		commercio al dettaglio *			totale		var. % 2021/2020	
		intermediari del commercio	altro all'ingrosso	in esercizi non specializzati	in esercizi specializzati	ambulante	al di fuori di negozi banci e mercati	2021		2020
ALGHERO	82	121	71	62	403	86	22	847	873	-3,0%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Imprese attive nel SETTORE TRASPORTI nel comune di Alghero - anno 2021

comune	trasporto terrestre e mediante condotte	trasporto marittimo e per vie d'acqua	trasporto aereo	magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	servizi postali e attività di corriere	totale		var. % 2021/2020
						2021	2020	
ALGHERO	73	10	1	23	3	110	109	0,9%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Imprese attive nel SETTORE ALLOGGIO E RISTORAZIONE nel comune di Alghero - anno 2021

	alberghi e strutture simili	alloggi per vacanze	campeggi e aree attrezzate	altri alloggi	ristoranti	mense e catering	bar e altri esercizi simili	2021	2020	var.% 2021/2020
ALGHERO	35	118	3	0	271	1	164	592	569	4,0%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Imprese attive nel SETTORE SERVIZI nel comune di Alghero - anno 2021

	servizi di informazione e comunicazione	attività finanziarie e assicurative	attività immobiliari	attività professionali, scientifiche	noleggio, agenzie di viaggio, supporto alle imprese	istruzione	sanità e assistenza sociale	attività artistiche, sportive	altre attività di servizi	totale		
										2021	2020	var.% 2021/2020
ALGHERO	68	50	83	87	158	22	22	91	177	758	717	5,7%

Fonte: Servizio Promozione Economica e Statistica C.C.I.A.A. Nord Sardegna su banca dati Infocamere Stockview.

Il ruolo dell'agricoltura

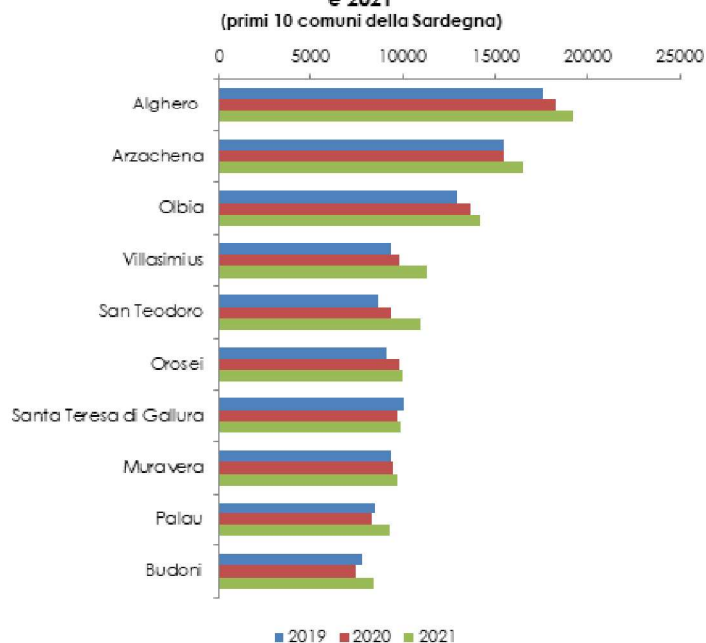
La perdita di importanza dell'agricoltura nel tessuto socio-economico locale è evidenziata dal dato relativo all'incidenza di occupati in agricoltura, silvicoltura e al 9 ottobre 2011. Alla data di riferimento del 15° Censimento Generale della Popolazione e delle Abitazioni, nel Comune di Alghero risulta occupata in agricoltura poco meno del 6% della popolazione residente, valore inferiore rispetto al SLL di riferimento e al dato medio provinciale.

L'andamento del numero di aziende con coltivazioni e con allevamenti nel Comune di Alghero ai Censimenti dal 1982 al 2010 conferma i segnali di crisi del comparto agricolo locale; il numero di aziende con coltivazioni in esercizio in ambito comunale, dopo l'incremento registrato nel corso dell'ultimo decennio del secolo scorso (+17%), fa registrare una forte variazione di segno negativo (-39%) nel corso dell'ultimo decennio intercensuario. Il numero di aziende con allevamenti mostra valori costantemente decrescenti nel corso degli ultimi tre decenni intercensuari, in particolare tra il 2000 e il 2010 la riduzione è pari al 38% circa.

Il ruolo del turismo**La capacità degli esercizi ricettivi**

Nel 2021 sono 1.533 gli esercizi ricettivi in attività nel Comune di Alghero, suddivisi tra 36 esercizi alberghieri e 1.497 esercizi complementari; tali strutture garantiscono un'offerta complessivamente superiore a 19,2 mila posti letto, pari a poco più del 14% del totale provinciale, di cui più di 12 mila presso gli esercizi complementari. Si specifica che, nessun altro Comune della Regione possiede, complessivamente, un'offerta ricettiva di entità simile. Nel 2019, 2020 e nel 2021 Alghero, si attesta a primo Centro sardo per numero di posti letto, seguito da Arzachena e Olbia, rispettivamente con oltre 16.500 e 14.000 posti letto.

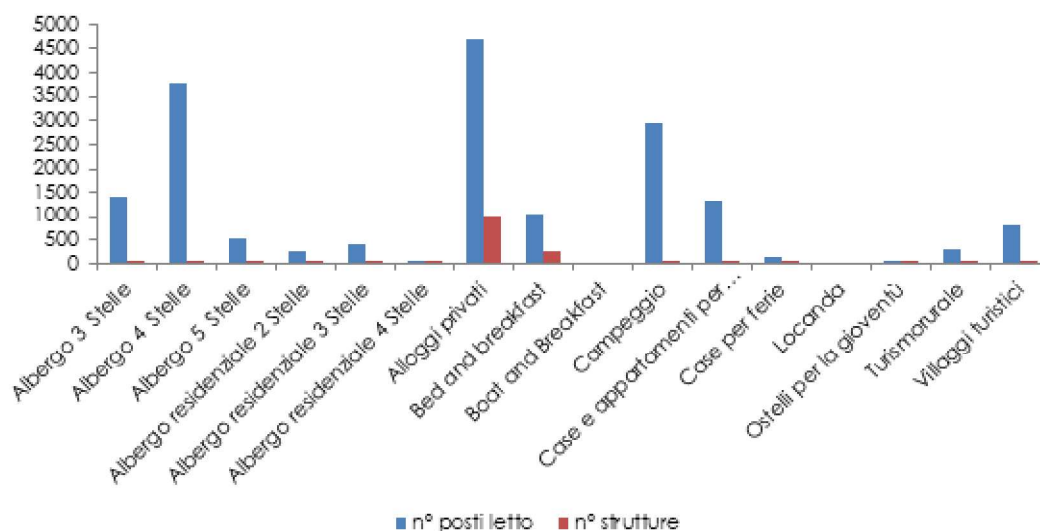
Numero di posti letto negli esercizi ricettivi nel 2019, 2020 e 2021



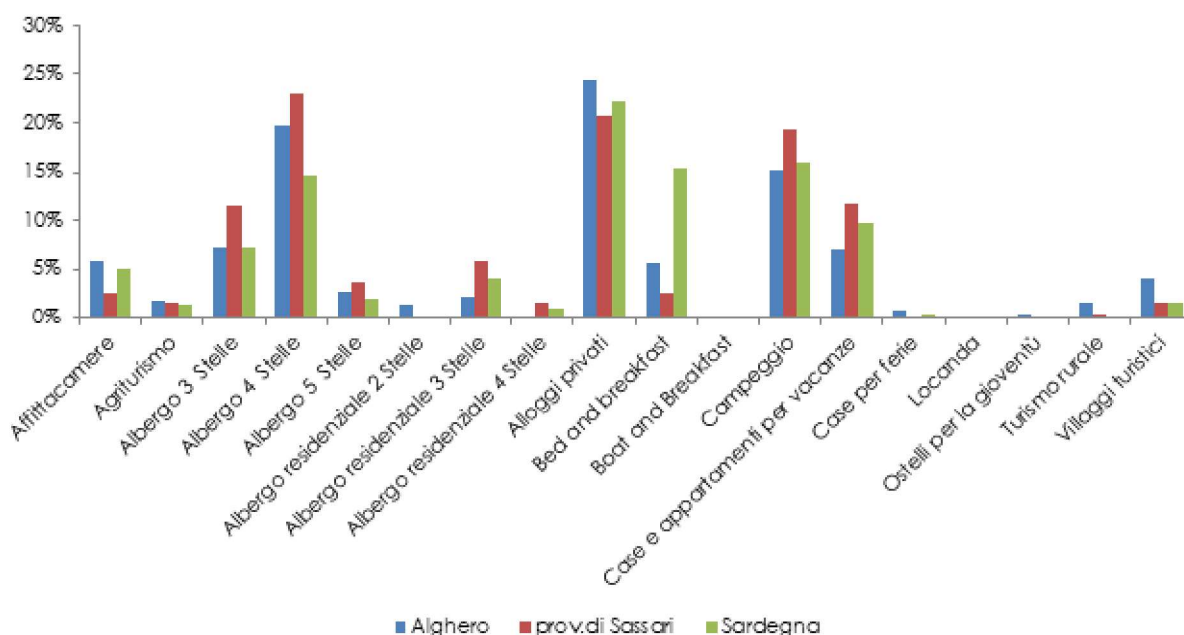
Gli alloggi privati e gli alberghi a 4 stelle rappresentano la tipologia prevalente, con un'offerta che supera, complessivamente 8,4 mila posti letto, circa il 44% del totale disponibile negli esercizi ricettivi del Comune in esame. Seguono i campeggi, che contribuiscono per il 15% alla ricettività complessiva offerta da tutti gli esercizi presenti ad Alghero.

Rispetto al dato medio provinciale e regionale, ad Alghero appare molto più rilevante l'incidenza di posti letto presso alloggi privati (in crescita del 70% rispetto al 2019), affittacamere e Bed & Breakfast e appare sensibilmente al di sopra della media anche il dato relativo alla ricezione connessa al turismo rurale e ai villaggi turistici; viceversa, ad eccezione degli alberghi di tipo residenziale a 2 stelle, appare del tutto assente l'offerta presso alberghi di bassa categoria (1-2 stelle) e inferiore alla media il dato relativo alla ricettività alberghiera di media categoria (3 stelle).

Capacità degli esercizi ricettivi del Comune di Alghero per tipo di alloggio nel 2021



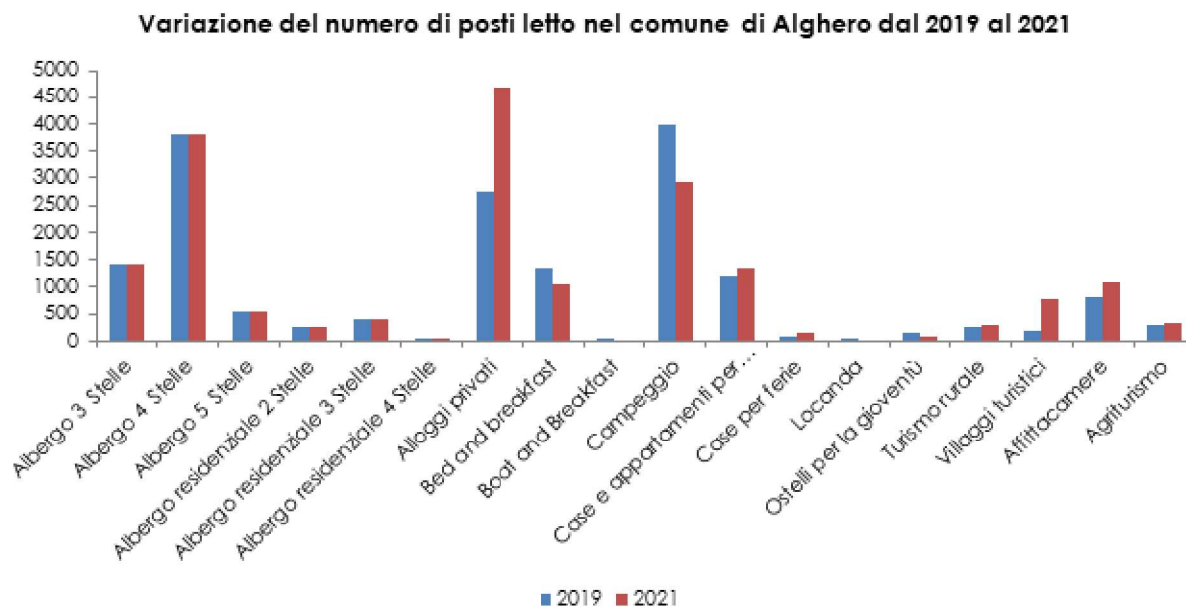
Incidenza dei posti letto negli esercizi ricettivi per categoria di alloggio nel 2021



Dal 2019 al 2021 la capacità ricettiva complessiva del Comune di Alghero, mostra un incremento percentuale pari al 9%, per un totale di più di 1,6 mila posti letto; varia, in positivo e in negativo, la capacità ricettiva degli esercizi complementari: aumentano i posti letto nei villaggi turistici (+300%), negli alloggi privati (+70%), nelle case per ferie (+58%), mentre contestualmente, si

evidenzia una decrescita del dato in esame negli ostelli della gioventù (-50%), nei campeggi (-27%) e nei Bed& Breakfast (21%).

Sulla base di quanto detto, e considerando sia l'incidenza di posti letto, compresa tra il 15% e il 24%, delle tre tipologie ricettive prevalenti nel 2021 (alloggi privati, alberghi a 4 stelle e campeggi), il comune in esame si caratterizza per un'offerta ricettiva strutturata e differenziata, capace di accogliere variegate tipologie di turisti.



La caratterizzazione dei flussi turistici

È stato stimato³ che, tra il 2013 e il 2017 i flussi turistici della regione Sardegna sono cresciuti a tassi sostenuti, soprattutto per la dinamica, particolarmente favorevole, del turismo internazionale, dopo la riduzione registrata nel quadriennio precedente. Rispetto all'Italia e al Mezzogiorno, dove prevale un turismo domestico, in Sardegna gli arrivi dall'estero rappresentavano nel 2017 circa la metà del totale dei flussi turistici. Il trend è stato riconfermato nel biennio 2018-2019, in entrambi gli anni infatti, tra gli arrivi turistici, cresciuti complessivamente del 13% rispetto al 2017, quelli dall'estero superano, seppur di poco, quelli dall'Italia.

A partire dal 2020⁴ si rileva un'inversione di tendenza a livello regionale, i turisti stranieri, infatti, diminuiscono a favore della componente italiana, che rappresenta il 63% degli arrivi totali e nel 2021, analogamente alla provincia di Sassari, dove su 1.202.627 arrivi (in calo del 30% rispetto al 2019), quelli provenienti dall'Italia rappresentano il 58%.

Il comune di Alghero, conferma il trend regionale, infatti nel 2021, su un totale di circa 222.900 arrivi, i turisti italiani rappresentano il 54% del totale.

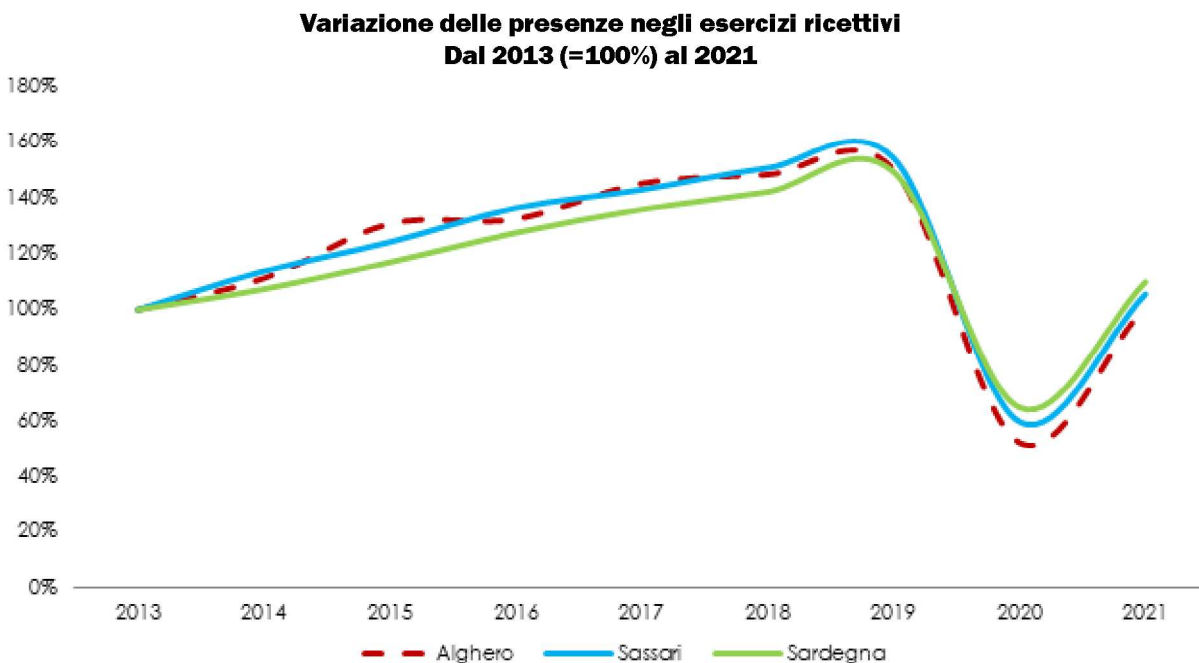
I dati, disponibili per gli anni compresi tra il 2013 e il 2021, mettono in evidenza che nell'anno più recente di osservazione presso gli esercizi ricettivi ubicati nel Comune di Alghero si sono registrate 790.422 di presenze, che costituiscono circa il 14% rispetto al totale provinciale; il dato appare in progressiva crescita dal 2013 al 2019, in particolare nel 2015 e nel 2017, in cui le presenze presso gli esercizi ricettivi di Alghero risultano più elevate di oltre, rispettivamente il 17% e il 10% rispetto all'anno precedente, superando l'andamento medio rilevato in ambito provinciale e regionale. Nel biennio di osservazione 2017-2019 si segnala, al contrario, un costante ma rallentato incremento delle presenze annue a livello comunale.

A partire dal 2020, a seguito dell'influenza della pandemia di Covid-19 sui flussi turistici, si rileva una forte contrazione del numero di presenze (-65%) seguita da un'importante risalita nel 2021 (+93% rispetto al 2020), coerentemente agli altri ambiti sovra locali di riferimento. Si specifica

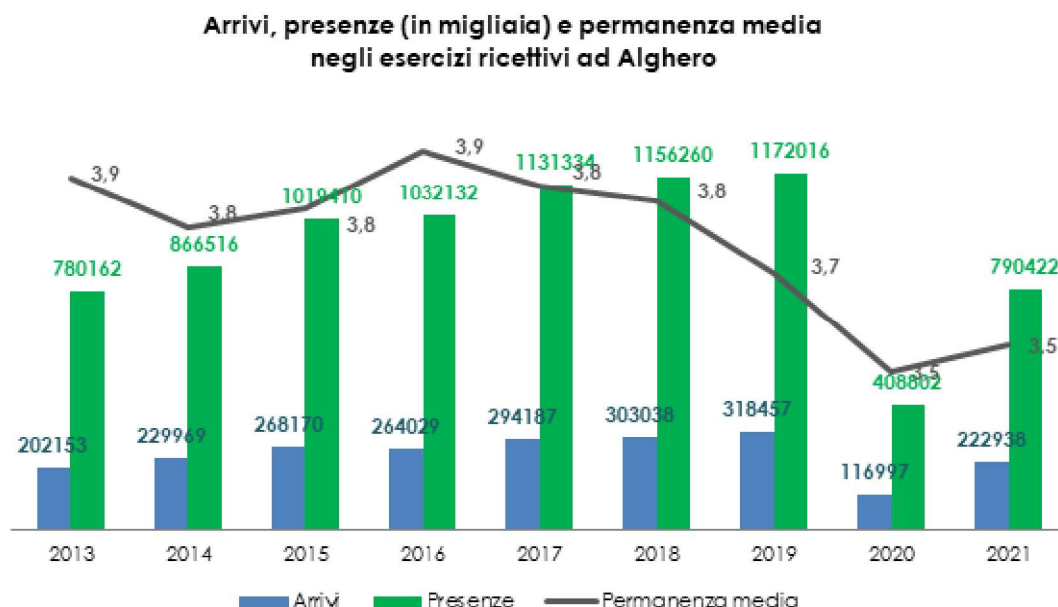
3. Economie Regionali. L'economia della Sardegna. Numero 20 - giugno 2019. Banca d'Italia.

4. I dati statistici sull'andamento turistico disponibili a dal 2020, locali e sovralocali, riflettono gli effetti dell'applicazione di misure di contenimento della pandemia da Covid-19, fortemente restrittive e regolate da norme cogenti (come il lockdown da marzo a inizio maggio nel contesto italiano).

che nel 2021, dall'analisi delle provenienze dei clienti nelle strutture ricettive, si registra, tra gli italiani, una significativa presenza di turisti sardi (17%), lombardi (11%) e laziali (5%), mentre tra gli stranieri, i clienti tedeschi rappresentano il 10% del totale delle presenze ad Alghero nel 2021, i francesi il 7% e gli svizzeri il 5%.

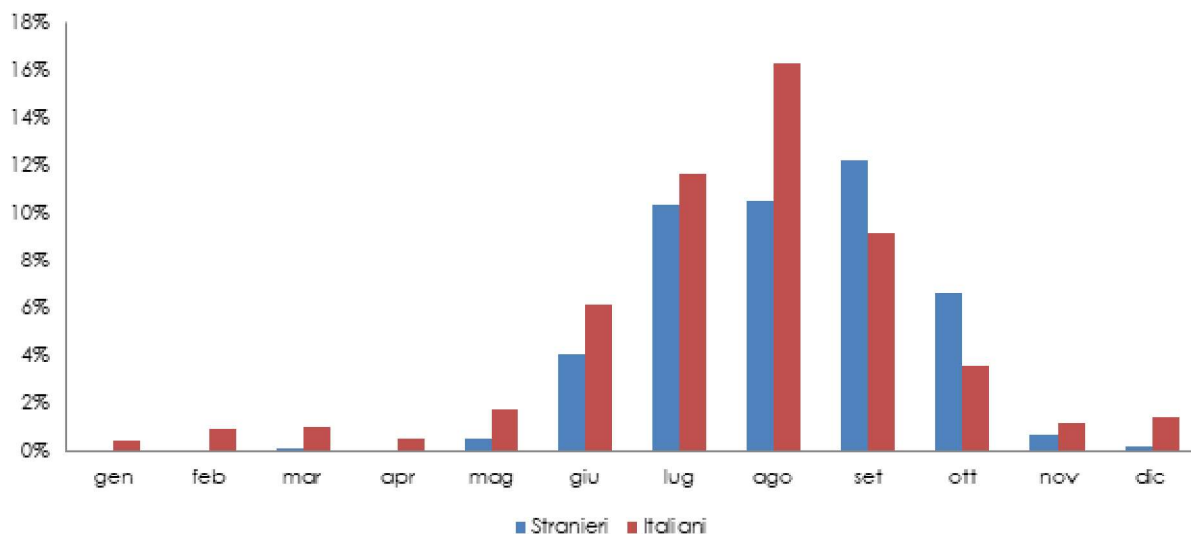


Nel centro in esame la permanenza media dei clienti presso le strutture ricettive mostra andamento oscillante ma tendenzialmente decrescente, con valori sempre inferiori alla media provinciale e regionale. Dal 2013 in poi il dato oscilla in un range di valori compresi tra 3,9 e 3,5 giorni (nel 2021).



Nel corso del 2021, la distribuzione mensile delle presenze negli esercizi ricettivi mostra una concentrazione particolarmente accentuata nei mesi di luglio, agosto e settembre, ma si segnala una presenza non trascurabile di turisti anche nei mesi di giugno e ottobre. Si specifica che, dal confronto della distribuzione mensile delle presenze nelle strutture ricettive del 2019, è evidente la perdita importante di presenze nei mesi primaverili, in particolare aprile e maggio.

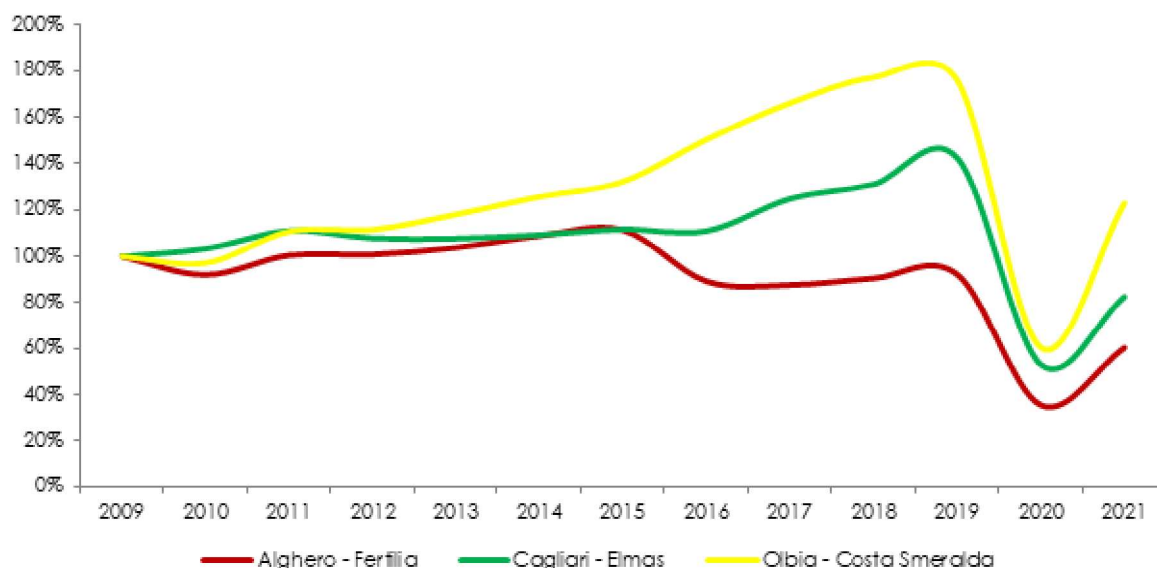
Alghero - Arrivi mensili di clienti italiani e stranieri 2021

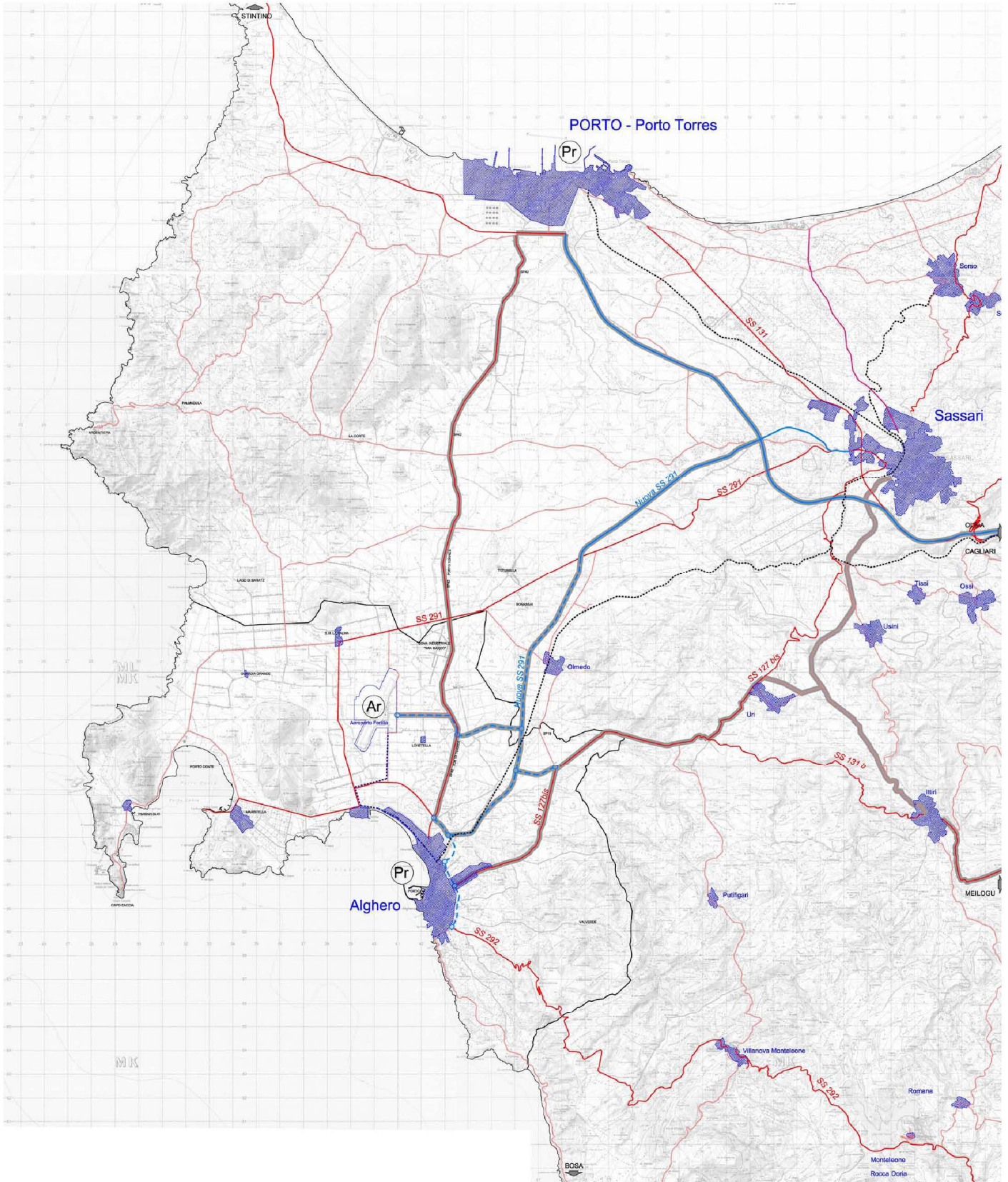


Il traffico passeggeri nell'aeroporto di Alghero-Fertilia

Il traffico passeggeri nell'aeroporto di Alghero-Fertilia mostra un andamento tendenzialmente decrescente nel periodo compreso tra il 2009 e il 2019, passando da circa 1,5 milioni di passeggeri a meno di 1,4 milioni; in particolare si evidenzia una forte flessione (-20%) nel corso del 2016, che riporta i volumi di traffico sotto alla quota di 1,4 milioni di passeggeri (22° posto a livello nazionale). Di tale flessione pare trarre giovamento l'altro scalo del nord Sardegna, infatti nel corso del 2016 l'aeroporto di Olbia-Costa Smeralda mostra un incremento del traffico passeggeri pari al 15% circa, molto superiore rispetto ai tassi di crescita rilevati nel corso degli anni precedenti. Nel 2020, a causa delle limitazioni agli spostamenti nazionali e internazionali generati dalla pandemia da Covid-19, i tre aeroporti sardi registrano una riduzione di circa il 60% del numero dei passeggeri rispetto all'anno precedente; nel 2021 si evidenzia una ripresa del volume del traffico passeggeri. In particolare l'aeroporto di Alghero - Fertilia registra nel 2021 una crescita del 69% rispetto al 2020 ma persiste il distacco di 35 punti percentuali rispetto al 2019, trend confermato dalle altre due realtà sarde in esame. Nonostante i segnali positivi di ripresa, dati dalla riduzione della contrazione del numero dei passeggeri rispetto al dato del 2020 in rapporto al 2019, il numero di passeggeri registrati negli aeroporti sardi non raggiunge ancora i valori pre-pandemici. Si specifica inoltre che, durante l'intero periodo di osservazione, l'aeroporto di Alghero-Fertilia si colloca al terzo posto per volume di traffico passeggeri a livello regionale, seguendo l'aeroporto di Cagliari-Elmas e di Olbia-Costa Smeralda.

Valori percentuali





2.3.4 Il sistema infrastrutturale

La città di Alghero possiede un'articolata rete viaria di interconnessione del territorio comunale, caratterizzata da tre direttrici di livello regionale/statale, che la collegano a Sassari e Porto Torres (la SS291 e la SP42), al Meilogu (la SS127bis) e a Villanova (la SS292). A completare la maglia principale si snodano le strade provinciali costiere per Bosa a sud (la SP105) e per Capo Caccia e Argentiera a Nord (SP55).

Il Piano Regionale dei Trasporti individua un sistema tripolare di Sassari-Porto Torres-Alghero, nel quale Sassari funge da centro di livello regionale (elevato peso demografico, presenza di funzioni di livello superiore, posizione centrale rispetto alle attività localizzate del territorio), Alghero da centro intermedio (specializzato nelle attività legate al turismo e all'agroalimentare) e Porto Torres da insediamento a prevalente vocazione industriale.

Nello specifico la nuova SS 291 Sassari-Alghero rientra nel Piano Regionale dei Trasporti tra le strade appartenenti alla rete fondamentale, che individua la grande maglia di livello nazionale ed europeo con funzioni di collegamento tra i capoluoghi di provincia e i nodi di interscambio con l'esterno. La S.S. 291 (37,2 km) garantisce il collegamento fra i centri urbani di Sassari, Olmedo ed Alghero ma soprattutto connette l'aeroporto di Fertilia con il resto dell'isola. La strada è stata ammodernata (carreggiate separate) nel tratto Sassari - Olmedo, mentre è in fase di completamento l'ultimo tratto verso Alghero.

Un'altra strada, la S.P. 2 "Due Mari" Porto Torres, è fondamentale per l'accessibilità di macroambito. La strada, appartiene alla rete di interesse regionale di primo livello con la funzione di collegare tra loro le nuove province ed i centri urbani di riferimento e le stesse con i principali nodi di interscambio a completamento della rete fondamentale. In questo primo livello vengono fatti rientrare anche gli itinerari che presentano particolare interesse per lo sviluppo socio-economico dell'isola a sostegno dei sistemi produttivi, turistici ed insediativi. La S.P. 2 "Due Mari" Porto Torres - intersezione S.S. 291 (Alghero) (22.8 km), collega il sistema insediativo tripolare Sassarese e i due principali poli regionali di interscambio con l'esterno (aeroporto di Fertilia - porto di Porto Torres).

a) Il ruolo dei trasporti nelle politiche territoriali

L'elaborazione del nuovo strumento urbanistico generale per il territorio comunale di Alghero rappresenta un momento importante per impostare, in modo integrato con la realtà produttiva, sociale e territoriale, un assetto del sistema delle connessioni congruente con gli scenari di sviluppo e di indirizzo sia su area vasta che a livello cittadino.

Nel primo caso (scenari di sviluppo) infatti lo schema della rete viaria, ferroviaria e dei servizi di trasporto è dimensionata per soddisfare la domanda di mobilità prodotta dalle nuove localizzazioni delle attività individuate negli scenari di assetto del piano; nel secondo (scenari di indirizzo) lo schema delle relazioni costituisce una guida alla realizzazione degli interventi localizzati sul territorio, nel senso che un livello più alto di accessibilità rende indifferente la localizzazione delle attività alla distanza.

Pertanto il sistema delle relazioni (infrastrutturali e di servizio) svolge all'interno della pianificazione territoriale una duplice funzione: assecondare, nelle linee di sviluppo, la pianificazione delle attività localizzate sul territorio, attraverso il soddisfacimento delle relazioni (spostamenti) che tale assetto produce - in questo caso il sistema dei trasporti deve essere dimensionato in riferimento alla domanda di trasporto che lo schema delle attività delle destinazioni d'uso del territorio sono in grado di generare - svolgere un ruolo più attivo nella pianificazione del territorio, nel senso che unitamente alle attività localizzate (esistenti e previste) può guidare il cambiamento ed in generale il perseguimento degli obiettivi territoriali voluti. In questo secondo caso anche il sistema dei trasporti entra in gioco nella fase di predisposizione degli scenari futuri di assetto.

Nell'ambito in esame, quello del sistema territoriale della Sardegna nord-occidentale (sistema urbano di Sassari - Porto Torres - Alghero) ovvero di un'area vasta all'interno della quale si esauriscono le relazioni più importanti che interessano il comune di Alghero, il ruolo che il sistema dei trasporti (puntuali e di rete, infrastrutturali e di servizio) deve svolgere riguarda entrambe le funzioni più sopra esposte.

Infatti, per alcuni versi il sistema di offerta di trasporto presenta una struttura operativa insufficiente rispetto alla domanda che dovrebbe soddisfare, sia a livello comunale che di area

vasta. Il riferimento al livello comunale è al sistema viario che, specie nel periodo estivo, raggiunge livelli di servizio prossimi alla congestione per la presenza di una popolazione residente stagionale di gran lunga superiore a quella invernale.

I rami della rete principale utilizzati risultano quelli che si sviluppano linearmente alla costa e che collegano Alghero centro con i due versanti costieri. Molto spesso si assiste a fenomeni tipo “*stop and go*” e la formazione di lunghe code specie in prossimità delle intersezioni.

A livello extraurbano, i collegamenti con Sassari, in misura maggiore, e con Porto Torres presentano allo stesso modo problematiche di deflusso interrotto. Esiste dunque una problematica legata alla presenza di fenomeni di congestione della rete che può essere risolta con un adeguamento infrastrutturale e di gestione della circolazione (PGTU).

Viceversa, in riferimento alla funzione di indirizzo, il sistema dei trasporti può svolgere un ruolo attivo in uno scenario di attuazione che assegni ad Alghero un peso più rilevante nell'intero sistema urbano, specie nella integrazione con gli ambiti più deboli dell'area vasta sassarese (Ittiri, Villanova, etc.). Ciò potrà realizzarsi non solo per le caratteristiche intrinseche al sistema ma per la funzione, anche in termini di risorse (porto ed aeroporto), che il sistema dei trasporti nell'ambito del Comune di Alghero può svolgere per le relazioni di livello provinciale, regionale e nazionale. Ci si riferisce ai fattori di impulso economico che sia il porto che l'aeroporto svolgono per tutta l'area.

Pertanto, l'assetto dei trasporti rappresenta uno strumento di guida, controllo e verifica dei diversi scenari di assetto economico territoriale realizzabili. Nel senso che il ruolo e le interdipendenze funzionali che si intenderanno instaurare tra le diverse realtà insediative e produttive del territorio comunale, (tra i versanti dell'ambito costiero, l'entroterra agricolo, la Città di Alghero, Fertilia, il territorio più vasto etc.) hanno differenti probabilità di attuarsi in riferimento allo schema di rete infrastrutturale e di servizi di trasporto proposti.

In questa prospettiva l'analisi del sistema è stata effettuata attraverso una lettura dei fenomeni della macroaccessibilità (relazioni a livello regionale) e della microaccessibilità (relazioni di area vasta) sia per il sistema urbano di Sassari che per quello di Alghero.

b) Il sistema della macroaccessibilità

Le analisi sulle determinanti economiche, territoriali e trasportistiche sviluppate in questi ultimi anni dalla Regione Sardegna per la predisposizione del Piano Generale di Sviluppo e di alcuni piani settoriali (Piano Regionale dei Trasporti) fanno rientrare il Comune di Alghero nel sistema urbano cosiddetto di “Sassari - Porto Torres - Alghero”.

Questo ambito territoriale è caratterizzato da una struttura insediativa - relazionale di tipo multipolare in cui Sassari svolge un ruolo predominante per la presenza di un peso demografico rilevante e di cospicue funzioni terziarie, Alghero svolge un'altra funzione polare con la sua peculiarità turistica e nelle attività primarie (agricoltura e pesca) e Porto Torres funge da polo industriale.

Dal punto di vista più strettamente trasportistico Alghero e Porto Torres rappresentano due punti nodali di interscambio interregionale e internazionale per la presenza delle strutture aeroportuale, nel primo e portuale commerciale nella seconda, e assumono pertanto una valenza rilevante nello schema fondamentale dei trasporti regionali e nazionali.

Al sistema fondamentale appartengono inoltre i collegamenti viari e ferroviari che interconnettono Alghero e Porto Torres con Sassari (SS 131 e SS 291) e con il resto della regione.

L'armatura che soddisfa le relazioni di livello regionale è costituita da un sistema di strutture puntuali, di infrastrutture di rete e di servizi di trasporto.

Nell'ambito che fa riferimento a questo sistema insediativo sono quindi presenti:

- a) due nodi di interscambio nei collegamenti con il resto del continente:
 - il sistema portuale di Porto Torres con le strutture commerciali ed industriali;
 - l'aeroporto di Alghero - Fertilia
- b) due sistemi di rete infrastrutturale:
 - il primo quello stradale longitudinale costituito dalla SS 131 in arrivo da Oristano per Porto Torres e Sassari e Trasversale da Sassari ad Alghero;
 - il secondo quello ferroviario con la tratta FS Chilivani, Sassari - Porto Torres e di servizi;
- c) i servizi in linea:

- marittimi;
- aerei;
- ferroviari;
- stradali (trasporto collettivo).

La struttura del sistema dei trasporti dell'area vasta è quindi imperniata principalmente sui collegamenti su Sassari - Porto Torres e Sassari - Alghero che evidenziano il ruolo prioritario di Sassari che funge anche da nodo di smistamento delle relazioni con il resto della regione. Di conseguenza le gravitazioni della mobilità risultano molto più forti nei confronti di Sassari che esercita una notevole attrazione anche se, nel periodo estivo, risultano rilevanti anche i flussi turistici lungo l'itinerario Sassari - Alghero e Sassari (resto della regione) Porto Torres.

Attualmente quindi la configurazione del sistema delle relazioni assume una struttura triangolare di connessione dei tre poli principali sbilanciata nei confronti del vertice in cui è posizionata la città di Sassari; ovvero l'impostazione dell'assetto si è formata in modo più confacente alle necessità di Sassari di relazionare così il fronte mare nord-occidentale a vocazione industriale e sud-occidentale a vocazione turistica.

La connessione Alghero - Porto Torres appare infatti ancora debole se rapportata alle precedenti. In questo contesto risultano ulteriormente marginali i collegamenti di Alghero con il Meilogu e la Planargia.

Questo sistema di relazioni è basato essenzialmente sulla rete stradale che è costituita dalle:

- SS 131 Sassari - Porto Torres che con il tratto, Codrongianus - Sassari rappresenta la direttrice principale dell'intera zona;
- SS 291 Sassari - Alghero di connessione entroterra - fronte mare sud-occidentale;
- SP 42 per Porto Torres - bivio SS 291 di chiusura del sistema triangolare;
- SS 127 bis che da Alghero si diparte a nord verso Capo Caccia e il sistema costiero settentrionale ed a sud-est verso il Meilogu attraverso la SS 131 bis;
- SS 292 che collega Alghero con Villanova Monteleone e Pozzomaggiore;
- SP 105 che collega Alghero a Bosa, e rappresenta l'itinerario costiero occidentale e collega Alghero con la Planargia;
- SP 19 per Olmedo che interconnette la SS 291 con la SS 127 e rappresenta un percorso alternativo alla Sassari - Alghero attraverso la SS 291.

In questa struttura di rete, per lo studio in oggetto, acquisisce una particolare importanza il comparto infrastrutturale che interessa la viabilità che a raggiera si diparte da Alghero verso le diverse direzioni.

Questo comparto che costituisce il più importante fronte mare sassarese, in termini di forte presenza turistica extraregionale, è un buon produttore di traffico specie nel periodo estivo nel quale si registrano le presenze sia in abitazioni che in strutture alberghiere ricettive e pararicettive. La configurazione strutturale di questi collegamenti, come detto, assume una connotazione radiale verso Alghero - città e il tratto costiero con più presenze insediative posto a nord della stessa città. Lo schema a raggiera risulta più sbilanciato nei collegamenti verso Sassari e il versante nord-occidentale, mentre appare più debole verso l'entroterra sud-orientale e la fascia costiera meridionale.

La differenza di peso non è comunque evidenziata dalla rappresentazione topologica della rete che invece appare quanto mai confusa e priva di disegno direttore che articoli attraverso livelli gerarchici l'importanza funzionale delle relazioni.

E' quanto mai indispensabile che anche gli interventi infrastrutturali di prossima programmazione siano inquadrati in uno schema di assetto delle relazioni che definisca i diversi ruoli dei collegamenti e degli ambiti territoriali.

Nel quadro, quindi, delle problematiche di macroaccessibilità, si possono individuare i seguenti indirizzi:

- rafforzare, attraverso adeguamenti strutturali (alcuni in corso di realizzazione), i collegamenti con Sassari e Porto Torres, con soluzioni di percorso, almeno nell'ambito di riferimento della città di Alghero, più confacenti con gli scenari di sviluppo insediativo. Si tratta cioè di definire in modo univoco "le porte della città" ovvero i nodi preferenziali di accesso della rete fondamentale regionale al tessuto urbano e alla fascia costiera;
- potenziare il sistema di rete nei confronti delle aree marginali del sistema urbano ed in

particolare verso la Planargia, il Meilogu per “riagganciare” alla realtà algherese l’entroterra agricolo nell’ambito sud-orientale;

- riqualificare il sistema aeroportuale, ampliando la scelta modale di connessione con il centro cittadino;
- potenziare la struttura portuale anche per il turismo crocieristico;
- riqualificare la tratta ferroviaria Alghero-Sassari in termini di metropolitana di superficie, integrandola in un polo intermodale nell’area urbana, al collegamento con l’aeroporto (passando per Maria Pia) ed a un’ulteriore linea tranviaria urbana che raccordi la parte sud della città.

c) La rete veicolare locale e territoriale della bonifica

La razionalizzazione dell’accessibilità e del sistema della mobilità è uno degli obiettivi prioritari del Piano Urbanistico che propone uno sviluppo per la città nella sua evoluzione urbana sulla base di principi quali: sostenibilità, partecipazione, integrazione, approccio incrementale e sperimentale. Il tema della mobilità, nell’accezione più ampia del termine, comprende la necessità di spostamento sia delle persone (per i più diversi motivi e modi) che delle merci nel territorio. Questa è generalmente interpretata in duplice veste: della domanda e dell’offerta, ed implica l’analisi di tutti i fattori che determinano la necessità/opportunità di spostamento nel territorio. Alghero è una città a forte connotazione turistica in cui, durante il periodo estivo da giugno a settembre, l’afflusso di turisti genera un notevole incremento della domanda di servizi connessi agli spostamenti.

Particolare sarà data al recupero e ammodernamento della rete stradale interpodereale, un’importante infrastruttura territoriale che consente una connessione capillare e continua tra abitazioni poderali, borgate, luoghi del lavoro e dei servizi, aree turistico-ricettive. Questa rete è considerata strategica e fondamentale nel riassetto territoriale e nelle prospettive di un rilancio economico agricolo e turistico della bonifica e delle aree costiere. In questo senso fondamentale sarà la previsione di un rafforzamento dei servizi della mobilità pubblica riferiti all’ambito della bonifica e delle aree ambientali e costiere.

d) Il reticolo stradale urbano

La configurazione strutturale degli assi viari del sistema urbano assume una connotazione radiale verso Alghero/centro città e Alghero-Lido.

In generale, schematizzando i flussi di traffico principali, il sistema risulta più sbilanciato nei collegamenti verso Sassari, il litorale nord e il versante nord-orientale mentre appare più debole verso la fascia costiera meridionale. Questa differenza di peso non è comunque evidenziata dalla rappresentazione tipologica della rete, che, invece, appare confusa e priva di un disegno direttore che articoli attraverso livelli gerarchici l’importanza funzionale delle relazioni e che definisca i diversi ruoli degli ambiti territoriali.

Il centro storico sino alla fine dell’Ottocento ha rappresentato la città. In esso, pertanto, permangono molte se non le più rilevanti determinanti storiche, economiche, sociali, ricreative, paesistiche di Alghero caratterizzandosi così come il polo attrattore principale della città odierna. Il resto della città costruita, che ha avuto la maggior crescita quantitativa, nel periodo a cavallo tra gli anni '60 e '70 (inurbamento), appare fortemente carente nelle infrastrutture dei trasporti. L’accessibilità comunale ed urbana (micro accessibilità), che comprende le connessioni sia tra diversi insediamenti dell’intero territorio comunale (residenziali urbani, rurali turistici, produttivi e di servizio di livello superiore) che quelle all’interno dei contesti edificati più intensivi (Centro Storico – espansioni recenti – fascia costiera) presentano, seppur con intensità diversa, molti fattori di criticità sia di rete (inadeguatezza fisica delle infrastrutture viarie) che puntuali (intersezioni, aree di sosta e servizi connessi), evidenti specie nel periodo estivo quando il flusso turistico raggiunge la sua maggiore intensità.

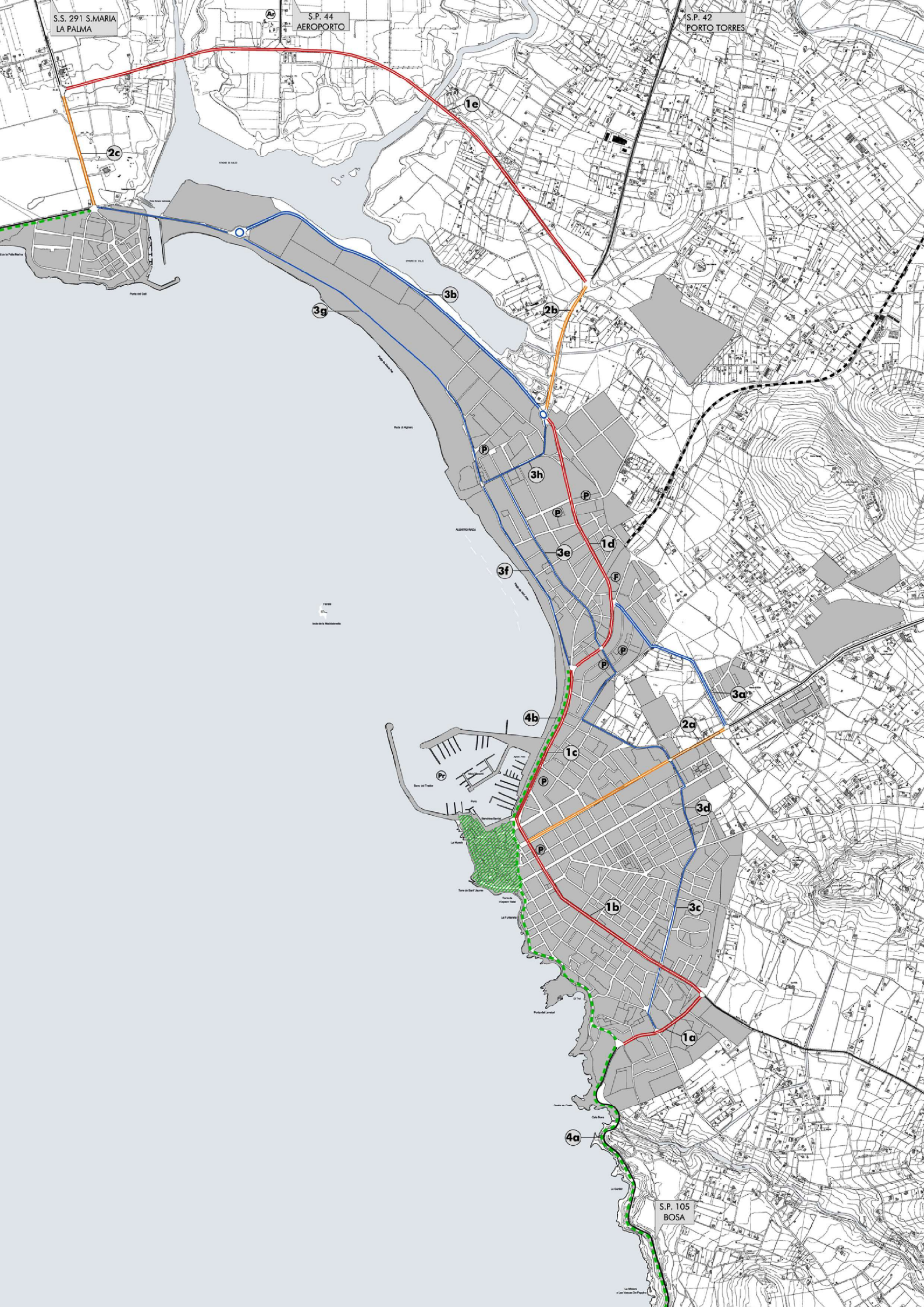
Il sistema viario, infatti, non è in grado di poter soddisfare la forte domanda di mobilità specie nei collegamenti longitudinali tra i due versanti costieri a nord e sud di Alghero città.

Vista la scarsa attitudine da parte di residenti e visitatori ad utilizzare modi alternativi all’auto privata, i maggiori fenomeni di congestione (che comportano basse velocità, elevati tempi di percorrenza ed un conseguente aumento delle emissioni) si presentano in ingresso alla città, sia

S.S. 291 S.MARIA
LA PALMA

S.P. 44
AEROPORTO

S.P. 42
PORTO TORRES



S.P. 105
BOSA

nei periodi estivi che nelle ore di punta durante l'intero arco dell'anno, dovuti sia alla mancanza di una gerarchizzazione funzionale della rete che regoli i flussi di traffico secondo le O/D che ad una insufficiente dotazione di aree per la sosta: uno dei principali problemi della città.

Considerato che l'offerta (dimensionamento della rete viaria, disponibilità di parcheggi, servizio di trasporto pubblico e servizi connessi) si può considerare equilibrata rispetto allo scenario invernale, ovvero rispetto alla domanda prodotta dai residenti stabili, l'incremento della domanda nel periodo estivo determina uno squilibrio del sistema, evidenziando diverse criticità, come: la non marcata gerarchizzazione della rete, che genera fenomeni di congestione; la mancanza di parcheggi sia di attestazione che di destinazione; la scarsità di servizi connessi.

Le soluzioni ai problemi di viabilità in ambito urbano vanno necessariamente ricercate, oltre che nei pur necessari interventi di natura meramente infrastrutturale, in quelle politiche che possano ridurre, quanto più possibile, i motivi che costringono le persone a spostarsi (ovverosia cercare di agire sulle motivazioni che generano la domanda) ed in seconda battuta, valutando la possibilità di assicurare gli stessi spostamenti con mezzi di trasporto alternativi (piedi, bicicletta, bus, tram ecc.) all'auto privata.

e) Il sistema ferroviario

Il sistema ferroviario locale è costituito dalla linea FdS Sassari-Olmedo-Alghero. Tale linea è stata oggetto negli ultimi anni di interventi ammodernamento e, nel 2001, di uno Studio di Fattibilità per la riqualificazione funzionale ed il potenziamento, in uno scenario che vede la prospettiva di realizzare un sistema metropolitano Sassari-Alghero-Aeroporto. Lo studio ha evidenziato la domanda complessiva di mobilità, che andrebbe ulteriormente aggiornata con i dati dell'aumento del traffico aereo cresciuto rispetto al 2001 in maniera esponenziale per la presenza del fenomeno *Low-cost*. Comunque già lo studio del 2001 evidenziava una domanda di mobilità in crescita, nonostante i limiti e le carenze strutturali della linea ferrata.

f) Il piano comunale per la rete ciclabile urbana

Il nuovo piano urbanistico recepisce i contenuti e le strategie del piano comunale per la rete ciclabile urbana, importante strumento per la programmazione futura degli interventi rivolti alla mobilità ciclabile nel territorio algherese.

Questo strumento, approvato e in attuazione, si propone di ridefinire un sistema di mobilità ciclabile il più possibile integrato con le altre componenti di traffico e di rendere accessibile tutti i luoghi principali della città attraverso una rete completa, continua ed omogenea, confortevole e sicura, organizzata attraverso una struttura gerarchica formata da direttrici principali e raccordi secondari in relazione all'effettiva importanza dei punti di origine-destinazione degli spostamenti, che la rendono una rete capillare di penetrazione dell'abitato urbano.

Nel corso degli anni, la rete urbana ciclabile offrirà ai cittadini nuovi spazi ed opportunità per sviluppare una mobilità urbana "sostenibile" e consentirà nel contempo nuove occasioni di incontro e di svago tra le persone.

A tal scopo si prevede la realizzazione di un sistema di percorsi ciclabili di diverse modalità (in sede propria, in corsia riservata, promiscui ...) a seconda della tipologia di strada sulla quale vengono previsti e delle possibilità della sosta ai margini.

La lunghezza complessiva della rete ciclabile proposta è pari a circa 22.848 metri, suddivisa secondo il seguente schema: previsione di piste ciclabili e/o ciclo pedonali lungo tutto il percorso storico congiungendo Palmavera con tutte le borgate e collegandole tra loro, Maristella, Santa Maria La Palma, Zirra, Guardia Grande, Gutierrez, Sa Segada, Arenosu e Fertilia.

La rete proposta consente di dotare la città di un significativo sistema di itinerari ciclabili in grado di raggiungere gli obiettivi fissati in premessa, pur con alcune evidenti difficoltà di mediazione tra i numerosi interessi contrapposti, soprattutto in relazione alla difficoltà di reperire spazi di sosta. Nel complesso le piste ciclabili previste, provvedono a collegare i vari ambiti e servizi strategici quali: stazione ferroviaria, l'area centrale/centro storico, le strutture scolastiche, edifici pubblici, luoghi di interesse naturale e turistico.

In questo modo vengono favoriti, oltre agli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, anche quelli legati ad attività di svago, ricreative e sportive.

PARTE III

IL PROGETTO DEL PIANO URBANISTICO PRELIMINARE

3.1 Lo scenario progettuale di riferimento

3.2 I caratteri del paesaggio per il Progetto di Piano

3.3 Gli Ambiti del Paesaggio per Il Progetto di Piano

Ambito del sistema insediativo Urbano e Periurbano

Ambito della Bonifica

Ambito dei Paesaggi Rurali

Ambito del Parco Naturale Regionale di Porto Conte

3.4 I temi strategici del Piano Urbanistico Preliminare. Azioni e Obiettivi

Il Territorio: attività produttive, paesaggio, ambiente

La città: riqualificazione urbana, sostenibilità, qualità

La città dei servizi

Il turismo: riqualificazione, nuove forme dell'ospitalità e nuove polarità delle strutture ricettive

Infrastrutture: porto, aeroporto, sistemi della mobilità sostenibile

3.5 La struttura del Piano

Gli strumenti operativi

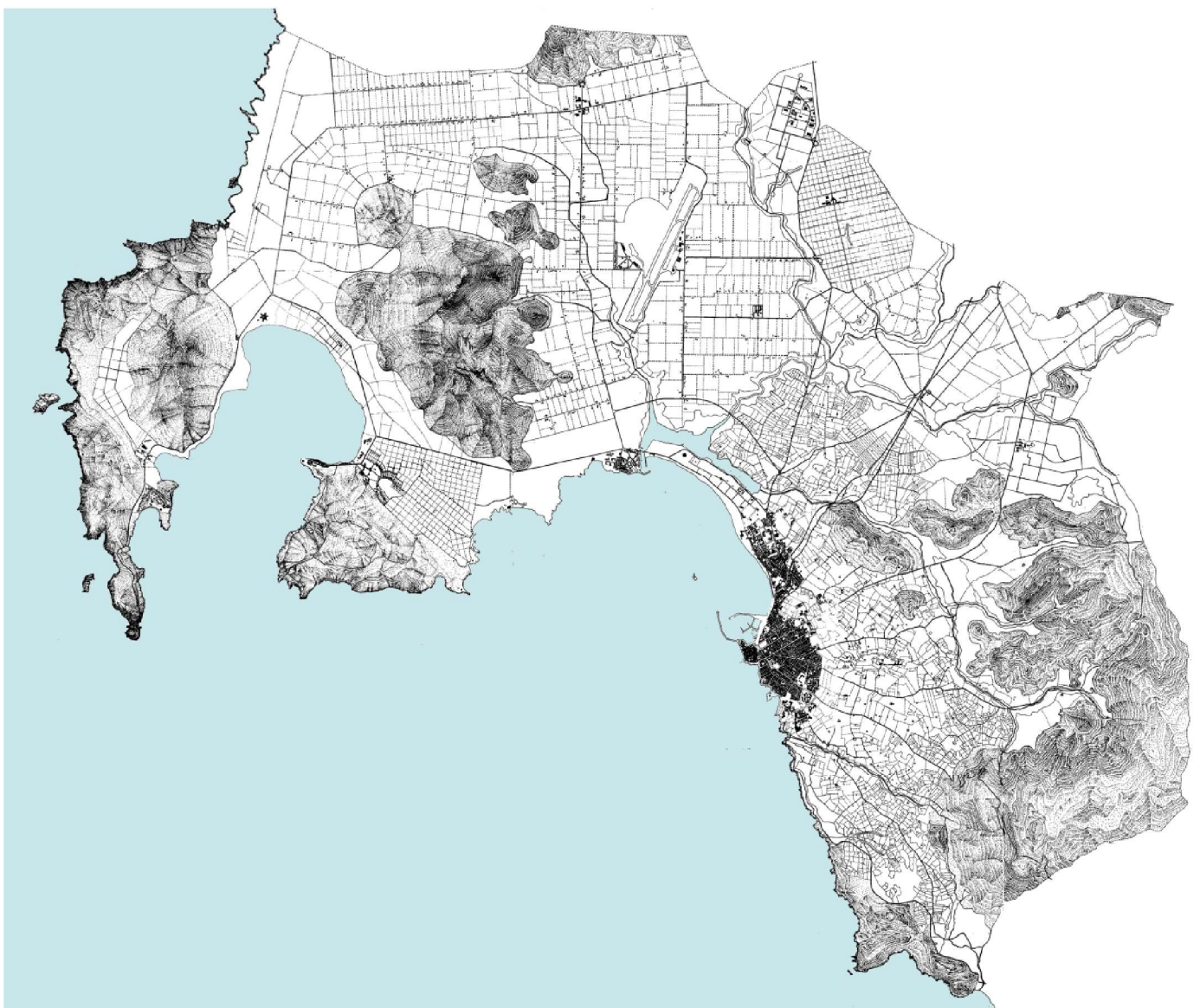
Le Norme Tecniche di Attuazione

I Progetti Guida

Gli elaborati programmatici

La Carta delle Qualità

I Progetti Speciali



	<p>IL SISTEMA URBANO. La città si presenta oggi come evoluzione di un sistema insediativo che, a partire dal nucleo storico, si sviluppa nelle forme regolari della città ottocentesca ed infine degrada verso forme irregolari di recente riconoscibili ad un'idea urbana di sviluppo coerente. La chiarezza dell'assetto urbanistico principale è comunque ancora oggi elemento determinante della "forma urbana", così come permangono nel tessuto le antiche strade di penetrazione verso il territorio perurbano ed in parte i tracciati del territorio agricolo.</p>		<p>LE BONIFICHE Sono le aree che, trasformate a partire dalle grandi riforme agrarie iniziate alla fine dell'ottocento e continuate sino alla seconda metà dell'ottocento, rappresentano una delle principali risorse produttive dell'intero territorio. Le principali caratteristiche è il sistema di poderi e borgate, tra le quali la "città moderna" di Fertilia fondata negli anni '50, che costituiscono una grande città policentrica, modello insediativo estensivo e di grande interesse urbanistico.</p>		<p>IL SISTEMA DEGLI ALVEI FLUVIALI È costituito dagli alvei fluviali del Rio Bianca, Rio F. Libertu e Rio Serra che confluiscono nella zona umida dello stagno di Calik. È un sistema ad alta valenza naturalistica ed ambientale per la presenza di zone ricche per il numero di archeologia tra cui le importanti necropoli di Anghelu Riu, gli poppi preistorici di Santu Pedru, il complesso archeologico di Lurralta. Questo sistema insediativo costituisce poi il limite tra parti di territorio con caratteristiche insediative molto diverse.</p>
	<p>IL TERRITORIO STORICO PERURBANO Incidendo attraverso l'analisi delle parcellizzazioni catastali, si caratterizza per la presenza di una trama fitta delle proprietà e per un uso dei suoli sostanzialmente dedicato alla coltura degli orti e dei vigneti. Quest'area rappresenta, ancora storicamente, un sistema di connessione tra un territorio densamente popolato ed antropizzato ed il territorio più esterno ancora costituito da una parcellizzazione più ampia ed una minore frequentazione. Di grande interesse alcuni esempi di architettura rurale e religiosa che testimoniano una frequentazione storica dell'area.</p>		<p>LE GRANDI AZIENDE AGRICOLE Quest'area si definisce principalmente sulla base della funzione prevalente: quella agricola produttiva legata alle aziende storiche, la maggior parte delle quali risale alla fine dell'ottocento. La presenza del nucleo originario dell'azienda, in alcuni casi caratterizzati da interessanti esempi di archeologia industriale come per l'azienda di Sella e Mucca e di S'Ingheddu, costituisce spesso l'unico elemento edilizio, generando così una netta differenziazione tra le aree di bonifica e quelle sottoposte a bonifica, fortemente antropizzate.</p>		<p>LE AREE A VALENZA NATURALISTICO AMBIENTALE Sono le parti meno antropizzate del territorio e si caratterizzano per una diversa natura dei suoli e della vegetazione. Rappresentano le ricche aree ambientali più consistenti sia qualitativa che quantitativa, a cominciare dai interessanti impervii pedologici, forestali e faunistici. Le aree calcaree a contatto con il mare, come le grandi falde di Capo Caccia e Punta Gigli, determinano poi un sistema ambientale complesso ed estremamente interessante per gli importanti fenomeni carsici come la grotta di Nettuno e la grotta Verde.</p>

3.1 LO SCENARIO PROGETTUALE DI RIFERIMENTO

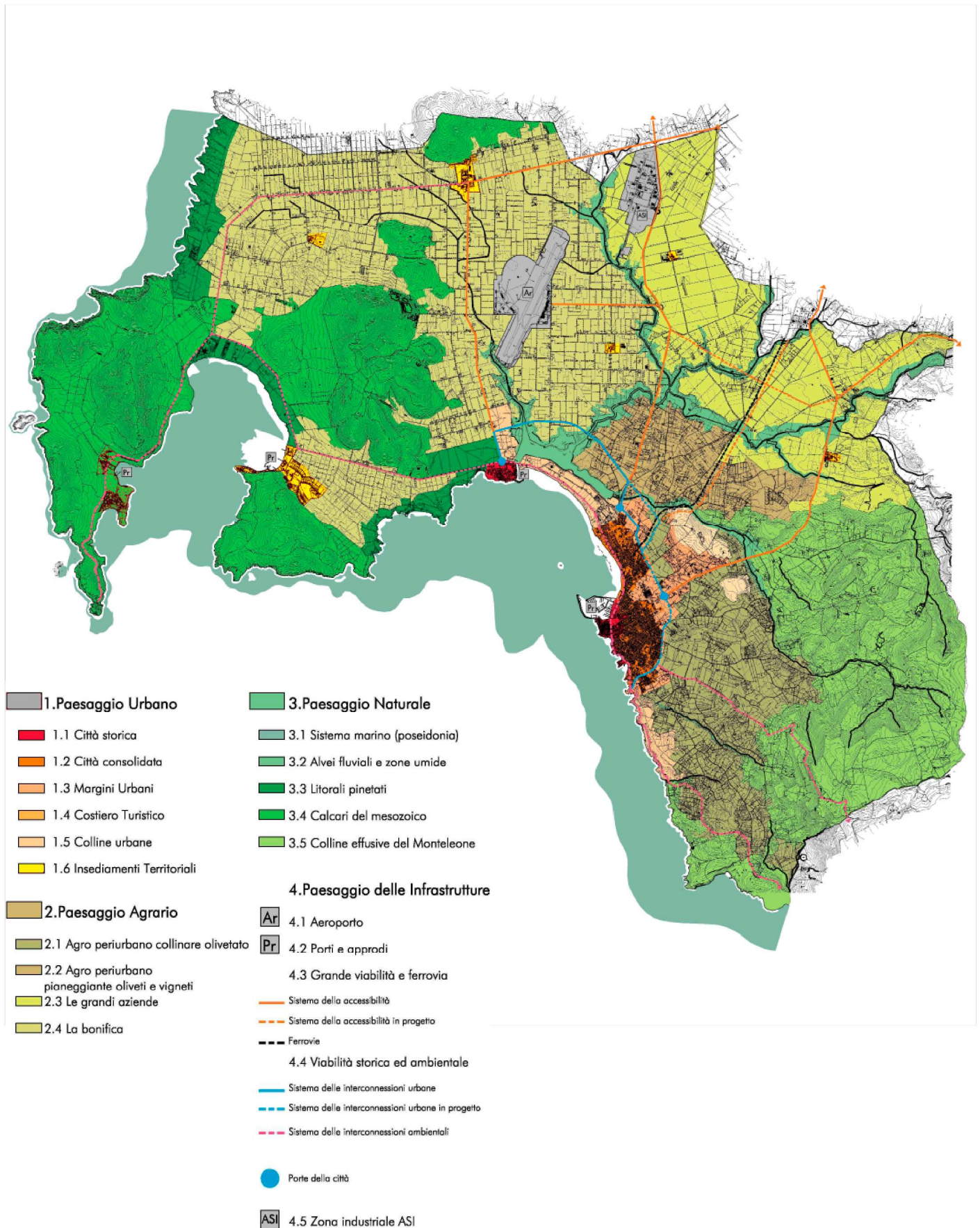
Il Piano Preliminare è redatto sulla base dell'art. 23 della Legge Regionale 11 gennaio 2019, n. 1 il quale stabilisce che "il Piano urbanistico preliminare contiene gli indirizzi per la pianificazione, le analisi e le valutazioni preliminari inerenti agli aspetti relativi all'assetto idrogeologico, agli aspetti paesaggistici, ambientali, storico-culturali e insediativi, richieste ai fini dell'adeguamento al PPR". Il Piano Preliminare ha sostituito la fase cosiddetta degli "indirizzi di piano" e si tratta di un documento generale e di indirizzo. Sulla base di questa norma, questo documento preliminare interessa il territorio nella sua totalità e nelle sue diverse componenti insediative, ambientali, infrastrutturali, socio-economiche, produttive e ha l'obiettivo di definire e orientare lo sviluppo della città nel medio e lungo termine.

Il piano preliminare precede il PUC definitivo, redatto in adeguamento al vigente PPR e alle normative urbanistiche vigenti, che sarà concepito per favorire una crescita equilibrata che rafforzi gli aspetti qualitativi della città e del territorio, per promuovere nuove economie di scala, per valorizzare la vocazione turistica e culturale, per sperimentare un nuovo modello di sviluppo integrato ed ecologicamente avanzato, capace di disporre di strumenti adeguati per rendere possibile una transizione ecologica duratura e la capacità di disporre di meccanismi "resilienti" verso le continue modificazioni dei quadri economico-sociali globali.

Questo programma ambizioso deve essere caratterizzato da pragmatismo e concretezza, con azioni e politiche volte in primo luogo alla riqualificazione del patrimonio esistente della città e del territorio, alla previsione di nuove iniziative residenziali connotate da qualità ed eterogeneità economica e sociale, all'adeguamento degli standards urbanistici e dei servizi, alla localizzazione e/o riqualificazione di aree adeguate per lo sviluppo sostenibile di imprese e attività produttive insediate e da insediare nel territorio, all'innalzamento della qualità dello spazio urbano e del territorio, con ricadute sulla qualità della vita dei cittadini e sulle imprese economiche turistiche, artigianali, agricole e dei nuovi settori innovativi, nel breve e lungo termine.

Il PUC, infine, metterà a sistema il mosaico degli strumenti attuativi attualmente vigenti o in fase di definizione per consentire una coerente articolazione e integrazione degli stessi:

- i Piani Particolareggiati del Centro di prima e antica formazione di Alghero e Fertilia e delle zone B1 e B2;
- il PCVB Programma di Conservazione e Valorizzazione dei Beni Paesaggistici della Bonifica di Alghero (Variante P.R.G. in ottemperanza alla D.G.R. 14/46 del 23.03.2016);
- il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)
- il Piano di Utilizzo dei Litorali.
- il Piano Urbano del Traffico (PUT);
- il Piano Regolatore del Porto;
- il Piano del Parco di Porto Conte.



3.2 I CARATTERI DEL PAESAGGIO PER IL PROGETTO DI PIANO

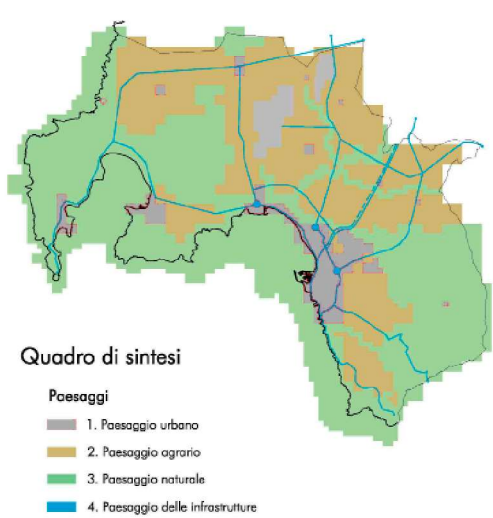
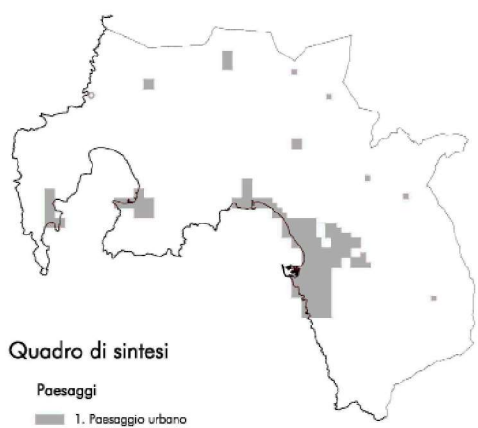
Per consentire una sintesi dei quadri conoscitivi in funzione del progetto di piano è stato necessario formulare i seguenti elaborati che riorganizzano l'eterogeneo sistema di caratteri del paesaggio accorpendo alcune classi omogenee che sono emerse dagli studi di settore contenuti nella parte II della presente relazione. Tali studi, che approfondiscono e sviluppano l'analisi storica, ambientale, economica, demografica, produttiva e dell'insediamento sono gli elementi che consentono di definire le linee guida per un progetto coerente con l'identità e i caratteri costitutivi del territorio, con il quadro normativo regionale e nazionale, con gli obiettivi di medio e lungo termine orientati alla transizione ecologica e ai nuovi scenari della sostenibilità urbana e paesaggistica.

Il piano, quindi, individuando questi paesaggi omogenei definisce gli ambiti entro i quali poter produrre precise strategie progettuali in grado di cogliere le opportunità di sviluppo, gli elementi di criticità, la ricchezza storico-ambientale da promuovere e tutelare.

Dalle analisi ambientali arricchite con gli studi sulla morfologia del territorio, le trame fondiarie, lo sviluppo agricolo, la viabilità e le infrastrutturazioni, elementi sintetizzati nelle unità di paesaggio, prende forma il sistema areale costituito dalle seguenti unità di paesaggio:

- Il paesaggio urbano. Città storica; Città consolidata; Margini Urbani; Costiero Turistico; Colline urbane; Insediamenti Territoriali
- Il paesaggio agrario. Agro periurbano collinare olivetato; Agro periurbano pianeggiante oliveti e vigneti; Le grandi aziende; La bonifica
- Il paesaggio naturale. Sistema marino (poseidonia); Alvei fluviali e zone umide; Litorali pinetati; Calcari del mesozoico; Colline effusive del Monteleone
- Il paesaggio delle infrastrutture. Aeroporto; Porti e approdi; Grande viabilità e ferrovia; Viabilità storica ed ambientale; Zona Industriale ASI

Le unità di paesaggio, i cui perimetri corrispondono agli elementi ambientali, urbani, geomorfologici, storici, ecc. emersi dagli studi di settore e validati in sede di co-pianificazione dalla Regione, costituiscono la struttura attraverso cui il piano definisce gli ambiti del progetto e verifica i criteri e le scelte progettuali.



Paesaggio Urbano

- Unità di Paesaggio
- 1.1 Città storica
 - 1.2 Città consolidata
 - 1.3 Margini Urbani
 - 1.4 Costiero Turistico
 - 1.5 Colline urbane
 - 1.6 Insediamenti Territoriali

Le unità del paesaggio urbano

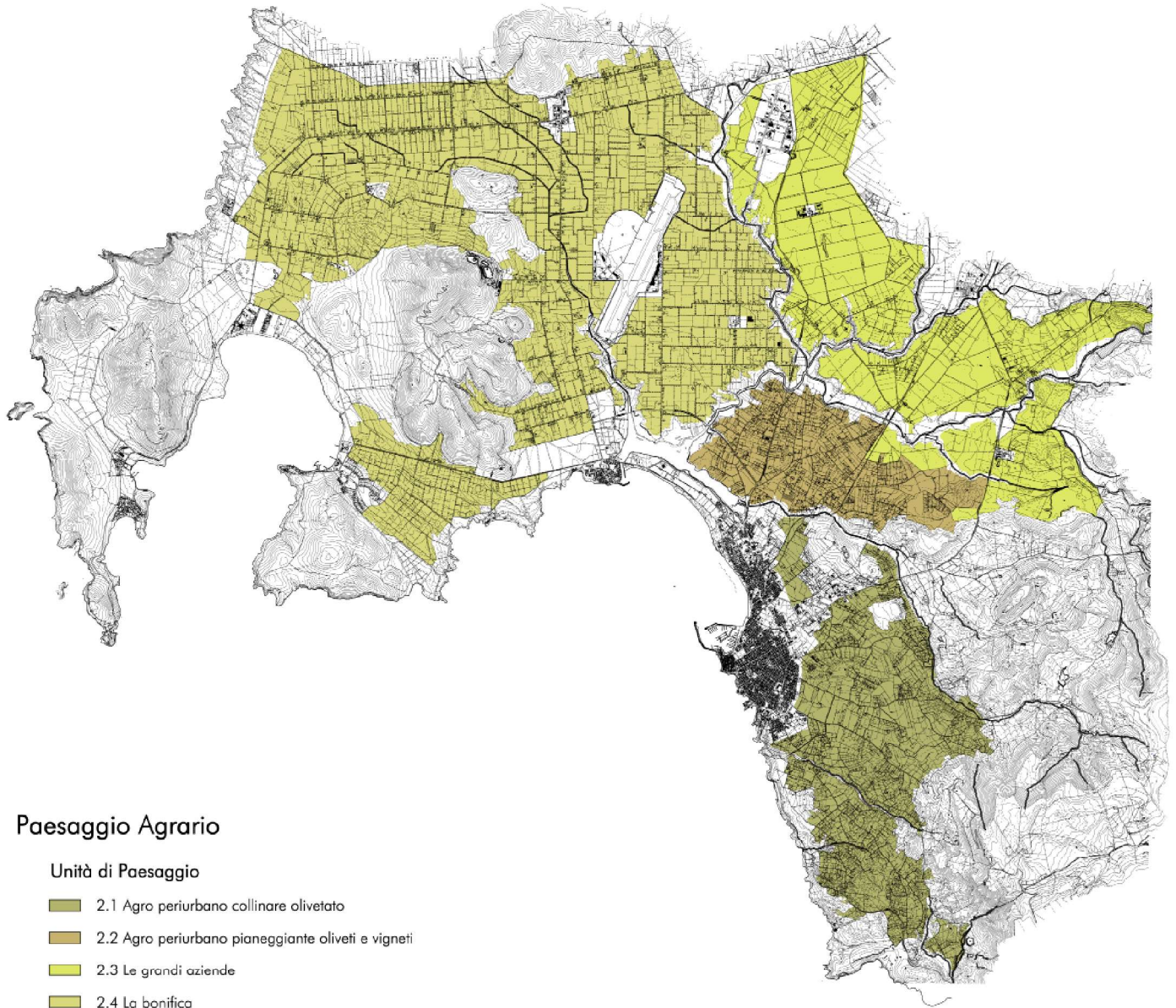
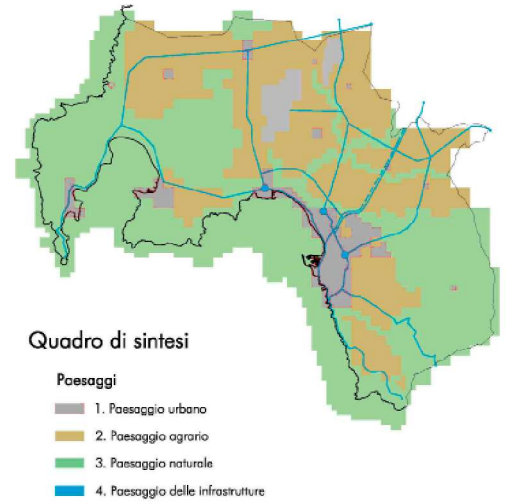
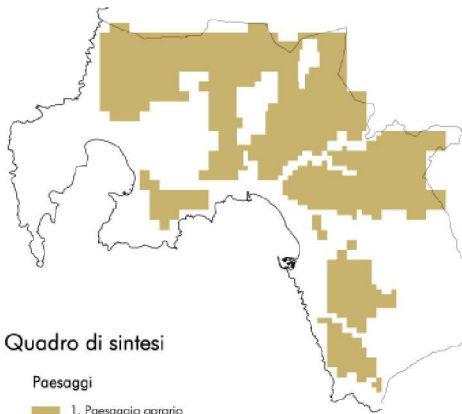
La città contemporanea è il risultato dell'evoluzione di un sistema insediativo che, a partire dal nucleo storico antico, si è sviluppato prima nelle forme regolari e ordinate della città ottocentesca, poi, a partire dalla seconda metà del Novecento, nelle forme eterogenee difficilmente riconducibili ad una idea urbana di sviluppo coerente. La chiarezza dell'impianto urbanistico storico è ancora un elemento determinante della "forma urbis", che si dissolve gradualmente verso un tessuto recente sostenuto prevalentemente dalle storiche strade di penetrazione agricola che radialmente si sviluppano, strutturando ancora oggi i principali ambiti di urbanizzazione.

Il disegno del PRG ha solo in parte ridotto questo processo insediativo, che appare quasi di "natura spontanea", anche se sostenuto da una corona di ambiti di urbanizzazione che hanno caratterizzato lo sviluppo urbanistico recente, senza peraltro consentirne un disegno coerente e integrato. In questo contesto urbanistico - oramai in esaurimento e comunque non più coerente con gli obiettivi ambientali, economici e sostenibili richiesti - tra la città e la campagna si è formata una fascia insediativa ibrida che è il prodotto di urbanizzazioni parziali, con usi anche impropri, ed ha prodotto un mosaico di frammenti agricoli ed urbani.

In sintesi, gli ambiti di urbanizzazione possono essere così descritti:

- Città storica - corrisponde al centro di antica e prima formazione e al nucleo dell'ampliamento urbano ottocentesco caratterizzato dal disegno regolare degli isolati storici;
- Città consolidata - comprende gli sviluppi urbanistici recenti caratterizzati dalla progressiva disgregazione morfologica che man mano si è sostituita alla regola urbanistica ottocentesca. Anche le forme insediative seguono questo processo: dall'isolato compatto e concluso all'edilizia isolata e sparsa;
- Margini Urbani - è il tessuto periferico frammentato ed incompleto con presenza di residui agricoli e insediativi recenti;
- Costiero Turistico - le aree che si connotano per la presenza di elementi ambientali e di paesaggio ed infrastrutture per il turismo e la ricettività. Formatesi nelle vicinanze della costa accessibile e limitrofa al centro urbano, costituiscono l'elemento di connessione tra sistemi e ambiti di paesaggio insediativi diversi;
- Colline urbane - il sistema collinare periurbano in parte definito da episodi edilizi e produttivi, oggi un ambito di pregio sia per i caratteri ambientali che per le forti potenzialità turistiche e di servizio;
- Insediamenti Territoriali della bonifica e della campagna storica - costituito prevalentemente dal paesaggio della bonifica, il sistema di insediamenti agricoli e di servizio dei nuclei di Fertilia, S.M. La Palma, Maristella, Loretella/Sa Segada, Tanca Farrà, Guardia Grande e Tramariglio. Altri insediamenti legati alla dimensione produttiva del territorio si sono sviluppati sulla base di iniziative agricole private, come i nuclei aziendali di Sella e Mosca, S. Marco, Surigheddu e Mamuntanas, o come residui di antichi insediamenti territoriali, come nel caso della settecentesca Valverde, santuario intorno al quale è sorto un piccolo insediamento.

I perimetri urbani definiti, sia per la città di Alghero che per le Borgate e gli altri insediamenti, sono il risultato delle prerotazioni delle aree urbanizzate del territorio definite dal vigente PRG integrate o ridotte con le prescrizioni del PPR e verificati in sede di co-pianificazione con la Regione.

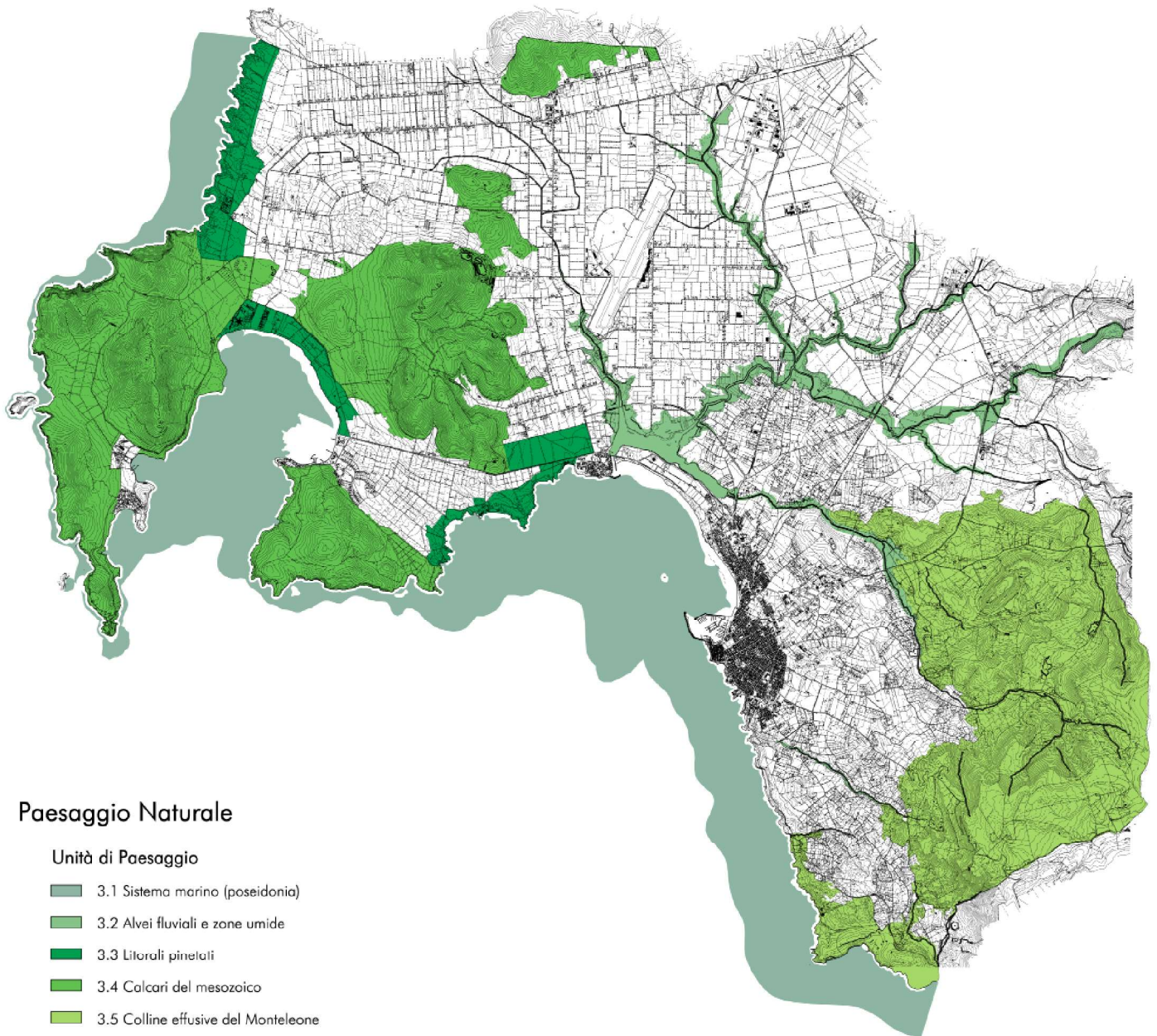
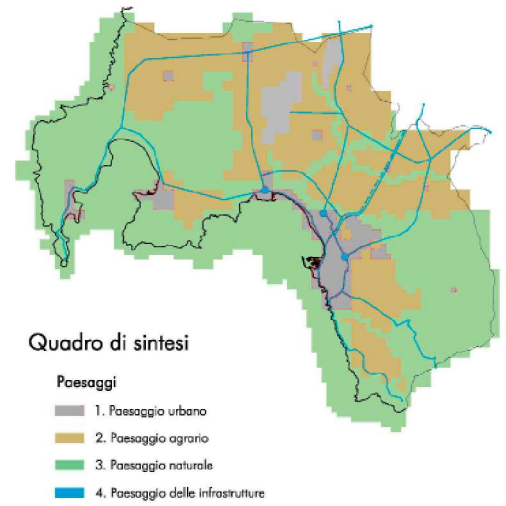
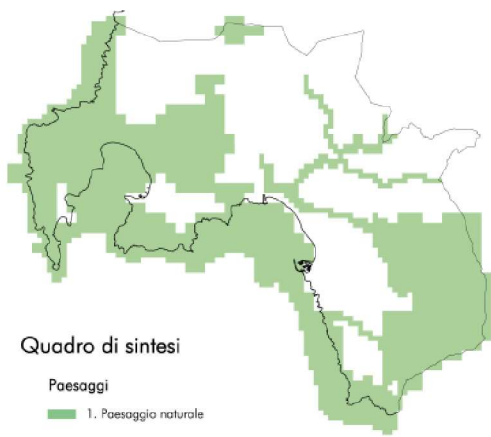


Le unità del paesaggio agrario

La struttura agricola del territorio è caratterizzata da una differenziazione geomorfologica e storica che ha determinato lo sviluppo di sistemi agricoli distribuiti in funzione dei caratteri pedologici del suolo, come le coltivazioni orticole nelle aree periurbane (oramai quasi scomparse poiché occupate dallo sviluppo urbano recente) con compresenza di frutteti, le vaste aree olivetate che cingono l'edificato urbano e le zone della bonifica in cui si è sviluppato un sistema agricolo di tipo intensivo.

Questa unità di paesaggio rappresenta un sistema ambientale ed economico fondamentale per la città che ha costituito e può costituire una delle principali risorse di sviluppo. Nell'insieme i sistemi sono fortemente integrati, ma è possibile una loro suddivisione per ambiti omogenei che consenta una maggiore descrizione delle loro caratteristiche e della loro formazione storica:

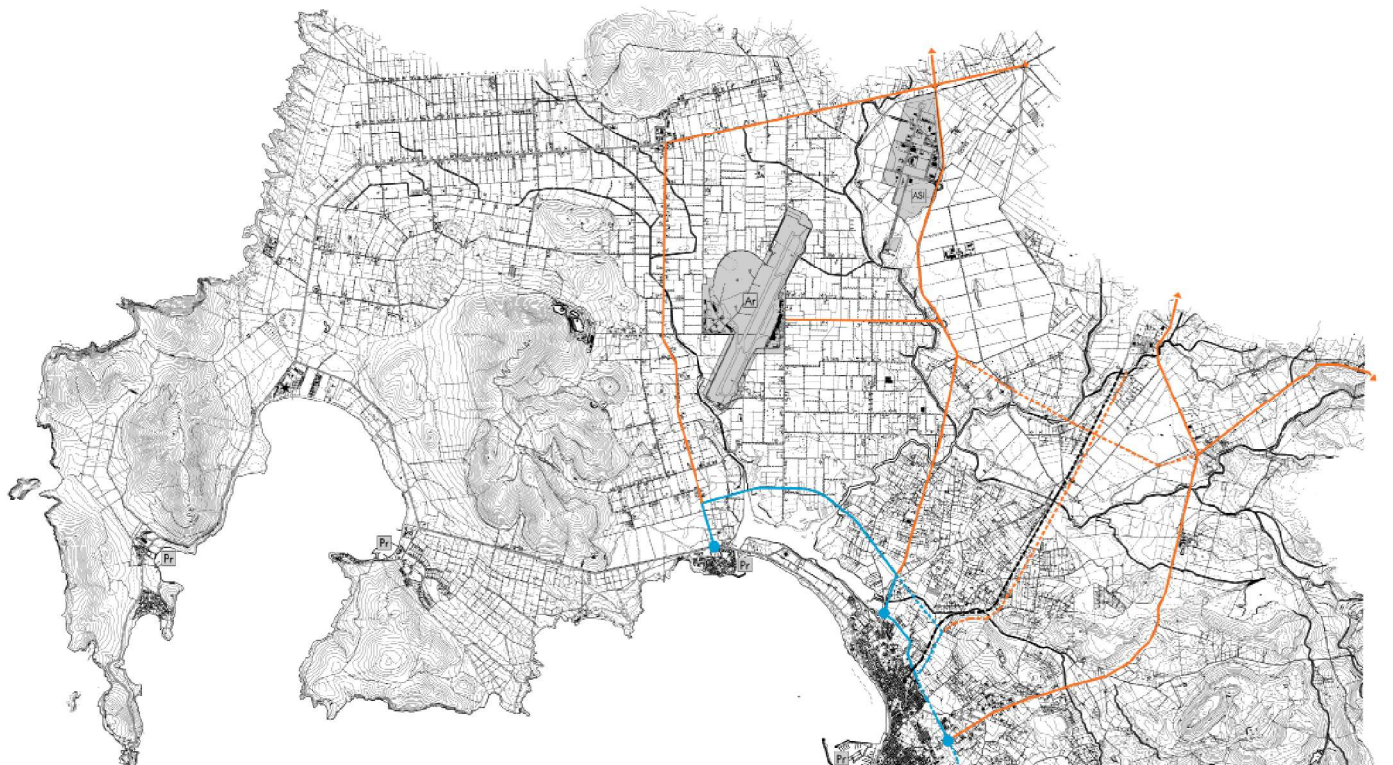
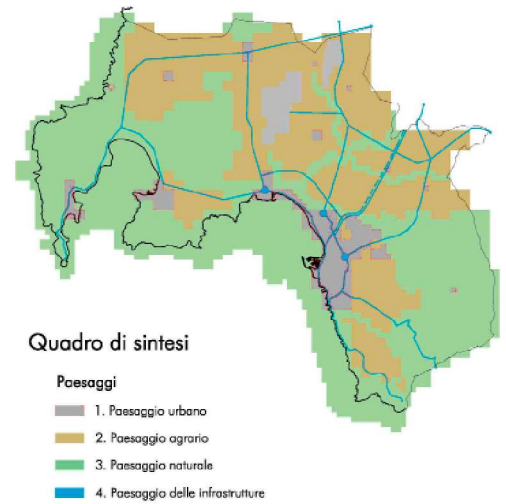
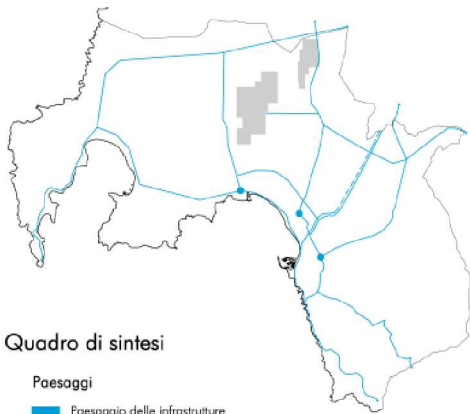
- **Agro periurbano collinare olivetato** - E' la zona agricola più antica, costituita da un sistema produttivo prevalentemente basato sulla olivicoltura. Documentata sin dai catasti storici come l'ambito agricolo principale, era costituito da grandi proprietà fondiarie, delle quali oggi rimangono alcune importanti testimonianze. Allo stato attuale quest'area, pur avendo sviluppato un processo residenziale diffuso, mantiene i caratteri ambientali originali. Di grande interesse alcuni esempi di architettura rurale e religiosa.
- **Agro periurbano pianeggiante oliveti e vigneti** - E' un territorio molto frazionato e coltivato con vigneti, oliveti e colture orticole, data la natura semi-alluvionale dei terreni. Allo stato attuale questo ambito si presenta, data la natura parcellare, come una zona territoriale densamente abitata.
- **Le grandi aziende** - Quest'area si definisce principalmente sulla base della funzione prevalente, quella agricola-produttiva legata alle aziende storiche, la maggior parte delle quali risale alla fine dell'ottocento, con la presenza del nucleo originario dell'azienda, in alcuni casi caratterizzato da interessanti esempi di archeologia industriale come per l'azienda di Sella e Mosca o di Surigheddu.
- **La bonifica** - Sono le aree che, trasformate a partire dalle grandi riforme agrarie iniziate alla fine dell'ottocento e continuate sino alla seconda metà del novecento, rappresentano una delle principali risorse produttive dell'intero territorio.



Le unità del paesaggio naturale

Sono le parti meno antropizzate del territorio e si caratterizzano per una diversa natura dei suoli e della vegetazione. Rappresentano la risorsa ambientale più consistente sia quantitativamente che qualitativamente, e costituiscono un interessante repertorio geologico, floristico e faunistico. Le aree calcaree a contatto con il mare, come le grandi falesie di Capo Caccia e Punta Giglio, determinano poi un sistema ambientale complesso ed estremamente interessante per gli importanti fenomeni carsici come la grotta di Nettuno o la grotta Verde.

- Sistema marino (poseidonia) – I fondali costieri di Alghero sono caratterizzati dalla presenza della Poseidonia Oceanica, pianta fondamentale per il ruolo nell'ecosistema marino (produzione di ossigeno, alimentazione diretta e indiretta, ecc.) e per la stabilizzazione dei fondali con azione di protezione dall'erosione naturale. Le maggiori praterie di questa pianta sono localizzate nella rada di Alghero e nella Baia di Porto Conte.
- Sistema degli alvei fluviali e zone umide – E' costituito dagli alvei fluviali del Rio Barca, Rio Filiberto e Rio Serra che confluiscono nella zona umida dello stagno del Calich. È un sistema ad alta valenza naturalistica ed ambientale per la presenza di aree umide, per i numerosi siti archeologici tra cui le importanti necropoli di Anghelu Ruju, gli apogei preistorici di Santu Pedru, il complesso archeologico di Lunafra. Questo sistema lineare costituisce poi il limite tra parti di territorio con caratteristiche insediative molto diverse.
- Litorali pinetati – Comprendono le pinete di Cala Viola, del Golfo di Porto Conte, sino alle pinete della Rada di Alghero. Sono ampie zone costiere create artificialmente con funzione protettiva della fascia retro litoranea dall'azione dei venti dominanti. Rappresentano un'ideale continuità ambientale delle zone costiere ed una importante zona di interazione con le zone interne, oltre ad essere un fondamentale sistema di protezione dai processi erosivi.
- Calcari del mesozoico – Questo paesaggio è caratterizzato dai sistemi calcarei di Capo Caccia, Punta Giglio e Monte Doglia. La valenza ambientale di questa zona è sempre stata confermata sia in termini scientifici che nelle prescrizioni urbanistiche, e costituisce il sistema principale del Parco Regionale di Porto Conte e della Riserva marina di Capo Caccia-Isola Piana.
- Colline effusive del Monteleone – Sono i paesaggi che delimitano i terrazzi alluvionali della Nurra con un sistema di rilievi continui che si spingono dalla spiaggia di Poglina sino ai limiti comunali con Villanova ed Olmedo. Questi rilievi, che degradano verso la costa e la città, costituiscono anche il limite del sistema agricolo periurbano e sono da sempre caratterizzati da una forte vocazione ambientale ed agro-pastorale.



Paesaggio delle infrastrutture

Unità di Paesaggio

- Ar** 4.1 Aeroporto
- Pr** 4.2 Porti e approdi
- 4.3 Grande viabilità e ferrovia
- Sistema della accessibilità
- - - Sistema della accessibilità in progetto
- - - Ferrovie
- 4.4 Viabilità storica ed ambientale
- Sistema delle interconnessioni urbane
- - - Sistema delle interconnessioni urbane in progetto
- - - Sistema delle interconnessioni ambientali
- Porte della città
- ASI** 4.5 Zona industriale ASI

Le unità del paesaggio delle infrastrutture

Infine, per concludere questa descrizione analitica di sintesi dei caratteri paesaggistici del territorio, descrive il sistema delle infrastrutture, mette insieme le strade di connessione con l'area vasta, il sistema agricolo periurbano, quello delle bonifiche ed il sistema costiero con gli ambiti industriali e le infrastrutture portuali e aeroportuali.

In sintesi, si possono elencare queste principali infrastrutture:

- **Aeroporto** – E' la principale infrastruttura di comunicazione del territorio. Realizzata nella seconda metà del novecento come estensione funzionale dell'aeroporto militare presente dagli anni trenta, l'aeroporto di Alghero è stato per molti decenni il più importante scalo turistico dell'isola. Questa vocazione è ancora oggi il principale elemento attrattore del territorio.
- **Porti e approdi** – Nella rada di Alghero e nella baia di Porto Conte sono presenti diverse infrastrutture d'approdo, alcune delle quali di natura stagionale e turistica. I principali porti sono quelli di Alghero e Fertilia, mentre nella baia di Porto Conte sono presenti diversi approdi, alcuni dei quali consolidati storicamente come quello della base aeronautica di Porto Conte, in passato sede per idrovolanti.
- **Grande viabilità e ferrovia** – Costituisce il sistema di connessioni d'area vasta, con la nuova viabilità a scorrimento veloce come la SS 291 e il tracciato della ferrovia Alghero-Sassari.
- **Viabilità storica ed ambientale** – In questo gruppo è stato inserito il sistema della viabilità locale di natura storica ed ambientale. Della prima fanno parte la viabilità radiale che dalla città si sviluppa verso il territorio periurbano e le antiche strade di comunicazione intercomunale (con il tratto storico delle strade verso Sassari, Olmedo e Villanova); la viabilità ambientale è quella che ha caratteristiche paesaggistiche di particolare interesse o costituisce un importante elemento di connessione tra sistemi ambientali territoriali.
- **Zona Industriale ASI** – Costituisce l'agglomerato industriale di Alghero realizzato nell'ambito delle politiche del Consorzio Industriale Provinciale. Realizzato negli anni settanta del secolo scorso, vive alterne vicende e non è mai riuscito a innescare processi di sviluppo con ricadute economiche-sociali significative. Nella stessa area è stato realizzato il nuovo depuratore del territorio, infrastruttura che dovrà sostituire anche il vecchio impianto collocato nelle aree urbane della città.

3.3 GLI AMBITI DEL PAESAGGIO PER LA DEFINIZIONE DEL PROGETTO DI PIANO

Il progetto del Piano Urbanistico Comunale di Alghero interessa il territorio nella sua totalità e nella complessità delle sue diverse componenti – ambientali, economiche, sociali, storiche - che entrano in gioco come fattori determinanti per il progetto, che si avvale dell'apporto interdisciplinare di diversi settori: geomorfologia, idrologia, pedologia, botanica, biologia, trasformazione agraria, archeologia, geografia storica, infrastrutture tecnologiche e di trasporto, scienze economiche e demografiche.

Attraverso i risultati di questi studi è possibile comprendere le dinamiche urbane e le componenti paesaggistiche che sono il fondamento di un progetto di sviluppo e gestione territoriale aperto e rivolto alle possibili trasformazioni del prossimo decennio. Le scelte di Piano non possono, infatti, prescindere dai risultati di questi studi e il settore turistico, il settore agricolo, il settore industriale e artigianale saranno valutati in funzione dei modelli di sviluppo proposti dall'analisi economica e ambientale.

Attraverso il modello di analisi sopradescritto, che percorre l'intera gamma delle risorse del territorio, da quelle naturali e artificiali, a quelle socio-culturali ed economiche, è possibile individuare un sistema areale costituito da quattro Ambiti territoriali definiti sulla base di una caratterizzazione per fattori dominanti:

A. Ambito del sistema insediativo urbano e periurbano

B. Ambito del Piano della Bonifica

C. Ambito dei Paesaggi rurali

D. Ambito del Parco regionale Porto Conte

Ogni ambito è sottoposto ad una determinata disciplina urbanistica che promuove obiettivi coerenti con le caratteristiche dell'ambito.

Ambito del sistema insediativo Urbano e Periurbano

Questo ambito risulta perimetrato attraverso la definizione di un limite tra città consolidata e campagna che si disegna sulla nuova infrastruttura viaria della circonvallazione, da concepire come nuova infrastruttura della mobilità di alta qualità nell'idea di grande Boulevard immerso nel verde al margine della città, da relazionare a nuove reti di piste ciclabili nei tessuti verdi dei quartieri residenziali. Una ricerca, insomma, della qualità dell'abitare e dell'essere città, rivolta ai bisogni contemporanei e futuri di un luogo di eccellenza, del suo "grande paesaggio" quale sicura ricchezza anche futura di Alghero (cfr. Coordinamento scientifico per l'elaborazione della pianificazione urbanistica del Comune di Alghero - prof. Joan Busquets).

In questo ambito il progetto individua:

- Le aree di riqualificazione urbana, dello spazio pubblico e del verde;
- I comparti di completamento della città consolidata;
- La riorganizzazione dei servizi urbani e di quartiere, comprese le azioni di valorizzazione, ammodernamento e potenziamento delle strutture ospedaliere;
- Le nuove infrastrutture pubbliche urbane e territoriali a valenza di macroambito.

Ambito della Bonifica

Il PUC dovrà completare gli indirizzi e il progetto del PCVB, in particolare definendo i progetti delle borgate. È indispensabile, infatti, individuare negli ambiti urbanizzati dell'agro le infrastrutture dedicate alla trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli per il completamento della filiera agroalimentare, anche con la costituzione di un mercato all'ingrosso e di prima vendita che soddisfi le necessità in ambito locale e del comparto della ristorazione e alberghiero. Il PUC dovrà individuare strumenti per valorizzare le borgate nel rispetto degli impianti urbanistici e stili architettonici originari, conservandone la loro vocazione e fornendo indirizzi attuativi specifici. La diversità di caratteristiche, dimensionamento, vocazione e reale struttura economica delle Borgate impone una progettazione ad hoc per ognuna di esse che sia orientata ad un incremento economico e di qualità delle singole realtà e identità che le compongono. A tal fine saranno da favorire e incentivare le imprese agricole e i singoli coltivatori/allevatori ad adottare sistemi produttivi moderni, orientati alla produzione certificata "biologico" o "biodinamico" e attuare quanto necessario alla creazione di una filiera solida di prodotti locali a basso impatto ambientale,

incentivando l'associazionismo e l'aggregazione. Il turismo nelle borgate, benché auspicabile, dovrà essere dimensionato adeguatamente da non comportare eccessivo consumo di suolo o contrasto con le attività agricole. L'individuazione di strutture turistiche nelle aree della bonifica, con interventi ricettivi nelle borgate e forme di ricettività legate all'insediamento agricolo (turismo rurale), già previste da PCVB alla valorizzazione di strutture ricettive complementari non dovranno rappresentare un modello economico contrastante a quello agricolo

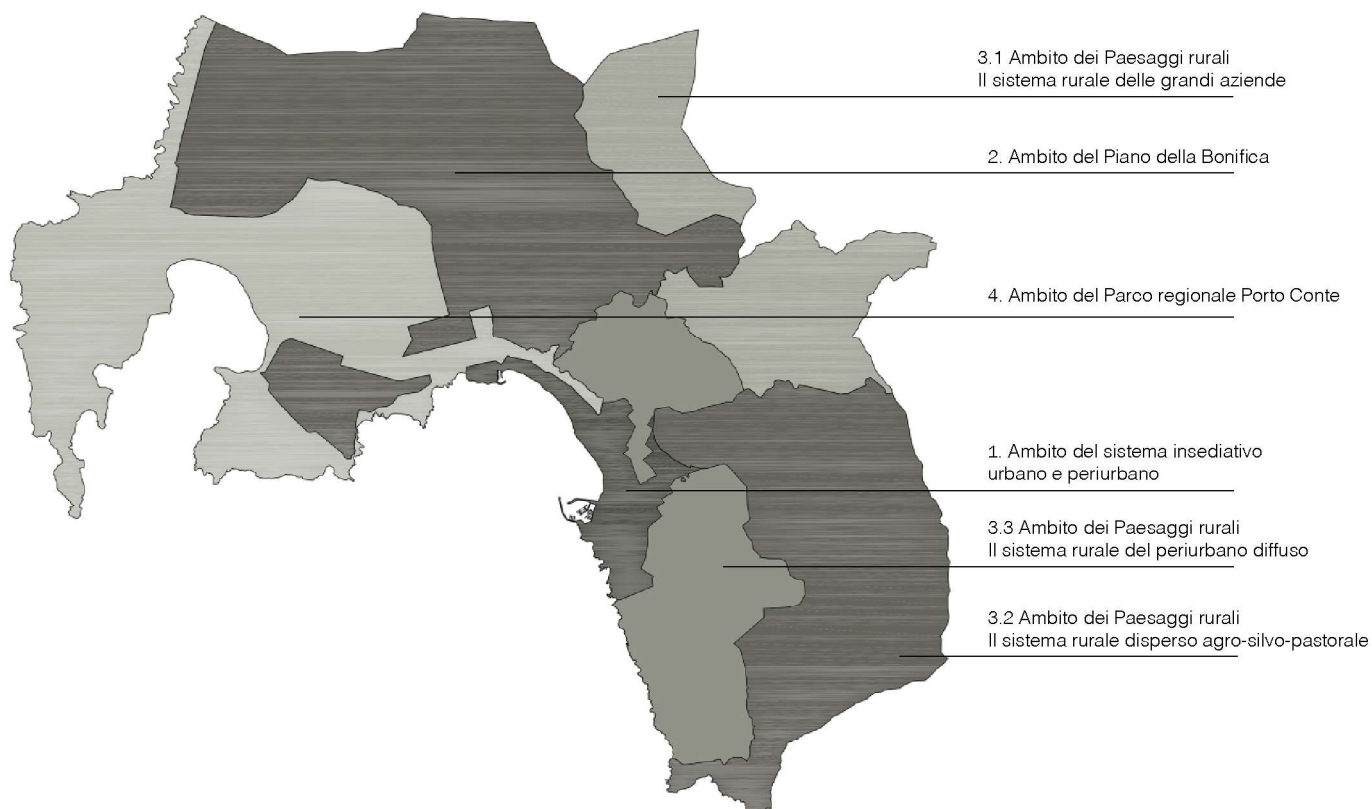
Ambito dei Paesaggi Rurali

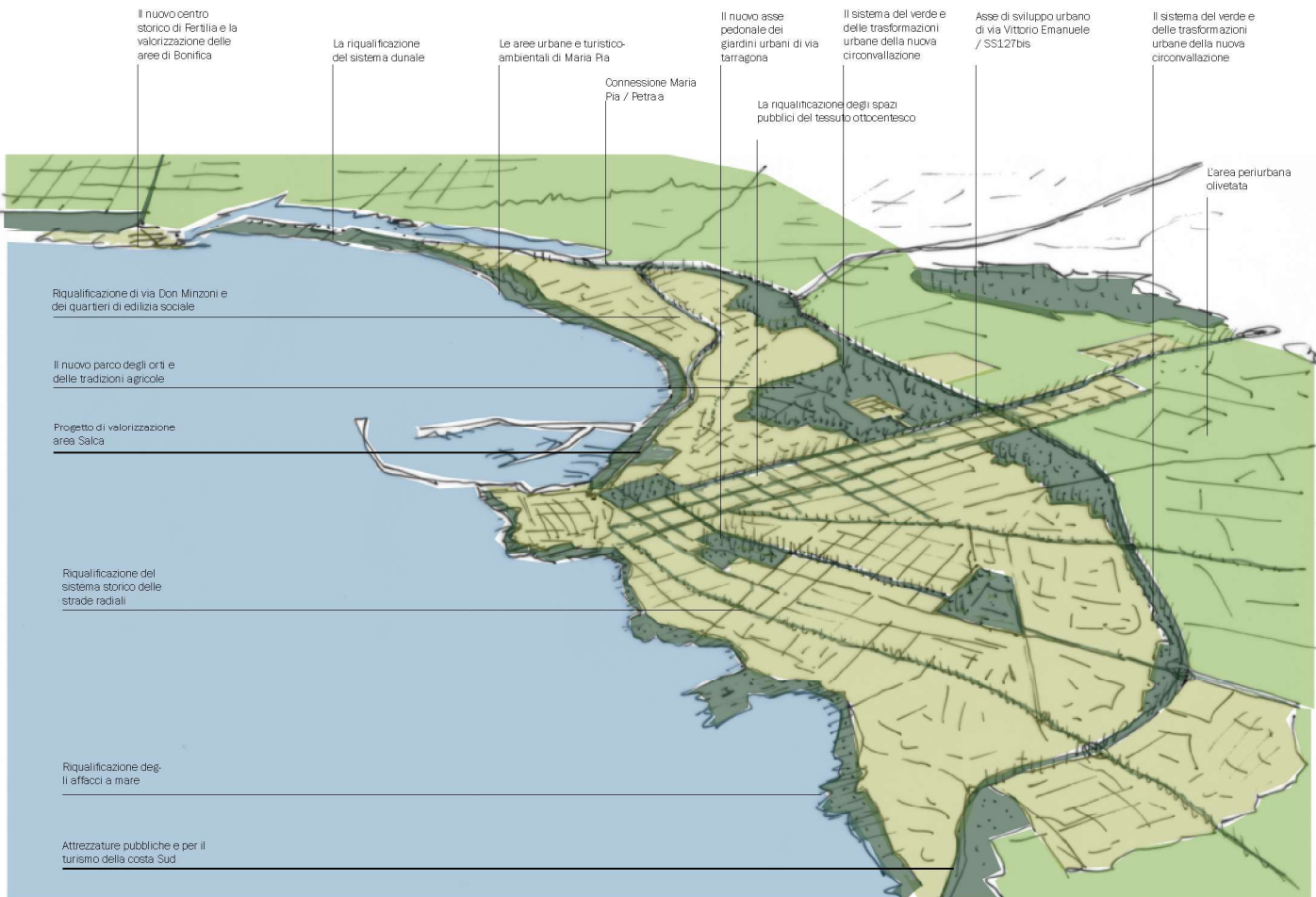
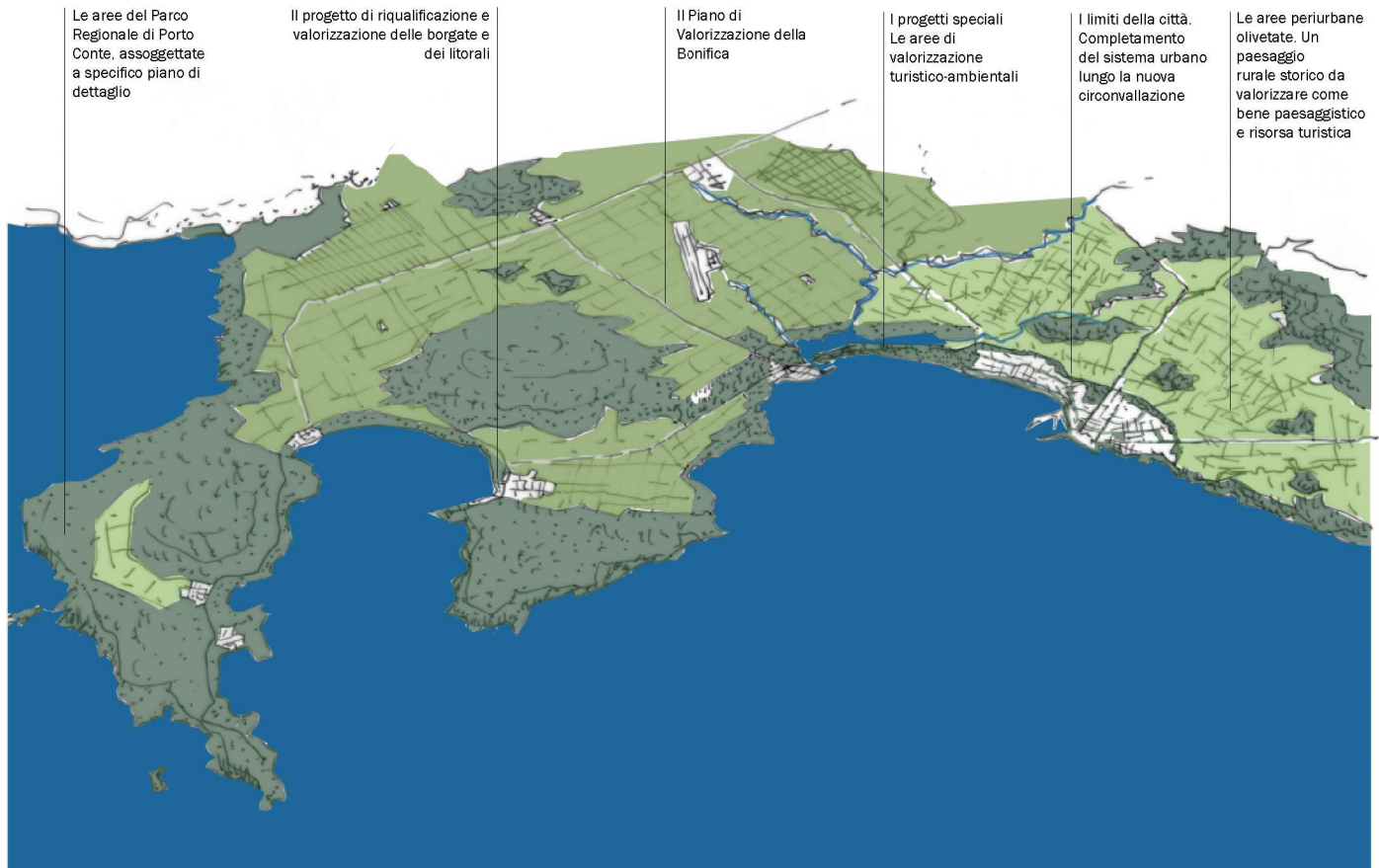
Le aree agricole si articolano in: aree caratterizzate da una produzione tipica e specializzata, concentrate in particolare negli ambiti periurbani della corona olivetata; aree della piana e del territorio della bonifica e grandi aziende e marginali - di primaria importanza per la funzione agricola produttiva; aree caratterizzate da un elevato frazionamento fondiario, ovvero zone in cui dovrà predisporre il recupero ambientale e igienico sanitario; aree caratterizzate dalla naturalità del territorio, di alto valore ambientale e con prevalente vocazione silvo-pastorale.

Si riconosce a queste aree, anche per l'uso che storicamente se ne è fatto, la doppia valenza di agricola ed insediativa. Tuttavia va considerato il patrimonio olivicolo come un bene inestimabile proprio a corredo della città e pertanto non può essere consentita una trasformazione incontrollata, con il progressivo ed inevitabile depauperamento della risorsa.

Ambito del Parco Naturale Regionale di Porto Conte

Le aree a nord del territorio comunale sono interessate dal Parco Naturale Regionale di Porto Conte. L'importanza di questo ambito, non solo come risorsa ambientale, ma anche per la rilevante funzione pubblica e produttiva, è posta al centro del progetto del nuovo PUC. Queste aree di rilevante interesse naturalistico, comprensivo di habitat, siti e zone speciali di conservazione ai sensi delle direttive 92/43/CEE, sono in stretta connessione con il territorio agricolo produttivo e con gli ambiti costieri vocati alla fruizione turistica e ricettiva. In questo senso la programmazione del Parco - per il quale è previsto dalla normativa vigente un Piano specifico sovraordinato - non può essere slegata da una visione complessiva di sviluppo sinergico con le altre parti della città, offrendo al contrario un supporto fondamentale per la valorizzazione turistica e l'aumento complessivo della qualità e dell'offerta culturale.





3.4 I TEMI STRATEGICI DEL PIANO URBANISTICO PRELIMINARE

Per rendere evidenti gli obiettivi del nuovo piano e descriverli in una cornice sistemica con le risorse del territorio e le sinergie che possono scaturire da un uso equilibrato e sostenibile delle diverse componenti ambientali, produttive, residenziali, infrastrutturali e di servizio, il PUC individua alcuni “assi strategici” che servono per evidenziare gli orientamenti politici e l’aspirazione alla realizzazione di uno strumento urbanistico innovativo e moderno.

In questo senso, i contenuti progettuali del Piano Urbanistico Preliminare possono suddividersi nei seguenti temi strategici:

- A. Il Territorio: economia, paesaggio, infrastrutture produttive**
- B. Il progetto della città: riqualificazione, sostenibilità, qualità urbana**
- C. La Città dei servizi**
- D. Il Turismo: riqualificazione e nuove polarità ricettive**
- E. Le Infrastrutture: porto, aeroporto, sistemi della mobilità sostenibile**

Con questi temi il PUC elabora un sistema integrato di strategie che prendono in considerazione tutte le componenti della città e del territorio, con l’obiettivo di rispondere con strumenti adeguati alle dinamiche socio-economiche in continua evoluzione; di mitigare e ridurre il consumo del suolo in una nuova prospettiva ecologica e ambientale; di favorire una programmazione di investimenti nei servizi e nelle infrastrutture di medio e lungo termine; di investire in uno sviluppo sostenibile che valorizzi le risorse ambientali e storico-culturali del territorio.

A) Il Territorio: economia, paesaggio, infrastrutture produttive

Obiettivi e azioni

Il progetto territoriale assume nel piano una particolare rilevanza dato il carattere ambientale, storico e socio-economico che ricade in tali zone. Alghero, infatti, gioca le sue carte per il futuro attraverso politiche sostenibili di trasformazione di un territorio particolarmente pregiato ed eterogeneo (litorali turistici; coste alte; terreni agricoli e produttivi; aree silvo-pastorali; ecc.).

Il territorio comprende le aree di valore naturale e ambientale, che sono ambiti sottoposti ad una speciale disciplina di tutela ed a progetti locali di valorizzazione; gli ambiti ad alta vocazione agricola, che comprendono le parti del territorio rurale con ordinari vincoli di tutela ambientale idonee, per tradizione, per attività di produzione di beni agro-alimentari ad elevata intensità e concentrazione (le aree agricole storiche e le aree della bonifica); gli ambiti agricoli periurbani, parti del territorio rurale limitrofi ai centri urbani, a volte interclusi tra più aree urbanizzate aventi una elevata contiguità insediativa; le aree a vocazione produttiva ed industriale.

Gli obiettivi

- Il riconoscimento delle risorse produttive degli ambiti rurali
- il potenziamento del settore industriale-artigianale
- la tutela e valorizzazione del paesaggio nelle sue componenti ambientali e storiche.

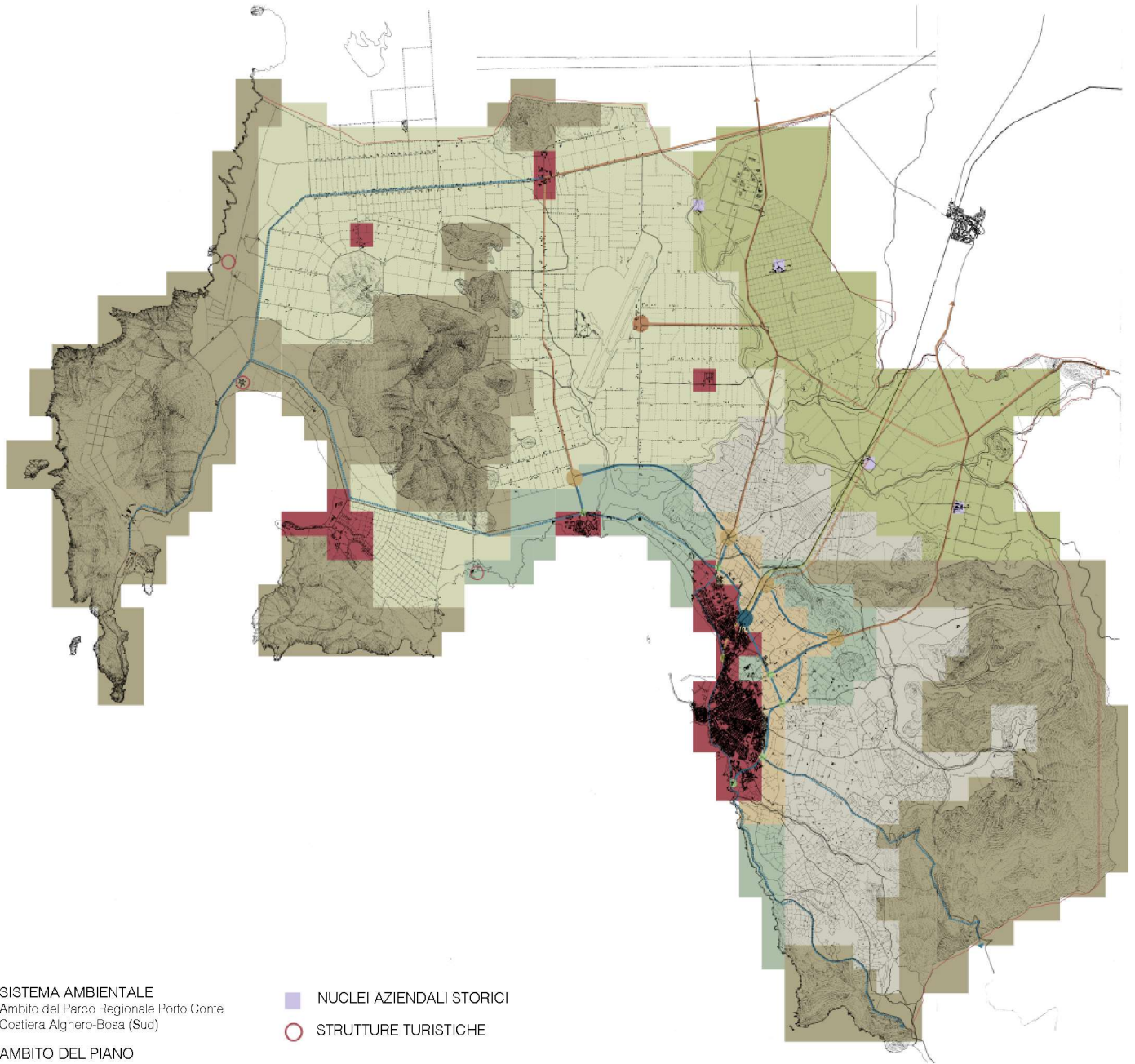
Le azioni

Una particolare attenzione sarà posta al *riconoscimento degli ambiti rurali*, in parte già attuata con il PCVB per quanto riguarda le aree della Bonifica, attraverso strumenti capaci di promuovere la multifunzionalità delle attività presenti in un'ottica di tutela e salvaguardia della risorsa ambientale e agricola, come nel caso del patrimonio olivicolo, riconosciuto come un bene di valore ambientale, storico e produttivo.

Il settore agricolo produttivo viene quindi trattato come uno dei settori più importanti, in collegamento e/o in alternativa a quello turistico e il PUC, in adeguamento al PPR, definisce le regole per la salvaguardia della risorsa, controllando il fenomeno del consumo del suolo per usi impropri, favorendo i rapporti tra i vari settori produttivi con interventi programmati che favoriscano lo sviluppo economico del settore - ad esempio l'integrazione nelle grandi aziende dell'attività agricola con quella turistica legata allo sport e all'ambiente.

Per quanto riguarda il **potenziamento del settore industriale-artigianale** il PUC prevede di rafforzare e completare le attività già presenti nel territorio. Il piano definisce anche le linee dell'infrastrutturazione produttiva complessiva, confermando l'agglomerato industriale ASI di San Marco. Il piano promuove nuove aree legate alla trasformazione agricola negli annucleamenti storici del sistema insediativo territoriale e prevede l'istituzione di aree industriali-artigianali, in alcuni casi in ampliamento a quelle esistenti, nelle borgate agricole della riforma destinate ad attività di trasformazione dei prodotti agricoli.

La tutela e valorizzazione del paesaggio nelle sue componenti ambientali e storiche costituisce un elemento fondamentale per garantire il benessere dei cittadini e rappresenta un'opportunità di sviluppo dei settori produttivi e delle attività economiche. La storia della città e l'alto valore paesaggistico di tutte le componenti del territorio devono essere alla base di un progetto che deve coniugare la tutela con lo sviluppo, la modificazione con la conservazione, mettendo a valore il carattere unico e originale di questa città. Le attuali condizioni ambientali e climatiche impongono, poi, un radicale ripensamento delle politiche urbane che dovranno perseguire l'obiettivo di rendere minimo il consumo di suolo, utilizzando aree all'interno degli ambiti urbani costituiti e individuando interventi ai loro margini per disegnare, consolidare e completare il tessuto urbanizzato al fine di condurre ad un'armoniosa forma urbana. In questo senso, il PUC dovrà caratterizzarsi per la sua capacità di costruire una città sostenibile, di qualità, innovativa nella gestione e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico e paesaggistico.



- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> SISTEMA AMBIENTALE
Ambito del Parco Regionale Porto Conte
Costiera Alghero-Bosa (Sud) AMBITO DEL PIANO
DELLA BONIFICA AMBITO DEI PAESAGGI RURALI
Grandi Aziende AMBITO DEI PAESAGGI RURALI
Agro olivetato collinare e periurbano IL SISTEMA DEI PARCHI URBANI
Arenosu, Calik, Maria Pia (Nord)
Monte Agnese, Monte Carrus (Centro)
Calabona (Sud) AMBITO DEL SISTEMA INSEDIATIVO
URBANO E PERIURBANO I SISTEMI URBANI CONSOLIDATI E
GLI INSEDIAMENTI TERRITORIALI
Alghero, Fertilia
Borgate della Bonifica | <ul style="list-style-type: none"> NUCLEI AZIENDALI STORICI STRUTTURE TURISTICHE SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ ESISTENTE SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ PROGETTO FERROVIE SISTEMA DELLE INTERCONNESSIONI URBANE SISTEMA DELLE INTERCONNESSIONI AMBIENTALI PORTE DELLA CITTÀ / NODI URBANI PORTE DELLA CITTÀ / FERROVIA PORTE DELLA CITTÀ / AEROPORTO NODI URBANI ATTREZZATI |
|--|--|

B) Il progetto della città: riqualificazione, sostenibilità, qualità urbana.

Obiettivi e azioni

La struttura ecologica di Alghero sarà la base per un progetto dello spazio pubblico che mira a garantire la continuità e la complementarità dei sistemi naturali nel territorio urbano, la sostenibilità ecologica e l'ambiente fisico, le funzioni dei sistemi biologici, la biodiversità, il controllo delle dinamiche idrogeologiche, il confort bioclimatico e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico. Sarà necessaria una progettazione integrata a livello di quartiere, di borgata o per macrocomparti, con interventi di recupero, trasformazione e riorganizzazione urbanistica; un nuovo regolamento edilizio con prescrizioni tipologiche e costruttive orientate alla qualità architettonica e urbanistica, e all'efficienza energetica ed ambientale; un progetto coordinato ed integrato che coinvolge gli spazi pubblici e verdi della città, urbani e territoriali, ritrovando continuità tra aree verdi, aree di servizio, nuove infrastrutture per il trasporto pubblico e per la fruizione del patrimonio storico-naturalistico; una valutazione degli standard per dotare i quartieri di servizi anche superiori moderni e di qualità; in questo senso, specifico sforzo progettuale deve essere dedicato alla ripianificazione della città esistente e delle borgate, in termini di dotazioni di servizi, di aree verdi e di spazi pubblici in generale.

Gli obiettivi

- il progetto di nuovi ambiti di urbanizzazione
- la riqualificazione e rigenerazione della città storica e consolidata, dei quartieri e delle borgate;
- la riqualificazione dello spazio pubblico e del verde

Le azioni

Il progetto di nuovi ambiti di urbanizzazione si persegue con il ridisegno dei margini urbani che completi quello esistente, o che comunque tenga conto sia dei margini edificati che dell'agro periurbano - con particolare riguardo alle strade rurali storiche, e nel massimo rispetto della corona olivetata. Il ridisegno della città, condotto anche attraverso strumenti urbanistici innovativi come i progetti guida o i progetti speciali (spiegati nei successivi paragrafi) ha come finalità la riqualificazione e la riconfigurazione degli spazi urbani e delle attrezzature di servizio a vantaggio dei cittadini residenti (abitanti) e stagionali (turisti) e si persegue:

- con l'individuazione di un **sistema di servizi per il soddisfacimento degli standard e come elemento strutturante delle nuove funzioni urbane**; all'interno del perimetro urbano, di aree da destinare a verde urbano e servizi di quartiere;
- con la riconsiderazione della città consolidata in termini spaziali e di servizio, con il riuso di fabbricati e spazi, delle aree centrali, per attività maggiormente rispondenti alle esigenze attuali;
- con il **rafforzamento del sistema della ricettività urbana**;
- con la risorsa ambientale del territorio; con la ristrutturazione del sistema viario con particolare attenzione ai collegamenti nord-sud e alla accessibilità territoriale e metropolitana.
- con l'individuazione e il **recupero di aree periurbane interessate dall'insediamento sparso** per la risoluzione di situazioni critiche dal punto di vista ambientale e urbanistico.

La riqualificazione e la rigenerazione della città storica e consolidata, dei quartieri e delle borgate, mira al miglioramento delle loro caratteristiche e contribuire alla realizzazione di una qualità urbana diffusa. In generale queste aree urbane saranno soggette a politiche di riequilibrio e qualificazione sia mediante l'individuazione di parametri e strumenti per la riqualificazione e la sostituzione edilizia del patrimonio residenziale obsoleto e caratterizzato da bassi livelli qualitativi e ambientali, sia promuovendo opportune trasformazioni del patrimonio edilizio esistente attraverso: riqualificazione in funzione dell'efficienza energetica e della sostenibilità, formazione di un patrimonio abitativo diffuso.

Per il centro storico saranno attuate politiche per rivitalizzare il tessuto socio-economico mediante azioni di riqualificazione che consentano una riappropriazione dell'identità, sia per quanto riguarda la residenzialità, sia per la componente turistico-commerciale. Il centro storico dovrà essere attrattore delle nuove generazioni, riuscendo a dare risposte adeguate e nuove opportunità alle loro esigenze. A tal proposito, si prevedono iniziative finalizzate alla migliore fruizione da parte

della popolazione studentesca afferente al polo universitario, con particolare riferimento alla necessità di trovare soluzioni adeguate alla richiesta di alloggio. Tutto ciò nell'ottica di privilegiare una fruizione non solo limitata in determinati periodi dell'anno ma estesa a tutte le stagioni.

Il PUC dovrà prevedere la costituzione di nuove centralità e nodi territoriali, portando funzioni, qualità e servizi alle periferie della città, a Fertilia e nelle borgate: i cittadini che vivono fuori dalla cerchia urbana devono poter godere di tutti i servizi minimi essenziali, oltre che vedere accresciuta la possibilità di sviluppo residenziale e turistico che miri al ripopolamento e allo sviluppo economico conservando le peculiarità del territorio. Non solo, i comitati di quartiere e di borgata vanno rilanciati e resi interlocutori attivi dell'amministrazione e dovranno essere messi a punto piani di consolidamento e recupero dei quartieri, soprattutto per valorizzare il patrimonio storico architettonico di Fertilia e delle borgate, esempi straordinari dell'architettura moderna del XX secolo. A tal fine, saranno realizzati piani di valorizzazione e recupero degli edifici pubblici in stato di abbandono o grave stato di degrado, finalizzati alla valorizzazione e al rispetto degli impianti urbanistici originari. Per tali edifici pubblici, si garantiranno forme di tutela e garanzia della destinazione d'uso. Verrà varato uno studio specifico sulle reali necessità della Città di Fondazione, avvalendosi anche del supporto operativo del Comitato di Quartiere, che generi un progetto di riqualificazione complessiva, comprensivo di indirizzi e piani di rifunzionalizzazione delle strutture.

La Riqualificazione dello spazio pubblico e del verde dovrà favorire un'equa distribuzione dei benefici derivanti dalle scelte del Piano e far sì che essi possano essere utilizzati nell'interesse generale. In tal senso, occorrerà favorire l'individuazione delle aree di cessione per attrezzature pubbliche o per uso collettivo in luoghi pregiati e di favorevole accessibilità. Altresì occorrerà individuare meccanismi normativi per assicurare che la realizzazione di aree verdi, servizi, parcheggi e di altri impianti a carico dei privati siano concomitanti all'intervento di edilizia privata. La qualità degli spazi pubblici sarà il supporto per una programmazione intelligente e distribuita delle iniziative culturali anche attraverso nuovi strumenti operativi, ad integrazione del PUC, come il Manuale dello spazio e del verde pubblico.

C) La città dei servizi.

Obiettivi e azioni

Nel disegno del PUC i servizi e l'adeguamento agli standards previsti per legge sono pensati come "sistemi strutturanti" di vario livello che coprono il territorio da sud a nord, assumendo varie caratterizzazioni, in rapporto anche alle qualità ambientali delle aree interessate.

L'obiettivo strategico del nuovo assetto relativo ai servizi dovrà essere perseguito attraverso la promozione di ogni iniziativa che favorisca l'aumento degli standards di legge (18mq/abitante) tramite:

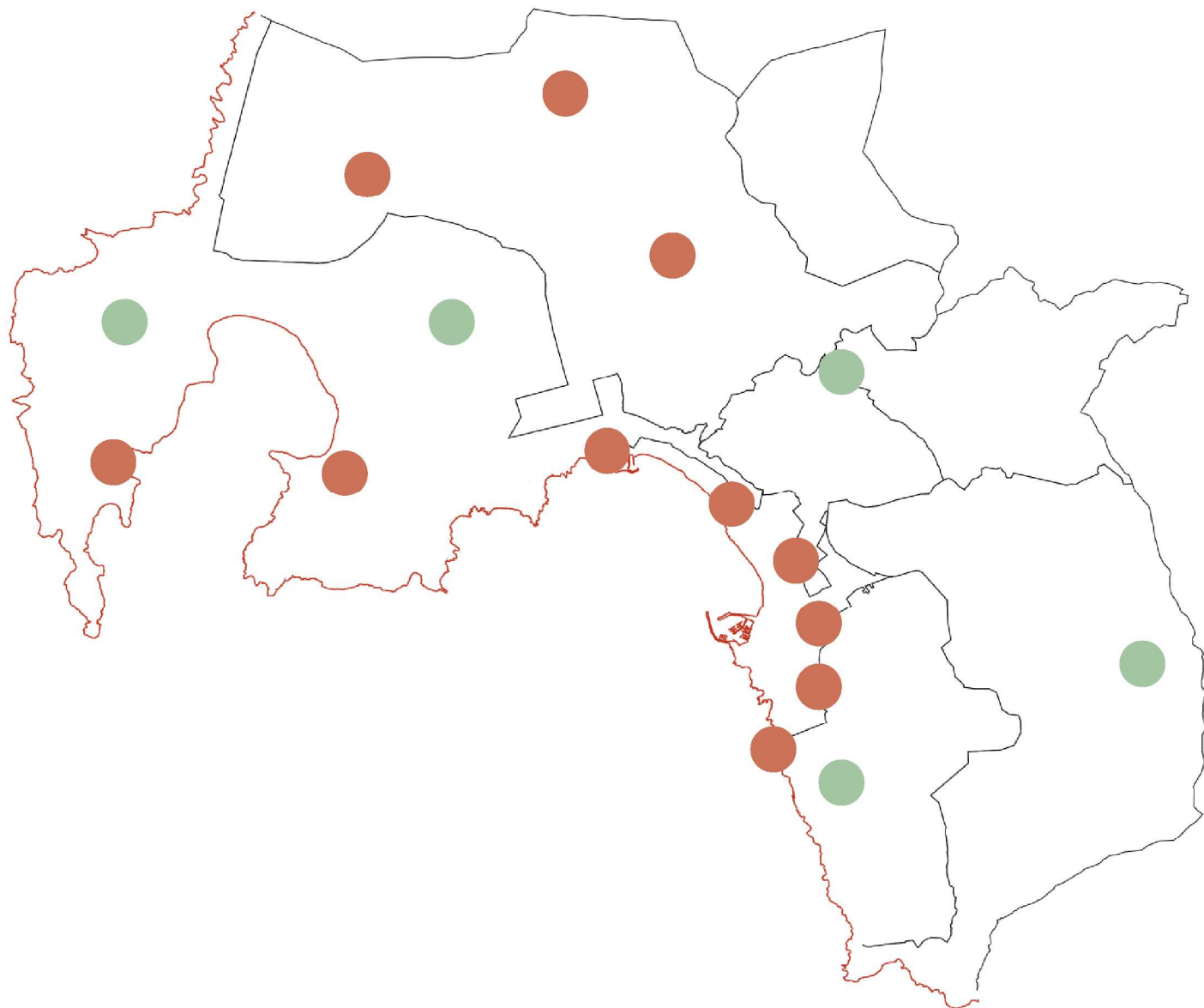
A) una rigorosa valutazione dei deficit e il **potenziamento di dotazioni degli standard e dei servizi a livello di vicinato e di quartiere**, al fine di sfruttare tutte le opportunità - impiegando le aree di proprietà pubblica o tramite modalità e accordi stipulati nell'ambito degli interventi di riqualificazione - per dotare i quartieri di livelli di servizi anche superiori agli standard minimi previsti dalle norme; in questo senso, specifico sforzo progettuale deve essere dedicato alla ripianificazione della città esistente e delle borgate, in termini di dotazioni di servizi, di aree verdi e di spazi pubblici

B) un **progetto coordinato ed integrato che coinvolge gli spazi pubblici e verdi della città**, urbani e territoriali, ritrovando continuità tra aree verdi, aree di servizio, nuove infrastrutture per il trasporto pubblico e per la fruizione del patrimonio storico-naturalistico; in particolare, dovranno essere predisposti una "Carta del Verde Urbano" e il "Manuale dello Spazio Pubblico", strumenti operativi che servirà per definire le linee guida della riqualificazione degli spazi urbani, delle strade, delle piazze, dei parchi e giardini, con l'obiettivo di implementare il verde pubblico urbano, strade alberate, giardini e uniformare i materiali ed il disegno dello spazio pubblico.

Questo obiettivo si raggiunge da un lato con la riqualificazione e il potenziamento dei servizi esistenti, che devono essere adeguati alle esigenze di una città che cambia da un punto di vista demografico, economico, ambientale; dall'altro con la localizzazione dei nuovi servizi, che il PUC prevede soprattutto lungo la nuova circonvallazione, all'interno dei progetti guida, e nel territorio, in particolare a supporto e potenziamento del sistema delle Borgate.

Le aree destinate alla realizzazione o trasformazione di nuove strutture di servizio per la città (S1, S2, S3, S4, G) saranno localizzate prevalentemente secondo il seguente schema territoriale:

- l'accesso da Sassari - attuale Via Vittorio Emanuele - con la valorizzazione dell'area del campo Mariotti e il nuovo Parco degli Orti;
- la stazione della Pietraia, con la previsione del nuovo Centro Intermodale e la localizzazione di una serie di servizi per la mobilità: terminal autolinee urbane ed extraurbane, parcheggio per la sosta dei pullman turistici, autoparco comunale con annessa officina;
- l'accesso della nuova strada Sassari-Alghero che viene inglobato in una vasta area destinata ai servizi sanitari e che comprende l'Ospedale esistente ed il previsto ampliamento, inglobando un'importante area archeologica;
- l'area di Maria Pia che assume una doppia valenza di area per attrezzature di servizio che comportano la realizzazione di volumi (Palazzo dei Congressi, attrezzature per lo sport non agonistico, attrezzature ricettive), e come area verde per la fruizione naturalistica del territorio, collegata attraverso il Calich con il Parco di Porto Conte;
- la fascia costiera. Il litorale e le aree immediatamente retrostanti sono un importante servizio sia per la città ed i suoi abitanti sia per il settore turistico, un asse di servizio per la balneazione che si sviluppa dalla zona sud di Calabona a Fertilia e fino a raggiungere il parco di Porto Conte, con il ridisegno di tutte le strutture precarie in un progetto unitario, la pedonalizzazione della rete viaria a ridosso, lo studio delle discese a mare;
- Il sistema delle borgate, che viene pensato come "struttura" portante della città diffusa della bonifica e che può rappresentare il presidio territoriale di servizi di quartiere e generali a supporto delle attività turistiche e produttive.



 LOCALIZZAZIONE SISTEMI URBANI E TERRITORIALI PER I NUOVI SERVIZI - BORGATE / FERTILIA / ALGHERO

 PARCHI TERRITORIALI PER I NUOVI SERVIZI

 IL SISTEMA COSTIERO DEI SERVIZI

D) Il turismo: riqualificazione e nuove polarità ricettive. Obiettivi e azioni

Per il settore turistico il modello di sviluppo proposto è una sostanziale conferma del “turismo urbano” che nell’isola è una particolarità di Alghero e che va orientato verso il ricettivo alberghiero ed extralberghiero.

Il PUC intende quindi individuare, attraverso una strategia localizzativa che mette a sistema l’intero territorio, oltre all’area urbana e periurbana, una serie di **nuove polarità turistiche che dovranno essere sviluppate con progetti di eccellenza**. In questo ambito produttivo, infatti, si gioca parte del futuro socio-economico della città.

Le aree individuate offrono, poi, una serie di alternative relative anche ai modelli di turismo che si possono offrire, consentendo così un’articolazione dell’offerta che può rivelarsi come unica e originale rispetto all’intera isola.

Innanzitutto, la previsione di **tre polarità fondamentali**: una a nord, nelle aree del Parco di Porto Conte, una urbana, nelle aree di Maria Pia e una a sud, nelle aree costiere di Calabona. Queste aree sono integrate da un sistema ricettivo diffuso localizzato nelle borgate, nella città consolidata e nelle aree olivetate, con modalità e tipologie differenziate.

Si incentivano inoltre gli **ampliamenti e la riqualificazione delle attività alberghiere e degli insediamenti turistici esistenti**, con l’obiettivo di valorizzare le strutture edilizie e gli spazi all’aria aperta già destinati a tali attività attraverso operazioni di restyling e di adeguamento funzionale per renderle competitive e redditizie, anche nell’ottica di investimenti che mirano all’allungamento della stagione turistica.

Gli obiettivi

- L’incremento, il completamento e miglioramento qualitativo dell’offerta ricettiva sulla fascia costiera
- il turismo nelle borgate
- Il turismo urbano
- Il turismo nell’agro

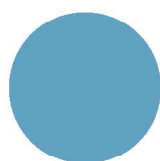
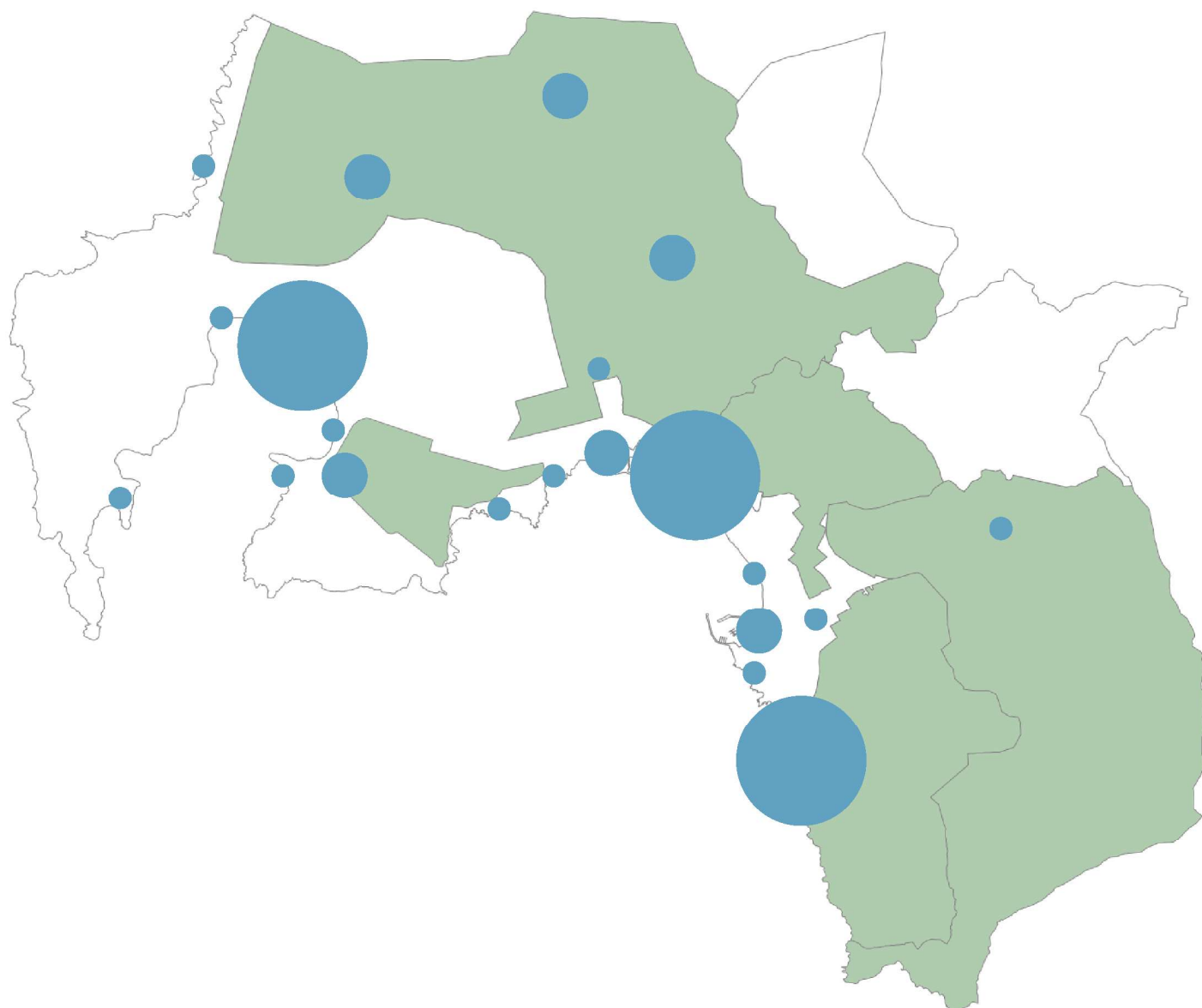
Le azioni

L’incremento, il completamento e miglioramento qualitativo dell’offerta ricettiva sulla fascia costiera si concentra nella definizione delle tre polarità territoriali (nord/centro/sud) di Porto Conte, Maria Pia e Calabona. Il piano prevede, poi, la realizzazione di nuove strutture, interventi di riqualificazione e completamento delle strutture ricettive esistenti ed il recupero di manufatti storici esistenti.

Il turismo nelle borgate. L’individuazione di strutture turistiche nelle aree della bonifica, con interventi ricettivi nelle borgate e forme di ricettività legate all’insediamento agricolo (turismo rurale), già previste da PCVB alla valorizzazione di strutture ricettive complementari.

Il turismo urbano sarà potenziato nelle aree interne e contigue al centro urbano. Si prevedono, oltre alla riqualificazione e completamento delle strutture ricettive alberghiere ed extralberghiere esistenti, il progetto di nuove polarità ricettive con interventi nella fascia costiera urbana e lungo i margini urbani, a contatto con la città consolidata, le nuove infrastrutture di connessione urbana e le aree olivetate. Saranno messi a punto strumenti e premialità per incentivare la destinazione ricettiva del patrimonio edilizio esistente.

La **promozione del turismo rurale**, nelle aree della campagna periurbana e del sistema collinare olivetato, sarà incentivato con interventi di recupero e valorizzazione dei manufatti rurali storici in un sistema ricettivo diffuso, con progetti di valorizzazione turistica ricettiva e per le attività sportive e strumenti orientati alla riqualificazione e trasformazione del patrimonio rurale esistente.



POLI TERRITORIALI DEL TURISMO - PORTO CONTE (NORD) / MARIA PIA (CENTRO) / CALABONA (SUD)



SISTEMI URBANI DEL TURISMO - BORGATE / FERTILIA / ALGHERO



RIQUALIFICAZIONE STRUTTURE E INSEDIAMENTI TURISTICI ESISTENTI



SISTEMI RURALI DEL TURISMO - EDILIZIA STORICA DELLA CORONA OLIVETATA

SISTEMI RURALI DEL TURISMO - AGRITURISMI E ALBERGHI RURALI DELLA BONIFICA

E) Le infrastrutture: ospedale, centro intermodale, porto, aeroporto, sistemi della mobilità sostenibile. Obiettivi e azioni

La rifunzionalizzazione del sistema non è solo un problema infrastrutturale, ma è un sistema complesso di funzioni pubbliche che deve diventare il supporto per una mobilità sostenibile, di qualità ed efficientemente dimensionata per i carichi stagionali. A servizio della mobilità si dovranno prevedere: un sistema di parcheggi periferici lungo l'asse mediano e un sistema di parcheggi centrali. Il PUC metterà a sistema le indicazioni del Piano del Traffico e del Piano di Utilizzo dei litorali per definire una strategia unitaria della mobilità e delle infrastrutture per il turismo. A tal proposito, particolare importanza dovrà essere data alle politiche di sviluppo integrate per le infrastrutture portuali ed aeroportuali.

Gli obiettivi

- Il progetto dei nuovi Poli Sanitario-Ospedalieri d'Eccellenza
- Il progetto dell'accessibilità e del sistema infrastrutturale urbano e territoriale;
- La riorganizzazione del sistema infrastrutturale pubblico: porto, aeroporto e centro intermodale
- il potenziamento della mobilità lenta e sostenibile

Le azioni

I nuovi Poli dei Servizi Sanitari e Ospedalieri d'Eccellenza

Si tratta di un'opportunità fondamentale per il rilancio del sistema sanitario locale, attraverso un nuovo e moderno polo dei servizi sanitari e dell'innovazioni tecnologica, da collocarsi nelle aree pubbliche di Mamuntanas, aree collegate sia dalla ferrovia che dalla nuova 4 corsie e l'implementazione e ampliamento del sistema ospedaliero del Civile.

Entrambe le azioni consentono di definire un programma a lungo termine capace di implementare l'offerta sanitaria e assistenziale e mettere in rete l'Ospedale Marino e l'Ospedale Civile che assumerebbero funzioni integrative e complementari.

Il progetto dell'accessibilità e del sistema infrastrutturale urbano e territoriale

Questa azione si può riassumere attraverso i seguenti progetti:

- le penetrazioni "storiche" dal territorio esterno verso la città, sottolineando l'importanza di Via Vittorio Emanuele e della Strada dei due mari;
- il collegamento Nord-sud si realizza attraverso un asse interno alla città edificata, per l'alleggerimento della fascia costiera; un asse mediano, che ripercorre in alcuni tratti la circonvallazione prevista dal Prgc vigente, si ricollega con l'asse esterno in prossimità della Stazione F.S., con un tratto di strada da realizzare e attraverso un tratto - esistente - della Strada dei due mari;
- un sistema di parcheggi periferici lungo l'asse mediano, individuati nelle zone G e nelle aree per servizi; un sistema di parcheggi centrali che si impenna su tre strutture principali previste nella nuova Piazza di ingresso alla città sulla Via Vittorio Emanuele, nell'area Ex Salca e nell'area da riorganizzare intorno alla Chiesa della Mercedes.

Il progetto dell'accessibilità e del sistema infrastrutturale portante

L'Asse longitudinale urbano. La nuova circonvallazione è l'infrastruttura urbana che riorganizza la città nei suoi vari settori, progettata come un grande viale urbano in interconnessione con la residenza, i servizi e le attrezzature presenti lungo il percorso. Progettata a partire dal tracciato già definito nel Prgc del 1980, del quale mantiene alcuni tratti, la nuova strada è stata disegnata con una tipologia viaria di tipo urbano, a più corsie con alberature, marciapiedi e piste ciclabili. L'obiettivo è quello di realizzare un elemento urbano intorno al quale possano sorgere le nuove parti di città, sia pubbliche che residenziali, realizzando un'immagine nuova e contemporanea. Il nuovo asse realizza una sorta di green belt che definisce i rapporti tra la città e il territorio agricolo e intercetta le arterie di connessione territoriale.

La riorganizzazione del sistema infrastrutturale pubblico

Il Porto. Appare fondamentale una strategia progettuale che metta a sistema le aree portuali con i nodi

della città. Il porto, infatti, non è solo un'infrastruttura a servizio della produzione e del turismo ma anche un luogo fondamentale per l'immagine della città e come spazio che consente l'organizzazione e la programmazione di grandi eventi. Le sinergie tra quest'area e le aree limitrofe sono quindi fondamentali (parcheggi, attrezzature ricettive, ecc.)

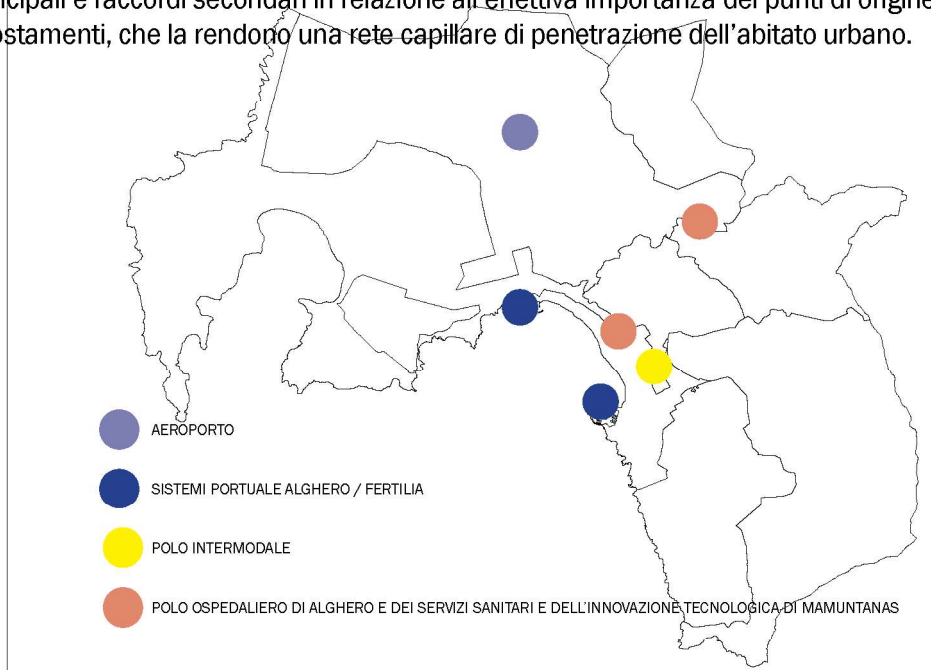
L'aeroporto. Considerando l'importanza strategica di questa infrastruttura, ed il progressivo sviluppo che si è verificato negli ultimi dieci anni, il piano prevede una nuova area di espansione delle strutture di servizio aeroportuale, e cerca di definire un nuovo ingresso ed un sistema di viabilità interna autonomo nei confronti della viabilità pubblica locale. Tale pianificazione dovrà essere armonizzata con il piano di sviluppo aeroportuale e sulla base delle previsioni di traffico per gli anni futuri. Il traffico previsto nell'orizzonte di piano 2030, ovvero 2.317.957 passeggeri, fa riferimento ad un traffico di circa 1.500 pax/ora, alimentato non più soltanto dalla "continuità territoriale" con la penisola - fattore comunque determinante - ma soprattutto dalle nuove rotte del traffico turistico di tipo low cost verso una città che è storica porta turistica dell'isola nonché accesso privilegiato a molte tra le località turistiche più rinomate della Sardegna. Ulteriore impulso perviene dalla necessità di adeguarsi ad un nuovo concetto di aeroporto, diffusosi negli anni recenti in concomitanza con lo sviluppo del traffico low cost. Accanto all'originaria funzione infrastrutturale, quindi, sono iniziate a fiorire anche funzioni legate al territorio quali commercio, attività ricettive e terziarie che dovranno essere ora disciplinate, pianificate ed armonizzate. Il miglioramento della qualità del servizio offerto ai passeggeri non può prescindere dalla garanzia di una migliore accessibilità al sedime anche in termini di flusso veicolare che di disponibilità di parcheggi.

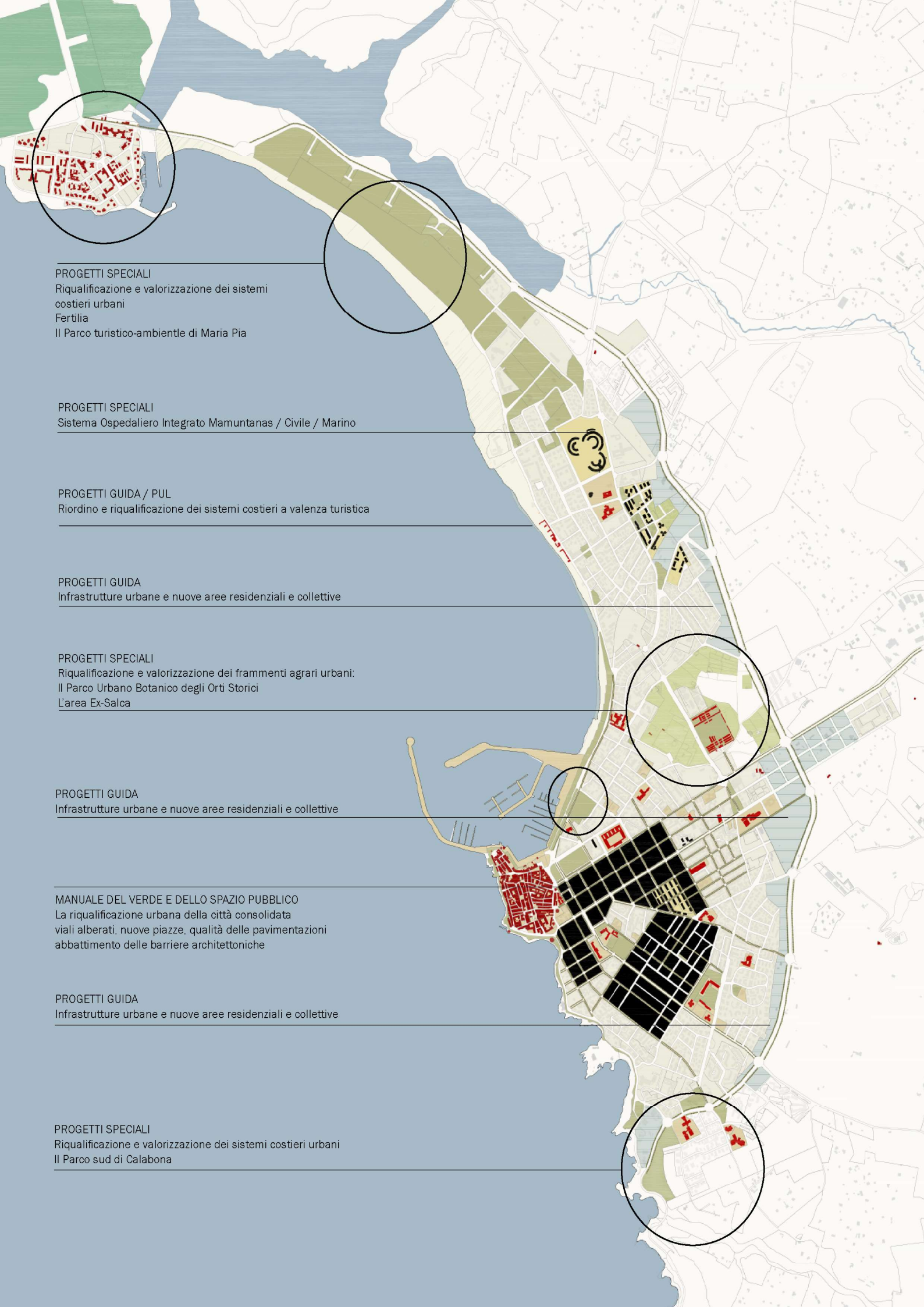
Il sistema ferroviario e il nuovo centro intermodale. Un ruolo fondamentale è assegnato alle linee ferroviarie esistenti che sono considerate assi portanti, mentre il trasporto su gomma serve come supporto alle linee ferroviarie. L'integrazione ferro-gomma deve essere attuata anche con la realizzazione di fermate in corrispondenza delle stazioni ferroviarie (dovrà essere curato anche il coordinamento tra gli orari e garantita la coincidenza tra i diversi mezzi, in modo tale che chi arriva con l'autobus trovi alla stazione il treno che, nell'arco di 5-10 minuti riparte per la destinazione successiva). In coerenza con l'indirizzo già espresso in questo piano a pag. 60 ovvero: *riqualificare la tratta ferroviaria Alghero aeroporto - Sassari integrandola con un polo intermodale nell'area urbana (Pietraia) ed una linea tranviaria urbana (metro di superficie) che raccordi le parti sud e nord della città. Si completerà l'intervento previsto da ARST come soggetto attuatore di misura PNRR per garantire attraverso tramtreno la penetrazione urbana in città a prosecuzione del collegamento Sassari - Aeroporto - Stazione La Pietraia*

Il potenziamento della mobilità lenta e sostenibile.

Il riferimento è al *Piano per la rete ciclabile urbana* che costituisce un'importante fase progettuale per la programmazione futura degli interventi rivolti alla mobilità ciclabile nel territorio algherese.

Il PUC si propone di ridefinire un sistema di mobilità ciclabile il più possibile integrato con le altre componenti di traffico e di rendere accessibile tutti i luoghi principali della città attraverso una rete completa, continua ed omogenea, confortevole e sicura, organizzata attraverso una struttura gerarchica formata da direttrici principali e raccordi secondari in relazione all'effettiva importanza dei punti di origine-destinazione degli spostamenti, che la rendono una rete capillare di penetrazione dell'abitato urbano.





PROGETTI SPECIALI

Riqualificazione e valorizzazione dei sistemi costieri urbani
Fertilia
Il Parco turistico-ambientale di Maria Pia

PROGETTI SPECIALI

Sistema Ospedaliero Integrato Mamuntanas / Civile / Marino

PROGETTI GUIDA / PUL

Riordino e riqualificazione dei sistemi costieri a valenza turistica

PROGETTI GUIDA

Infrastrutture urbane e nuove aree residenziali e collettive

PROGETTI SPECIALI

Riqualificazione e valorizzazione dei frammenti agrari urbani:
Il Parco Urbano Botanico degli Orti Storici
L'area Ex-Salca

PROGETTI GUIDA

Infrastrutture urbane e nuove aree residenziali e collettive

MANUALE DEL VERDE E DELLO SPAZIO PUBBLICO

La riqualificazione urbana della città consolidata
viali alberati, nuove piazze, qualità delle pavimentazioni
abbattimento delle barriere architettoniche

PROGETTI GUIDA

Infrastrutture urbane e nuove aree residenziali e collettive

PROGETTI SPECIALI

Riqualificazione e valorizzazione dei sistemi costieri urbani
Il Parco sud di Calabona

3.5 LA STRUTTURA DEL PIANO

Il progetto del PUC elabora una serie di strumenti che servono per definire sia spazialmente che dal punto di vista normativo i contenuti funzionali e dimensionali delle nuove previsioni urbanistiche. Tra questi, ad esempio, i Progetti Speciali o i Progetti Guida, consentono di individuare le aree strategiche della città e del territorio e di programmare il loro sviluppo con indicazioni attuative o dispositivi normativi che potranno orientare le future trasformazioni urbane, anche con l'utilizzo di strumenti come i concorsi internazionali di architettura o i partenariati pubblico-privati.

La struttura del piano si suddivide, così, in due principali parti, ognuna delle quali contiene specifiche indicazioni progettuali e programmatiche.

Gli strumenti prescrittivi

Rappresentano la struttura operativa del piano e si compongono di strumenti normativi generali e piani attuativi, suddivisi in:

- LE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE
- LE CARTE DELLA PIANIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE
- I PROGETTI GUIDA (Pg)

Gli elaborati programmatici

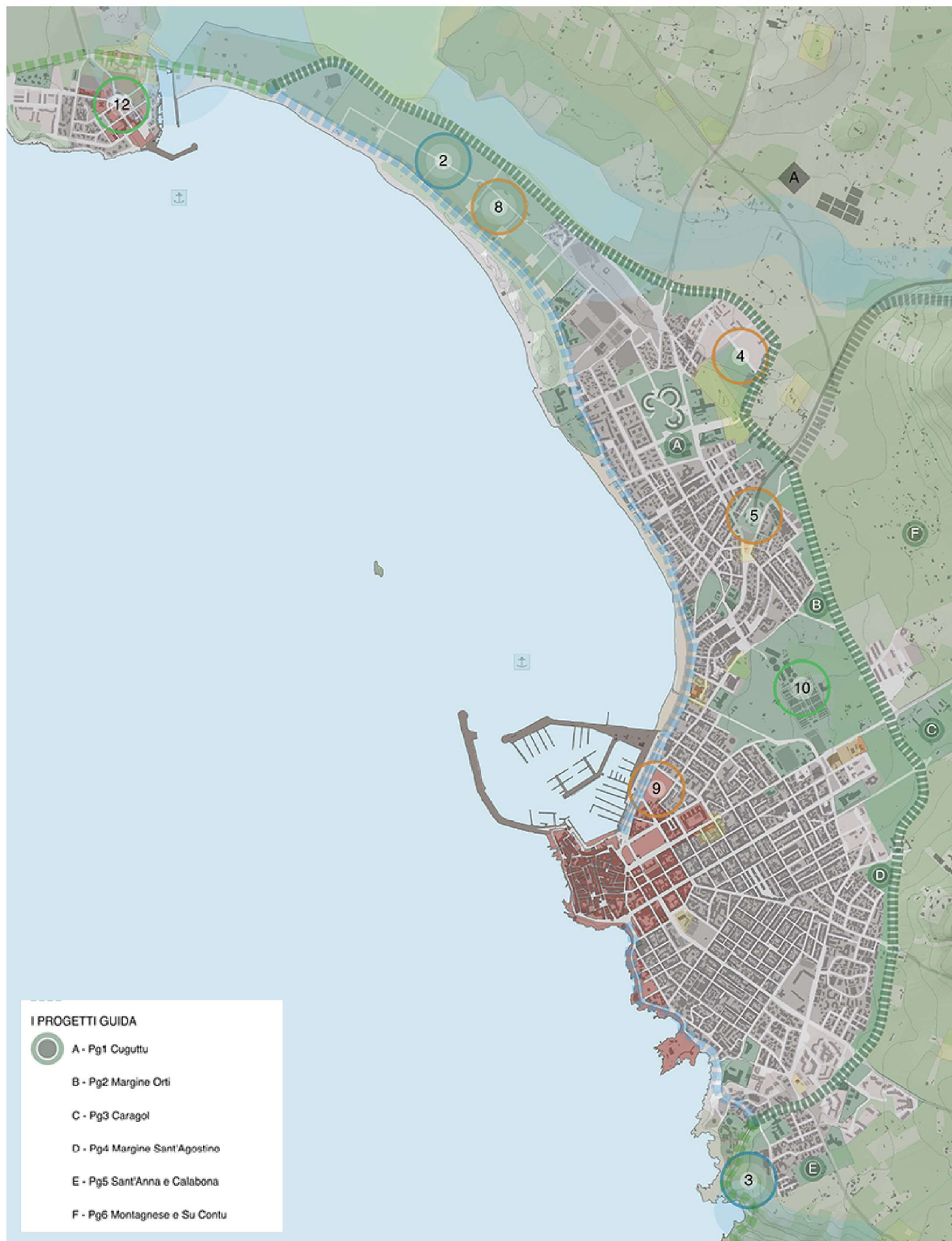
Accanto agli strumenti prescrittivi che rappresentano la struttura operativa per le trasformazioni edilizie ed urbanistiche, il Piano definisce una seconda serie di elaborati, definiti "programmatici", che hanno la finalità di determinare attraverso il controllo e la gestione dei processi un sistema di regole e progetti complessi che hanno come obiettivo la trasformazione della città "per parti", cioè per ambiti e zone specifiche che si connotano per una loro autonomia formale o strategica e che per i quali sono necessari approfondimenti progettuali che il piano non è in grado di definire nella sua struttura normativa e operativa.

Gli Elaborati programmatici fanno riferimento a una serie di componenti che hanno dirette ricadute sulla progettazione e che trovano corrispondenza diretta nelle NTA. Questi sono:

- LA CARTA DELLE QUALITÀ
- I PROGETTI SPECIALI (Ps)

In sintesi, il piano si dota di una serie di strumenti attuativi e progettuali finalizzati alla promozione di modalità per la realizzazione di progetti complessi e di rilevanza strategica che abbiano maggiori gradi di flessibilità e adattabilità alle mutevoli condizioni economiche, sociali e ambientali. Questi strumenti, infatti, consentiranno una programmazione degli interventi futuri sulla base di una visione complessiva che colloca alcune aree come fondamentali nella definizione di una trasformazione e rigenerazione urbana sostenibile.

Le aree oggetto di programmi di trasformazione e valorizzazione rappresentano, così, i perni fondanti la futura configurazione urbanistica e la loro individuazione è definita nell'ambito di una analisi che individua le strategie complessive e le relazioni tra le varie parti della città e del territorio.



Gli elaborati prescrittivi I PROGETTI GUIDA (Pg)

I progetti guida (Pg) sono **lo strumento per programmare le nuove edificazioni residenziali e ricettive urbane, le nuove attrezzature e i servizi** e interessano tutte le zone omogenee del PUC e si configurano come schede di dettaglio che indicano le soluzioni planivolumetriche, i contenuti normativi e le modalità attuative specifiche per ogni comparto individuato. L'assetto planivolumetrico previsto nel Progetto Guida ha valenza configurativa con prescrizioni vincolanti per quanto attiene i meccanismi perequativi, l'individuazione delle aree da destinare a strade, servizi, verde e parcheggi, le superfici fondiari. Il piano attuativo potrà prevedere lotti funzionali di intervento che garantiscano soluzioni coordinate e autonomia funzionale.

a) Ambito urbano

I progetti guida dell'ambito urbano sono comparti attuativi sottoposti a progettazione unitaria che definiscono gli interventi di nuova edificazione e completamento dei tessuti edificati, con la riqualificazione degli spazi aperti pubblici e privati, il riassetto delle infrastrutture pubbliche e private, e nuovi servizi. Questi progetti guida saranno sviluppati sulla base di un coerente equilibrio tra ambiente e sviluppo e secondo le prescrizioni del PPR.

Sulla base di una prima spazializzazione lungo la nuova circonvallazione, alcuni dei progetti individuati sono ubicati nelle seguenti zone:

A - Pg1 CUGUTTU. Completamento delle aree di Edilizia sociale e convenzionata, con spazi pubblici, servizi e nuove residenze.

B - Pg2 MARGINE ORTI. Aree residue tra l'edificato compatto e il tracciato della nuova circonvallazione, per le quali è necessario predisporre un progetto di completamento con lo sviluppo di progetti di edilizia convenzionata.

C - Pg3 CARAGOL. Completamento e la ricucitura del sistema urbano a scacchiera sorto nel prolungamento urbanistico delle due principali arterie di via Vittorio Emanuele e via XX Settembre e che al momento appare incloncluso e caotico. Si prevedono nuove residenze, servizi pubblici, attrezzature direzionali e per il turismo.

D - Pg4 MARGINE SANT'AGOSTINO. Aree residue tra l'edificato compatto e il tracciato della nuova circonvallazione, per le quali è necessario predisporre un progetto di completamento con caratteri pubblici e di servizio al turismo.

E - Pg5 SANT'ANNA. Aree di completamento del margine urbano verso la campagna, con un progetto complessivo che prevede spazi pubblici, servizi e nuove residenze.

G - Pg6 MONTAGNESE/SU CONTU. Riqualificazione delle aree periurbane olivetate caratterizzate da frammentazione insediativa e processi di trasformazione spontanei consolidati.

Altre possibili individuazioni saranno studiate in funzione del dimensionamento del piano, della dotazione di standards e delle compatibilità ambientali in riferimento al PPR.

b) Nuclei rurali

Il piano ritiene di considerare tutte le borgate come un "sistema integrato" al servizio delle attività dell'ambito di bonifica già individuato nel PCVB in adeguamento al PPR. Ogni borgata, quindi, assolverà funzioni residenziali, produttive e di servizio per gli ambiti rurali di riferimento ma anche con un ruolo più vasto che vede questi insediamenti potenziali per l'infrastrutturazione di tutto il territorio. In questo senso va considerata la possibilità di individuare nei perimetri delle borgate ambiti per strutture ricettive, residenziali, sportive, produttive, ecc. a servizio dell'intero territorio amministrativo. All'interno di questa concezione sistemica, le borgate assumono comunque un loro carattere di identità in relazione alle vocazioni funzionali oramai storicizzate.

Pg9 GUARDIA GRANDE;

Pg10 S.M.LA PALMA;

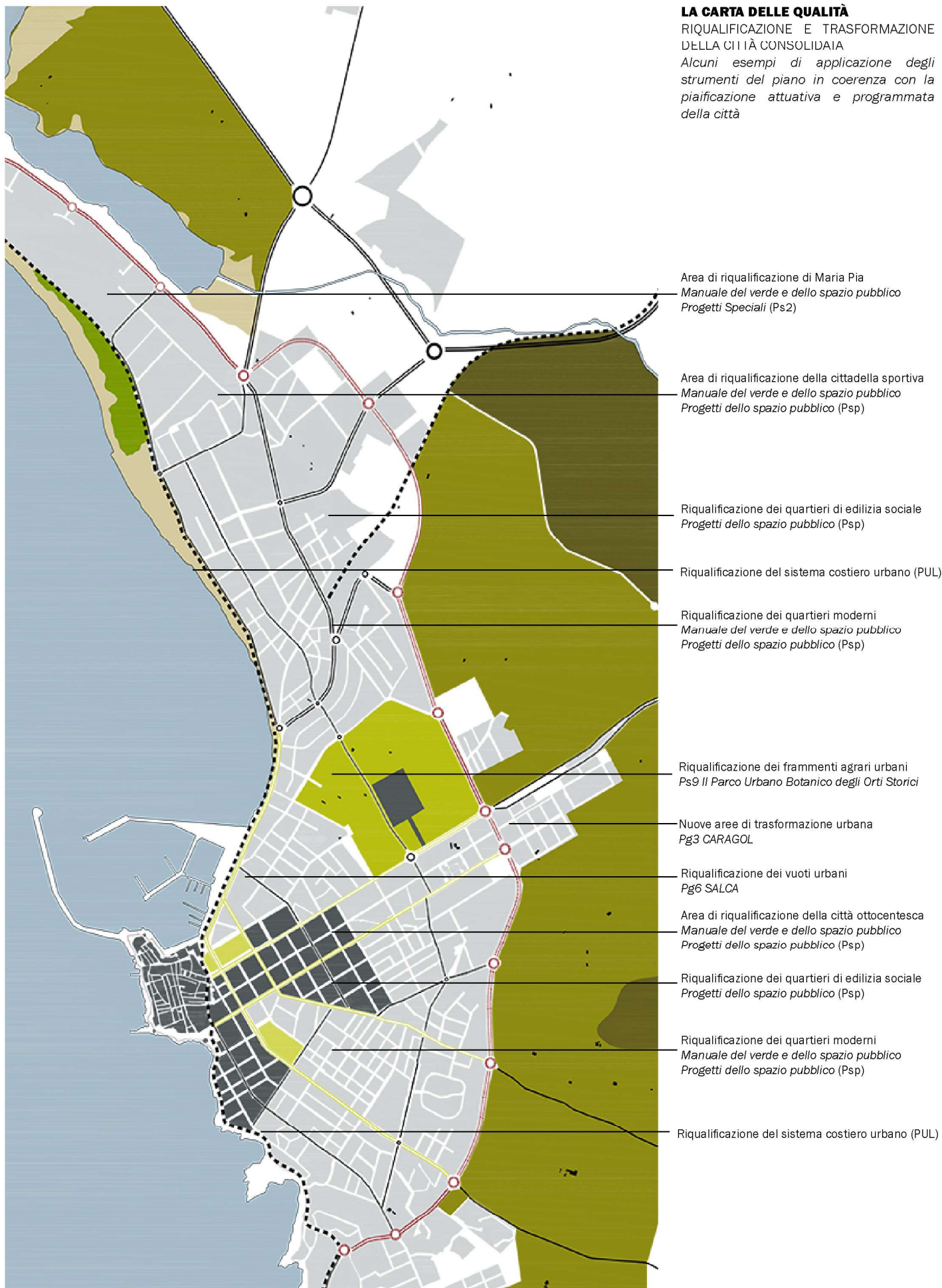
Pg11 LORETELLA/SA SEGADA;

Pg12 TANCA FARRA'.

LA CARTA DELLE QUALITÀ

RIQUALIFICAZIONE E TRASFORMAZIONE DELLA CITTÀ CONSOLIDATA

Alcuni esempi di applicazione degli strumenti del piano in coerenza con la pianificazione attuativa e programmata della città



Gli elaborati programmatici

LA CARTA DELLE QUALITÀ

La Carta delle Qualità, applicata all'Ambito Urbano, è uno strumento di sintesi degli studi e delle analisi settoriali (assetti ambientali, storici e insediativi) che mette in evidenza le strategie urbanistiche e progettuali della città finalizzate alla coerenza con i caratteri e le invariati qualitative emerse.

La Carta specifica, così, alcuni caratteri peculiari delle componenti che presentano particolare valore urbanistico, architettonico, archeologico, monumentale, paesaggistico e ambientale e visualizza tutti quegli elementi, che, per valenza tipomorfologica, archeologico-monumentale e storico-testimoniale, contribuiscono a configurare le diverse "parti urbane" della città e del suo territorio, che vengono riconosciuti come "principi" per il progetto.

Si procederà ad una verifica diretta della consistenza di ciascuno di tali beni e del loro posizionamento cartografico volto a rilevare il rapporto che intercorre oggi tra beni ambientali e monumentali e i tessuti della città contemporanea in cui ciascuna preesistenza si trova oggi inserita. Tale articolazione consentirà di rendere progettabili in modo più efficace interventi di trasformazione e di riqualificazione urbana a differenti livelli: dai singoli interventi edilizi a quelli di più ampia scala urbana.

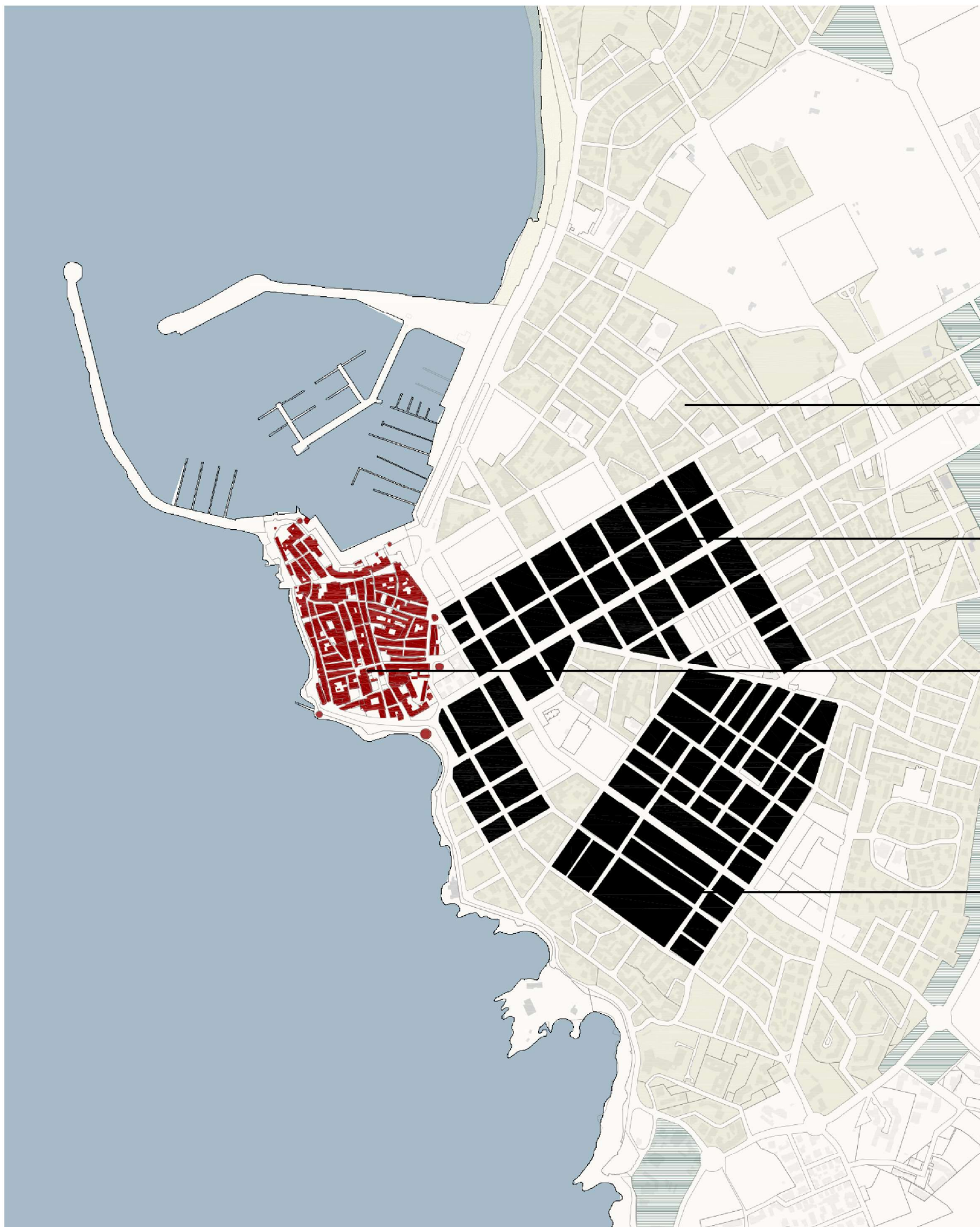
Per quanto riguarda la città consolidata, saranno evidenziali all'interno del tessuto urbano della città, gli edifici, i manufatti, i complessi e i quartieri realizzati dall'inizio del secolo ad oggi, ai quali sono riconosciuti significativi elementi di qualità architettonica, urbana, di funzione o d'uso ricavati dalla ricognizione sulla letteratura scientifica di base o dalla consistenza e qualità delle opere selezionate.

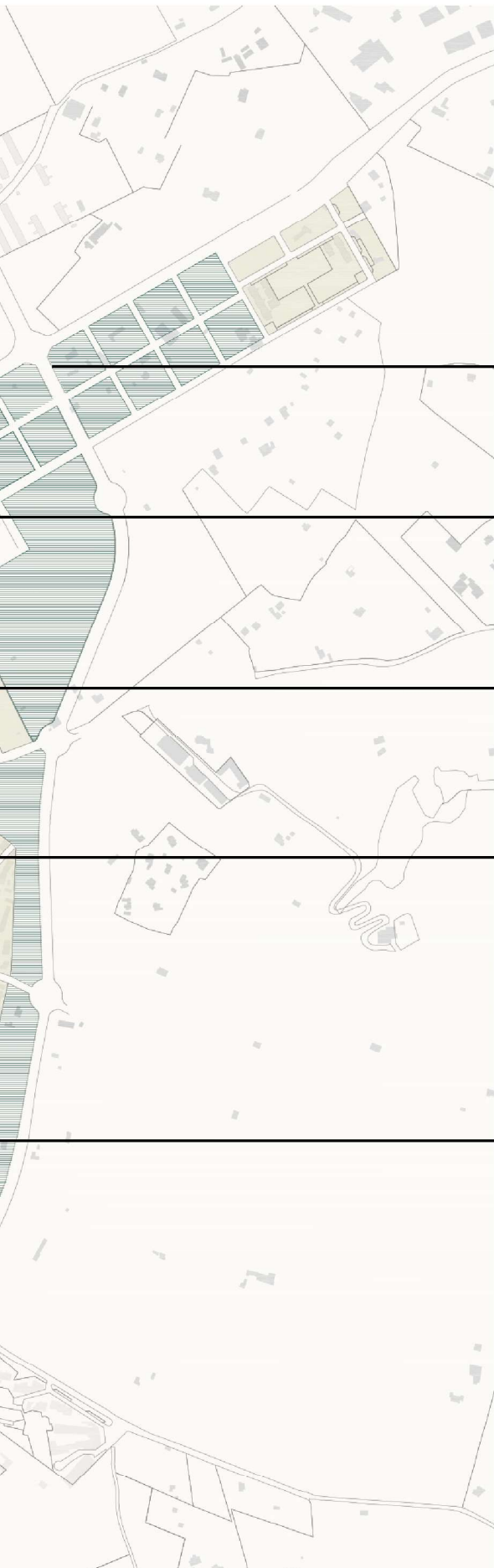
La Carta individua tre sistemi principali:

- le morfologie degli impianti urbani, definiti per morfologie degli impianti urbani preunitari, per morfologie dei nuclei storici isolati, per morfologie degli impianti urbani dell'espansione ottocentesca e per morfologie degli impianti urbani moderni;
- gli edifici e complessi della città e del territorio storico e moderno, distinti tra gli edifici di archeologia industriale, i complessi di edifici di rilevante interesse architettonico, urbano o ambientale, le opere di rilevante interesse architettonico o urbano e i complessi specialistici di rilevante interesse urbano;
- le architetture degli spazi aperti e le principali componenti ambientali (rilievi, struttura del verde, struttura dell'acqua), con l'individuazione delle strade e viali con alto grado di identità alla scala urbana e locale, delle piazze e larghi, dei filari arborei, degli alberi monumentali e delle emergenze geolitologiche.

L'insieme di questi tre sistemi copre l'intero ambito urbano, ne definisce le caratteristiche e indica le invariati che devono essere considerate nel progetto di trasformazione; definisce così una prima articolazione delle previsioni urbanistiche attraverso la quale è possibile identificare i caratteri prevalenti della città e del territorio e la necessità di predisporre un sistema di tutela differenziata.

La Carta delle Qualità sancisce, poi, la strategia urbana includendo in un unico elaborato i programmi ed i progetti complessi per impostare un progetto per la riqualificazione e trasformazione della città coerente con i caratteri storici e ambientali: i valori urbani e paesaggistici invariati, i progetti di riqualificazione e trasformazione urbana, i sistemi urbani e territoriali omogenei vengono descritti attraverso le loro interrelazioni e potenzialità progettuali e diventano la base per le prescrizioni urbanistiche.





Gli elaborati programmatici

LA CARTA DELLE QUALITÀ

I CARATTERI DELLE MORFOLOGIE URBANE

Individuazione dei caratteri morfologici della città finalizzata alla definizione di regole e norme per la trasformazione coerenti con l'immagine consolidata e i caratteri edilizi

Morfologie delle nuove aree periurbane di margine

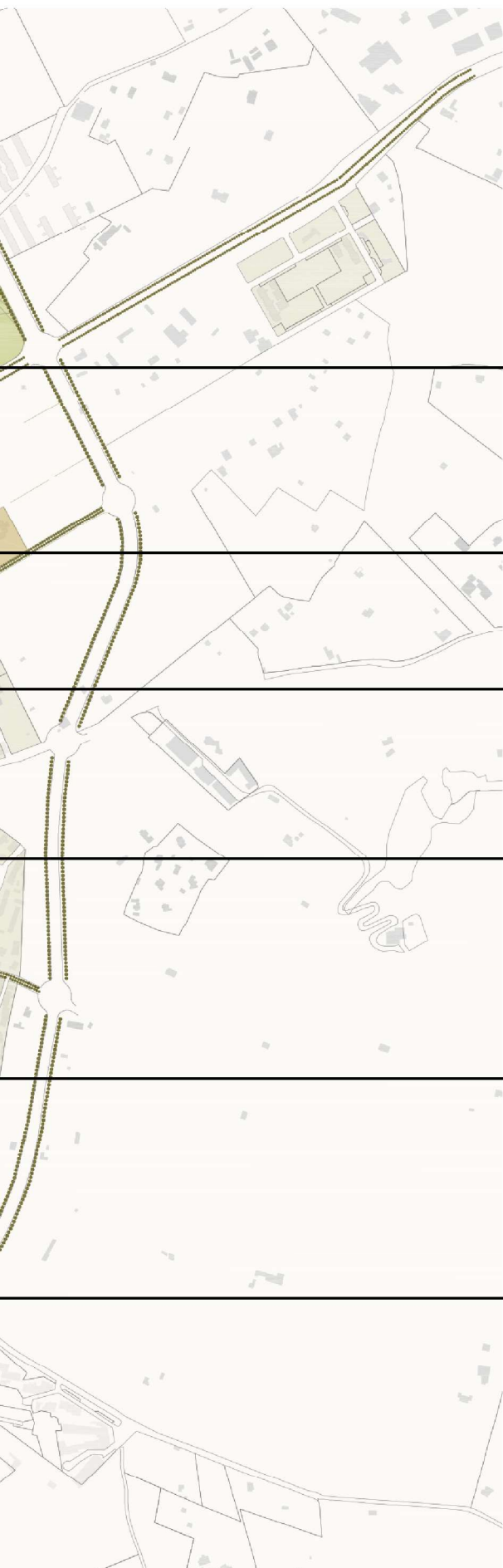
Morfologie informali delle espansioni recenti

Morfologie della città ottocentesca

Morfologie della città antica

Morfologie formali delle espansioni recenti





Gli elaborati programmatici
LA CARTA DELLE QUALITÀ

IL PROGETTO DEL VERDE E DEI VIALI ALBERATI

Rilievo e predisposizione di un progetto complessivo per il ripristino o la realizzazione di un ampio sistema del verde urbano e la riqualificazione dei viali alberati nella città consolidata e lungo le nuove infrastrutture

Sistema degli orti e oliveti urbani

Sistema di riqualificazione ambientale dei vuoti urbani

Sistema delle strade e viali alberati
della città ottocentesca

Lo spazio pubblico della città antica

Sistema delle vie storiche territoriali

Sistema costiero urbano





Gli elaborati programmatici

LA CARTA DELLE QUALITÀ

IL SISTEMA DEI MONUMENTI E DEGLI EDIFICI COLLETTIVI

Individuazione delle polarità pubbliche con valenza storico-architettonica che il piano valorizza e come sistema portante della città pubblica e dei servizi

Monumenti storici diffusi

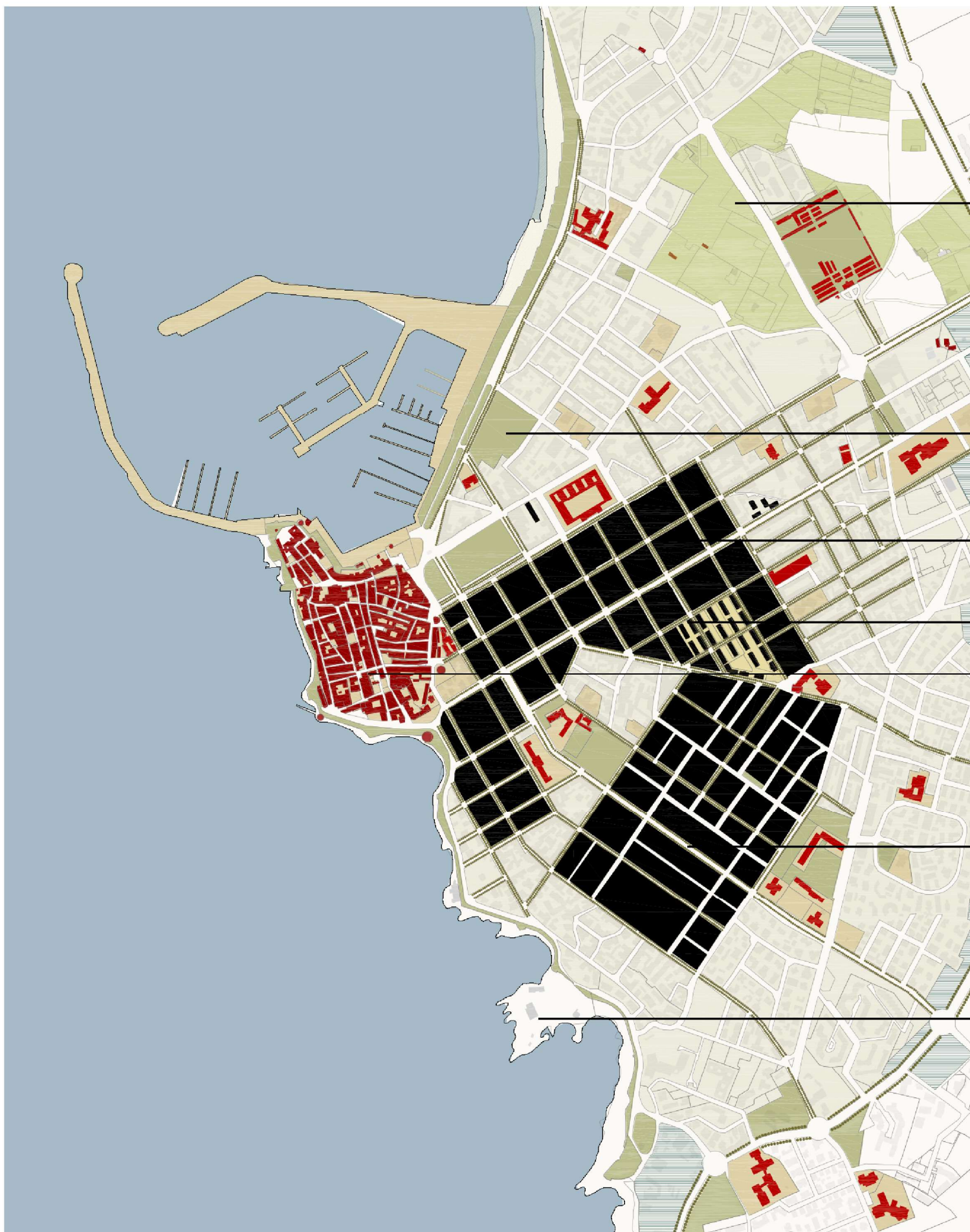
Sistema dei grandi edifici urbani

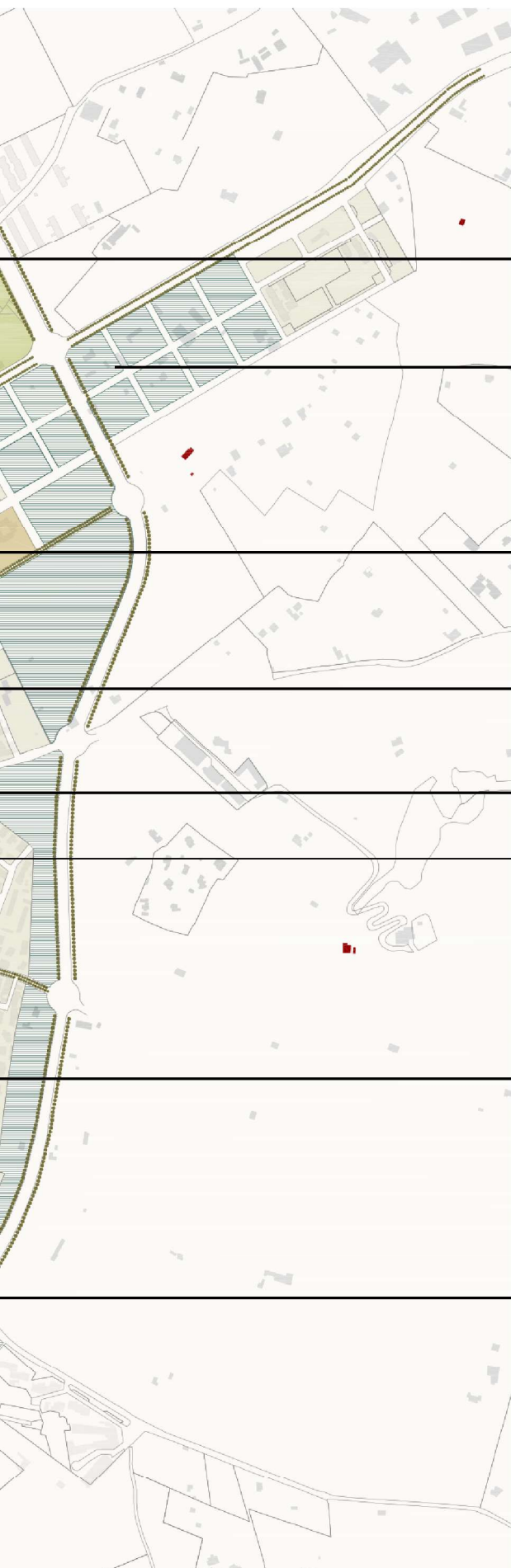
Edifici della città ottocentesca

Architetture della città antica

Quartieri di edilizia sociale

Edifici storici di particolare interesse collettivo





Gli elaborati programmatici

LA CARTA DELLE QUALITÀ

RIQUALIFICAZIONE E TRASFORMAZIONE DELLA CITTÀ CONSOLIDATA

Alcuni esempi di applicazione degli strumenti del piano in coerenza con la pianificazione attuativa e programmata della città

Riqualificazione e valorizzazione dei frammenti agrari urbani
Ps9 Il Parco Urbano Botanico degli Orti Storici

Nuove aree di trasformazione urbana
Pg3 CARAGOL

Riqualificazione dei vuoti urbani
Pg6 SALCA

Area di riqualificazione della città ottocentesca
Manuale del verde e dello spazio pubblico
Progetti dello spazio pubblico (Psp)

Riqualificazione dei quartieri di edilizia sociale
Progetti dello spazio pubblico (Psp)

Il piano per città antica (PPCS)

Riqualificazione dei quartieri moderni
Manuale del verde e dello spazio pubblico
Progetti dello spazio pubblico (Psp)

Riqualificazione del sistema costiero urbano (PUL)

I PROGETTI SPECIALI



Gli elaborati programmatici

I PROGETTI SPECIALI (Ps)

I Progetti speciali definiscono le strategie per le aree strategiche del territorio algherese che si connotano per particolari valenze ambientali, paesaggistiche, produttive, infrastrutturali. Questo strumento consente di impostare per queste aree indirizzi generali strategici e di favorire approfondimenti progettuali attraverso strumenti attuativi. Il piano indica, infatti, gli indirizzi progettuali e le coerenze con il PPR ma demanda a progetti di dettaglio (Piani Particolareggiati, Progetti Concorso, Accordi di Programma) la definizione dei contenuti progettuali e normativi. Questo meccanismo consente di tenere "aperte" le possibilità insite in alcuni ambiti di particolare rilevanza strategica per la città, in quanto sottoposti alle continue modifiche dei quadri di riferimento - normativi, socio-economici, ecc. - che un Piano Urbanistico può solo indicare ma difficilmente adeguare alle continue variazioni del contesto strategico di riferimento.

Tra questi progetti -per citarne alcuni di particolare rilevanza per la città - quello rappresentato dall'area di Maria Pia - ambito "centrale" nella forma della città che rappresenta il collettore tra la città consolidata di Alghero e Fertilia con le borgate, l'agro produttivo e le aree naturalistiche del parco di Porto Conte - da restituire all'uso pubblico con un grande parco attrezzato che integri in un unico progetto le aree ambientali, le strutture sportive e per il tempo libero, la nuova ricettività, il Palazzo dei Congressi; e ancora, il progetto di rinascita di Surigheddu e Mamuntanas, ambiti pregiati del patrimonio agricolo la cui valorizzazione è oramai necessaria per evitare ulteriori processi di degrado e abbandono.

I progetti speciali sono i seguenti, suddivisi per ambiti tematici:

I progetti per il turismo

Ps1 Il polo turistico-ambientale del Parco di Porto Conte

Ps2 Il polo turistico-ambientale di Maria Pia

Ps3 Il polo turistico-ambientale di Calabona

I progetti per le infrastrutture produttive e di servizio

Ps4 Il nuovo Polo Ospedaliero

Ps5 Il Centro Intermodale

Ps6 Il sistema delle Grandi Aziende Agricole: Surigheddu, Mamuntanas e San Marco

Ps7 Il nuovo polo dei servizi sanitari e innovazione tecnologica

Ps8 La cittadella dello spot

Ps9 L'Area Ex-Salca

I progetti per la valorizzazione delle risorse ambientali e storiche

Ps10 Il Parco Urbano degli Orti Storici e Cittadella della scuola

Ps11 Il sistema dell'Edilizia storica rurale della corona olivetata

Ps12 Fertilia

ELENCO DEI PROGETTI SPECIALI (Ps)

Ps1 Il polo turistico-ambientale del Parco di Porto Conte

In questo ambito si prevede il completamento e miglioramento qualitativo dell'offerta ricettiva sulla fascia costiera, che dovrà articolarsi, nelle area del parco di Porto Conte, con interventi di riqualificazione e completamento delle strutture ricettive esistenti ed il recupero di manufatti storici esistenti, coerentemente con le prescrizioni del PPR e delle norme di tutela ambientale. Tali aree saranno integrate con le norme sulla ricettività diffusa già definite nel PCVB della Bonifica.

Ps2 Il polo turistico-ambientale-sportivo di Maria Pia

Nell'area di Maria Pia, la principale area strategica per il rafforzamento delle infrastrutture turistiche e di servizio alla città, si prevede un importante progetto in cui la tutela e valorizzazione delle valenze ambientali si integri con la realizzazione di nuove attrezzature ricettive e turistiche di eccellenza, il potenziamento degli impianti sportivi e per il tempo libero, il recupero e rilancio del Palazzo dei Congressi, coerentemente con le prescrizioni del PPR.

Ps3 Il polo turistico-ambientale di Calabona

L'area a sud della città, a partire da Calabona-Poglina presenta invece oltre all'alto valore naturalistico paesaggistico una singolarità geomorfologica: essa è infatti ricchissima di minerali pregiati (calcedonio, agate, cristalli di quarzo, calcite ecc.) e di giacimenti fossiliferi triassici. Il PUC prevede la realizzazione di un Parco geominerario paleontologico, ed a servizio del Parco si prevede il recupero anche con funzioni ricettive dei manufatti della miniera di Calabona e quelli della base militare di Poglina e, coerentemente con le prescrizioni del PPR e delle norme di tutela ambientale, la realizzazione di nuove strutture ricettive.

Ps4 Il nuovo Polo Ospedaliero in ampliamento all'esistente

La presenza della nuova strada Sassari-Alghero e della ferrovia costituiscono elementi determinanti per rafforzare il Polo Ospedaliero esistente, con funzioni integrative dedicate al rafforzamento dei servizi socio-assistenziali, in un sistema territoriale che potrà diventare una delle Eccellenze della Salute del Nord Ovest dell'Isola.

Ps5 Il Centro Intermodale

La realizzazione del centro intermodale risulta strategica nel complesso degli interventi di riassetto del sistema di trasporti previsti nella pianificazione di livello provinciale e comunale; obiettivo principale è l'integrazione ferro-gomma con la realizzazione di stazioni e modelli di esercizio coordinati che prevedono in particolare, quale condizione irrinunciabile per la RFI, la razionalizzazione del sistema dei trasporti con l'eliminazione di ogni attuale parallelismo tra i servizi su ferro e su gomma; l'efficienza della rete è garantita dalla presenza simultanea dei bus di linea, (interscambio).

Ps6 Il sistema delle Grandi Aziende Agricole: Surigheddu e San Marco

Questo progetto è caratterizzato dalla presenza di due aree agricole di particolare importanza, le aziende di Surigheddu e San Marco. Le potenzialità di questo sistema si sviluppano in riferimento alla vocazione agricola e ai concetti aggiornati di produzione rurale (agricoltura 4.0) e alla valorizzazione di un sistema produttivo e ricettivo integrato (multifunzionalità) con importanti strutture per lo sport e il turismo (golf).

Ps7 Il nuovo polo dei servizi sanitari e innovazione tecnologica

Il PUC individua l'area di Mamuntanas come ambito strategico per promuovere un grande progetto di servizi sanitari e innovazione fondati sulle peculiarità storiche dell'area. Inserita, infatti, tra le grandi aziende agricole storiche e le bonifiche e servita dalle nuove infrastrutture ferroviarie e viabilistiche, Mamuntanas assume una centralità di ambito metropolitano e territoriale che può favorire l'ubicazione di funzioni a carattere non-locale, come un Polo per la ricerca e innovazione in campo sanitario che può integrare quello già presente a Tramariglio.

Ps8 La cittadella dello sport

La nuova Cittadella dello Sport di Maria Pia consente la riqualificazione e l'implementazione delle strutture sportive. L'area prevista consente così di realizzare un'ampia zona dedicata che integra le aree sportive esistenti con nuove, come il Palazzetto dello Sport, costituendo un sistema polivalente a valenza territoriale.

Ps9 L'area Ex-Saica

Il progetto, in coerenza con le indicazioni già contenute nel PP del Centro Storico, dovrà definire gli indirizzi strategici per la predisposizione di un Concorso di Progettazione, orientando le scelte progettuali verso la definizione di un sistema integrato di servizi per la città e le aree portuali.

Ps10 Il Parco Urbano degli Orti Storici e Città della scuola

L'intervento prevede la formazione di un parco botanico e delle tradizioni agricole della città nelle aree residue degli antichi Orti, un sistema prezioso che documenta i modi di produzione e la società storica degli algheresi. Il contesto urbano prevederà lo sviluppo di aree destinate all'edilizia scolastica con anche alloggi per gli studenti, mirando così alla creazione di un polo scolastico sostenibile e di eccellenza.

Ps11 Il sistema dell'Edilizia storica rurale della corona olivetata

Il Progetto per la valorizzazione della Corona olivetata periurbana, con interventi di recupero e valorizzazione dei manufatti rurali storici in un sistema ricettivo diffuso, costituisce un programma importante per il rilancio e la valorizzazione di questo patrimonio storico e ambientale. In queste aree della campagna periurbana e del sistema collinare olivetato, che rappresentano l'entroterra del centro abitato, il piano promuove interventi di recupero e valorizzazione dei manufatti rurali storici in un sistema ricettivo diffuso.

Ps12 Fertilia

Fertilia, "unicum" nel panorama architettonico e urbanistico italiano ed europeo, già perimetrata come Centro Matrice dal PPR, assumerà un ruolo fondamentale sia come "nuovo centro storico del moderno" (zona A) sia come polarità urbana di riferimento per il settore settentrionale della città. Con il progetto speciale si potranno mettere a punto gli indirizzi strategici per la predisposizione di strumenti per le progettazioni attuative del contesto storico e per la valorizzazione e implementazione del ruolo strategico territoriale.

