



SOGEAAL
SOCIETÀ DI GESTIONE
AEROPORTO ALGHERO

Aeroporto di Alghero Fertilia

Adeguamento infrastrutture volo ICAO e miglioramento accessibilità aeroporto

REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO INTERMEDIO

- PROGETTO PRELIMINARE PER APPALTO INTEGRATO -



CUP: H11F11000330001

ELABORATO:		OGGETTO: STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE				
D						
SCALA:						
DATA:						
AGOSTO 2015		PROGETTAZIONE:		APPROVAZIONE:		
ARCH. ANTONIO ANDREA DELOGU VIA GORIZIA, 59 07100 - SASSARI				VISTO: IL POSTHOLDER PROGETTAZIONE Ing. Gianluca LANGELLA		
				VISTO: IL POSTHOLDER TERMINAL Sig.ra Luisa ALIVESI		
REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE		REDATTO	APPROVATO	AUTORIZZATO
	AGO 2015	PRIMA EMISSIONE			A.D.	A.D.

REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO INTERMEDIO NELL'AEROSTAZIONE
DELL'AEROPORTO DI ALGHERO-FERTILIA
STUDIO DI PREFATTIBILITA' AMBIENTALE

TIPOLOGIA DELL'OPERA: Realizzazione del collegamento intermedio tra "vecchia" e "nuova" aerostazione dell'aeroporto Alghero-Fertilia

CARATTERE DELL'INTERVENTO: Permanente fisso

DESTINAZIONE D'USO: Infrastrutture di trasporto

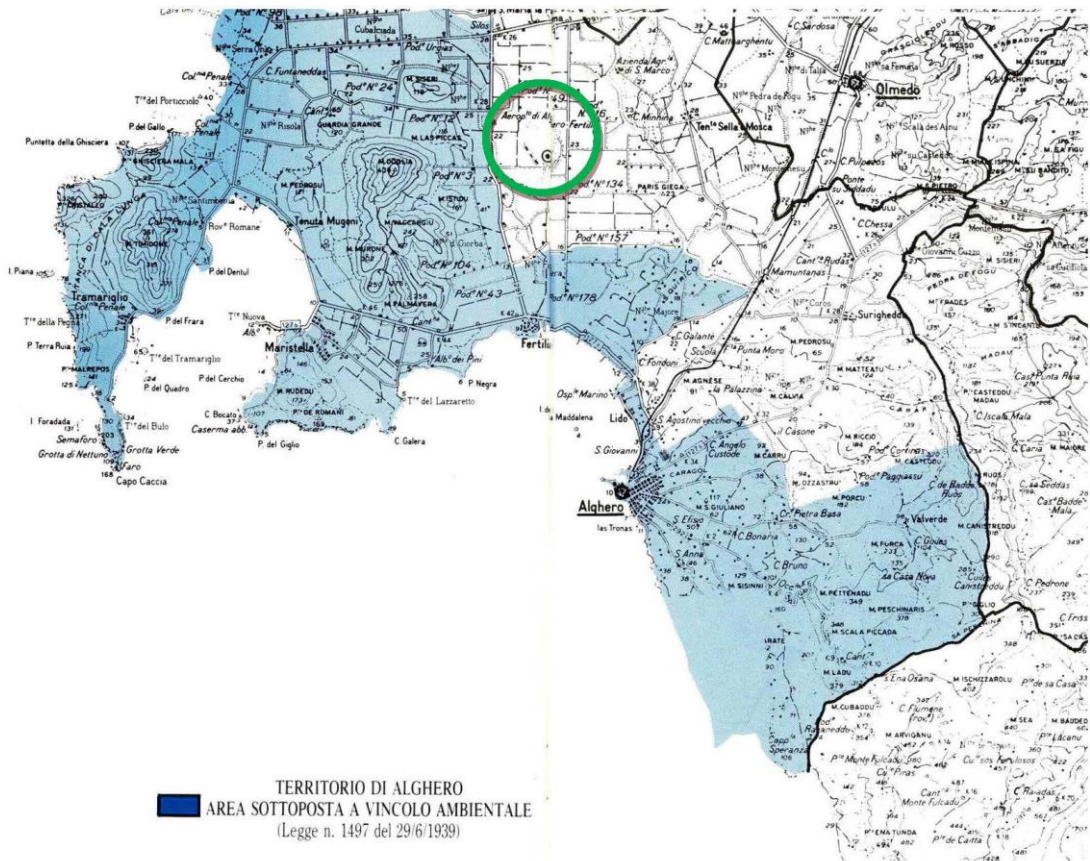
CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO: Area extra urbana

MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO: Pianura

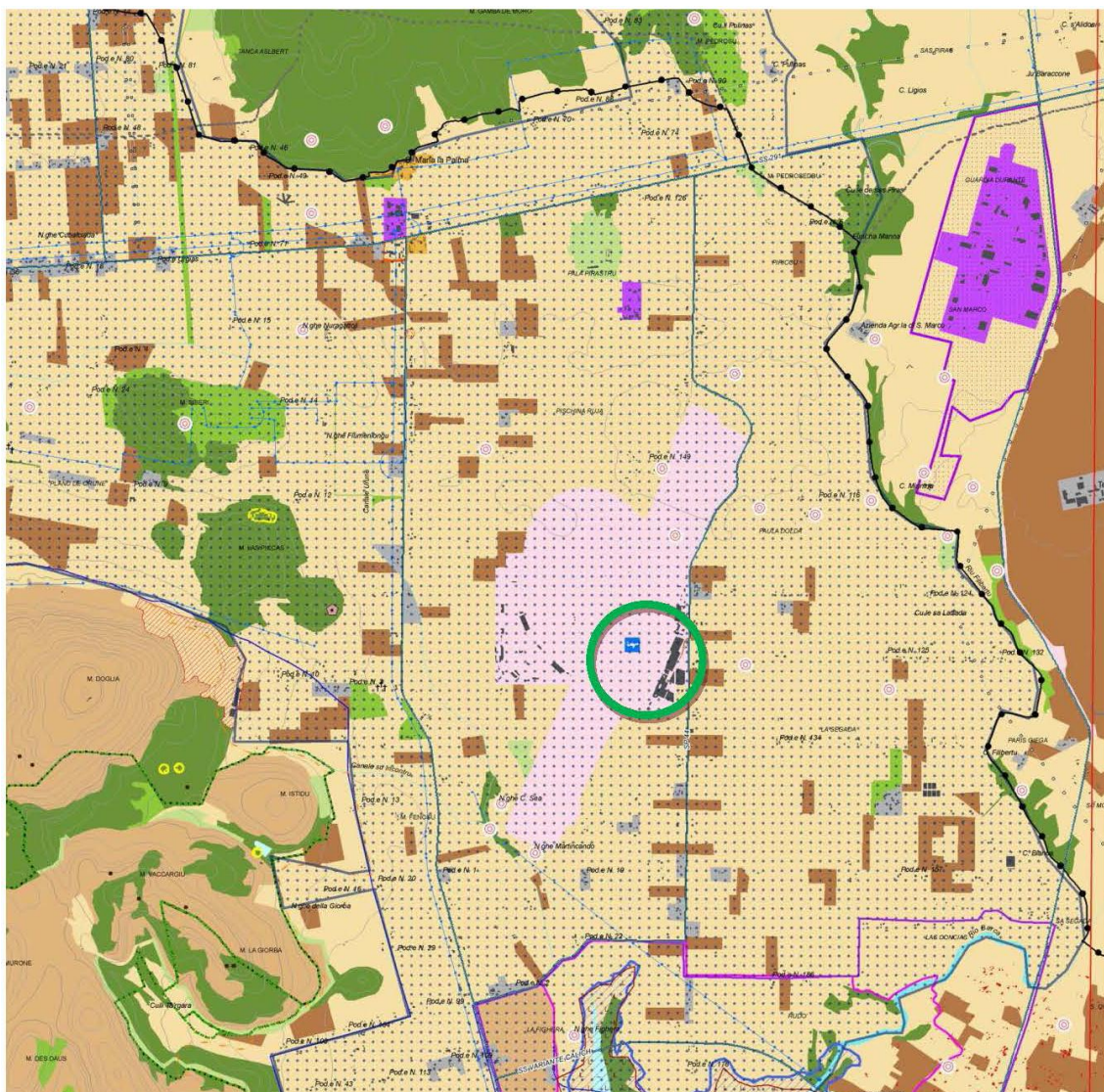
UBICAZIONE DELL'INTERVENTO: Comune di Alghero – Sottozona G8 AEROPORTUALE del PRG

ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE: L'intervento è inserito all'interno del perimetro urbano del Comune di Alghero, sottoposto a Tutela Paesaggistica con **Decreto Ministeriale del 04 Luglio 1966** (G.U. n.325 del 27/12/1966).

Nel **Piano Paesaggistico Regionale** l'intervento è inserito all'interno dell'**Ambito 13 (Alghero)** nell'**Area delle infrastrutture – infrastrutture riguardanti i nodi dei trasporti, il ciclo dei rifiuti, quello delle acque e quello dell'energia elettrica** (artt. 102-103-104 NtA PPR).



VINCOLO AMBIENTALE LEGGE N°1497 DEL 29/06/1936



STRALCIO P.P.R.

NOTE DESCRITTIVE SULLO STATO ATTUALE DELL'AREA: Il corpo originario dell'aerostazione passeggeri dell'aeroporto di Alghero venne realizzato nel 1968 su progetto degli architetti A. Simon Mossa e G.F. Marras.

L'edificio si articolava su tre livelli con le seguenti destinazioni d'uso:

- 1) piano seminterrato destinato alla movimentazione dei bagagli con accessi mediante rampe di notevole pendenza; la restituzione dei bagagli avveniva al piano superiore (sala arrivi) mediante nastri trasportatori che li sollevavano dall'interrato;

- 2) piano terra dedicato alle aree operative, di accoglienza passeggeri e di tutti i servizi ad essi connessi;
- 3) piano primo in cui trovavano ubicazione tutti gli uffici ENAC della DCA locale.

Dal 1968 in poi l'aerostazione ha subito tutta una serie di modifiche mirate ad adeguare la sua capacità ai crescenti flussi di traffico.

I lavori di maggiore rilevanza furono comunque eseguiti nel 1996.

In seguito ad un finanziamento della Regione Sardegna, fu potenziata la zona arrivi (prima dell'intervento le sale arrivi erano due: una per gli "internazionali" di circa 450 m² e una per i "nazionali" di circa 390 m²; sprovviste di servizi igienici). Questo intervento ha consentito di adeguare dimensionalmente la sala che è diventata unica ed è stata dotata di servizi igienici. Inoltre, con la copertura del piazzale laterale adiacente, è stato possibile modificare il sistema di restituzione dei bagagli in arrivo. Nello stesso intervento sono state realizzate le rampe di accesso lato aria per l'eliminazione delle barriere architettoniche.

Il finanziamento CIPE del 1999 ha consentito invece l'edificazione di un nuovo importante corpo di fabbrica, recentemente inaugurato, adiacente e collegato al corpo originario e che viene praticamente considerato come "nuova aerostazione". Gran parte delle operazioni legate alla movimentazione bagagli e al flusso dei passeggeri in arrivo e in partenza sono state infatti trasferite nella nuova unità, che ospita anche gran parte degli uffici della società di gestione e dell'Enac, lasciando alla parte più "antica" le funzioni più strettamente commerciali che vanno comunque, ormai da tempo, assumendo sempre maggiore importanza.

Negli ultimi anni la "vecchia" aerostazione è stata sottoposta a una serie consistente di lavori per il suo recupero funzionale, ammodernamento e adeguamento. Il tutto per rendere maggiormente coerente e compatibile il corpo dell'edificio, sia sotto l'aspetto estetico che funzionale, con la nuova ala dell'aerostazione, con particolare riguardo alle rifiniture interne ed ai prospetti esterni.

Inoltre è stato adeguato il fabbricato alle sopravvenute esigenze sia derivanti dal

trasferimento nel nuovo corpo di alcuni servizi essenziali (attualmente: sala check-in, sala controllo bagagli, sala partenze e sala arrivi) ed alle mutate caratteristiche dei servizi aeroportuali; sia derivanti dal notevole incremento di traffico passeggeri, nazionale e internazionale.

FOTO 1 – FOTO AEREA DEL COMPLESSO DELL’AEROSTAZIONE





FOTO 2 – VISTA ZONA DI INTERVENTO (lato pista)



FOTO 3 – EX ACCESSO LATO PISTA AEROSTAZIONE "VECCHIA"



FOTO 4 – PENSILINA SCARICO BAGAGLI E EX ACCESSO LATO PISTA

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA:

Il nuovo intervento riguarda essenzialmente lavori da realizzarsi su un'area esterna posta tra il fabbricato più antico e la struttura più recente, e su una sezione della nuova aerostazione nel punto in cui essa si collega alla vecchia.

E' opportuno premettere che il carattere dei lavori sotto il profilo urbanistico-normativo è assimilabile a quello dell'"ampliamento e ristrutturazione", stante il fatto che vi è aumento volumetrico in corrispondenza dell'area esterna di intervento che comporta necessariamente un aumento della superficie coperta e una modifica, sul lato aria, del perimetro del complesso dei due edifici, nuovo e preesistente.

Anche il peso infrastrutturale sul territorio subirà una mutazione: vi è infatti un aumento delle superfici di raccolta e smaltimento relative alle acque meteoriche e anche le necessità relative al prelievo energetico saranno aumentate.

Le modifiche che riguarderanno invece la parte interna della nuova aerostazione mireranno alla riqualificazione di spazi sottoutilizzati, alla sistemazione funzionale di superfici operative che con la situazione attuale determinano la presenza di aree con vocazioni frammiste che non facilitano la gestione e i controlli.

La progressiva separazione delle aree arrivi e partenze è una delle scelte gestionali determinanti da cui è partito il presente intervento che vedrà una sistemazione definitiva degli spazi di accesso alla zona partenze che andrà a occupare anche gli spazi attualmente occupati dalla sala arrivi, mentre quest'ultima sarà spostata nella sua posizione definitiva nell'estremo meridionale della vecchia aerostazione.

Un altro aspetto fondamentale riguarda l'architettura interna del complesso edilizio, per la quale il progetto prevede interventi che unifichino sempre di più, da un punto di vista morfologico e di finiture, i due fabbricati del complesso dell'aerostazione. delle finiture.

All'esterno, il prospetto che subirà modifiche sarà quello lato aria. La nuova zona in ampliamento sarà, come già detto, ubicata nello spazio "di risulta" tra vecchia e nuova aerostazione. I prospetti dei due fabbricati da un punto di vista morfologico e compositivo mostrano un'uniformità dovuta al paramento lapideo bicromo posto a fasce orizzontali ed entrambi sono connotati da un andamento lineare della facciata. Da un punto di vista altimetrico il fabbricato più recente presenta un'altezza maggiore della vecchia aerostazione.

Il prospetto della nuova area in progetto, data la particolarità del suo posizionamento, assume quasi il ruolo di "cerniera" tra i due fabbricati. Per tale motivo si è pensato a una facciata strutturale continua completamente vetrata per tutta la sua altezza, con un andamento plano-altimetrico

curvilineo, che assolverà a una doppia funzione. Di tipo morfologico-compositivo andando a differenziarsi dall'andamento lineare e dalla densità materica dei due prospetti che lo affiancano; di tipo funzionale, collegando il filo della facciata della vecchia aerostazione posizionato più indietro rispetto al filo del nuovo fabbricato.

EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA: L'intervento in oggetto andrà a inserirsi in quella che è stata definita un'area di risulta, uno spazio aperto da riqualificare collocato tra i fabbricati della vecchia e della nuova aerostazione.

La chiusura di tale spazio in seguito al suo nuovo utilizzo previsto dall'intervento avrà come conseguenza il completamento del prospetto del complesso dell'aerostazione sul lato aria. Infatti, se già adesso i due fabbricati esistenti, quello più antico e quello più recente, sono stati uniformati da un punto di vista materico e morfologico, per dare l'idea dell'unicità complessiva dell'aerostazione, la nuova parte in costruzione andrà a posizionarsi esattamente nel punto di raccordo tra i due fabbricati.

Da questo deriva la scelta di differenziare compositivamente la sua chiusura prospettica, per evidenziarne il ruolo di perno e cerniera tra i due fabbricati che l'affiancano.

La quinta continua ondulata in pannelli di vetro diventerà un elemento caratterizzante il fronte lato aria del complesso, valorizzando ancora di più le due cortine murarie della vecchia e nuova aerostazione.



SIMULAZIONE FOTOGRAFICA SU PROSPETTO LATO ARIA

MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO: Una delle scelte progettuali che caratterizzano il nuovo intervento è stata quella di utilizzare una facciata continua di vetro strutturale per la chiusura sul lato aria della zona in ampliamento.

Tale scelta, se da un lato servirà per evidenziare nel fronte del complesso il nuovo elemento volumetrico presente, dall'altro grazie alla presenza di una superficie trasparente, andrà a richiamare lo spazio tra i due fabbricati attualmente presente e che in un certo senso permarrà come elemento di separazione tra le due parti del complesso, la vecchia e la nuova aerostazione.