

IL PIANO GUIDA PER IL NODO FERROVIARIO

Il piano guida dell'area in oggetto riguarda un area vasta in cui insistono tutta la zona portuale di fronte alla via Roma (molo Rinascita e molo Sabaudo) e il consistente spessore della fascia ferroviaria che delimita il bordo lineare della città consolidata e che si attesta su piazza Matteotti nella sua parte terminale.

Sul lato della laguna, I limiti dell'area verso si estendono fino a quel vasto terrain vague sfrangiato verso il bordo del litorale, dove il porto canale ospita attività legate al mare che si distribuiscono in punti molto lontani fra loro, creando una situazione generalizzata di grande dispersione edilizia.

Quest'area in dismissione è la più importante cerniera geografica e urbana fra la parte storica di Cagliari e quella più interna del sistema litoraneo; per posizione e scala l'intervento può riconfigurare l'intero destino della città stessa.

Il piano pertanto ha come obiettivo prioritario quello di rimettere a sistema questa importantissima porzione di territorio che potrebbe negli anni futuri cambiare completamente l'assetto dell'intera città, determinandone un diverso sviluppo economico, occupazionale e sociale a scala urbana ma anche territoriale, essendo questo il principale luogo di arrivo non solo del traffico urbano e metropolitano ma anche di approdo dall'esterno dell'intera isola. Storicamente le mappe individuano di fatto una zona di continui rinterri e cambiamenti del profilo della costa, che solo all'inizio del secolo scorso ospitava terreno utilizzato per le saline, sottratte successivamente al paesaggio lagunare all'arrivo della ferrovia, che ne determina un altro uso ma pur sempre " non urbano".

L'area in questione si estende per 66 Ha e per dimensioni si può equiparare quindi all'intera estensione del centro storico: se quantitativamente la dimensione dell'area di per se stessa è già eloquente, qualitativamente tutta l'area gode di visuali paesaggisticamente importanti e soprattutto della potenziale capacità di riconnessione dell'intero tessuto adiacente con il mare, e quindi anche della possibilità di valorizzazione della parte storicamente più pregiata della città di Cagliari. L'obiettivo generico di riconnessione della città storica al mare, aldilà delle separazioni indotte dalle infrastrutture dell'ultimo secolo, è dunque quello che va perseguito alla scala fisica delle relazioni urbane

Tuttavia, questo fattore non è che uno dei tanti e minori, perché la visione che sottende questa operazione dovrà obbligatoriamente fare i conti anche con la dimensione dei flussi in arrivo con il nuovo terminal, e quindi con un sistema di accoglienza derivato dalle dinamiche turistiche in cui l'attrattività paesaggistica e la qualità architettonica degli interventi devono essere opportunamente considerati come elementi essenziali della rigenerazione perché Cagliari possa divenire un player importante nell'offerta delle città affacciate sul Mediterraneo

La configurazione prevista dal nuovo porto e dal centro intermodale saranno pertanto rispettivamente l'immagine di arrivo della città di Cagliari per chi viene dal mare e per chi ci arriva via terra dall'aeroporto

E' necessario pertanto che il piano guida lavori ad una visione molto ampia, intesa certo a orientare e a soddisfare la funzionalità dell'area portuale, ma anche e soprattutto volta a costruire un architettura che sviluppi un sistema di relazioni sociali tra e con gli utenti, sollecitando e attraendo anche l'utente imprevisto e ancora sconosciuto del futuro, con un equilibrio tra programmazione e immaginazione, tra invarianti e flessibilità, con capienti spazi di libertà strutturati ma capaci anche di contenere e propiziare azioni e relazioni diverse dalla mera funzione commercialmente prevedibile del terminal delle crociere.

L'ambizione è inventare una sorta di grande dispositivo - o un insieme di dispositivi strategici, a beneficio del bene comune, che si definisca attraverso le azioni umane e materiali che in esso e attraverso esso si svolgono.

Un sistema quindi che non venga definito solo a partire dalla rappresentatività e funzionalità del suo contenuto, ma piuttosto si definisca nell'essere esso stesso capace di generare attività e trasformazioni nel futuro della città, come un sistema in cui siano gli utenti stessi a definire man mano la vitalità e l'uso della nuova parte di



AREA STAZIONE

- Piazza pedonale Matteotti
- Nuova stazione pt commerciale Atrio coperto
- 4. Piastra Parcheggio
- **Edificio esistente** 6. Parcheggio biciclette
- 7. Deposito biciclette 8. Pensilina metro
- 9. Biglietteria ARST 10. Pensiline bus
- 11. Parcheggio a raso dipendenti 12. Posto controllo
- 13. Garage privati
- **AREA FUSO** 14. Piazzetta del mulino

15. Servizi comuni

- (asilo, centro civico etc) 16. Abitazioni 3P con giardino 17. Abitazione in linea
- (1p commerciale +3p) 18. Museo
- **AREA CAMPUS**
- 19. Foresteria
- 20. Piccolo bar
- 21. Segreteria amministrazione 22. Accesso e servizi generali
- Passante pedonale

- 19. Foresteria
- 21. Segreteria amministrazione
- 23. Passante pedonale
- 24. Accesso zona ipogea

- (aule e studi professori) 37. Parcheggi a raso

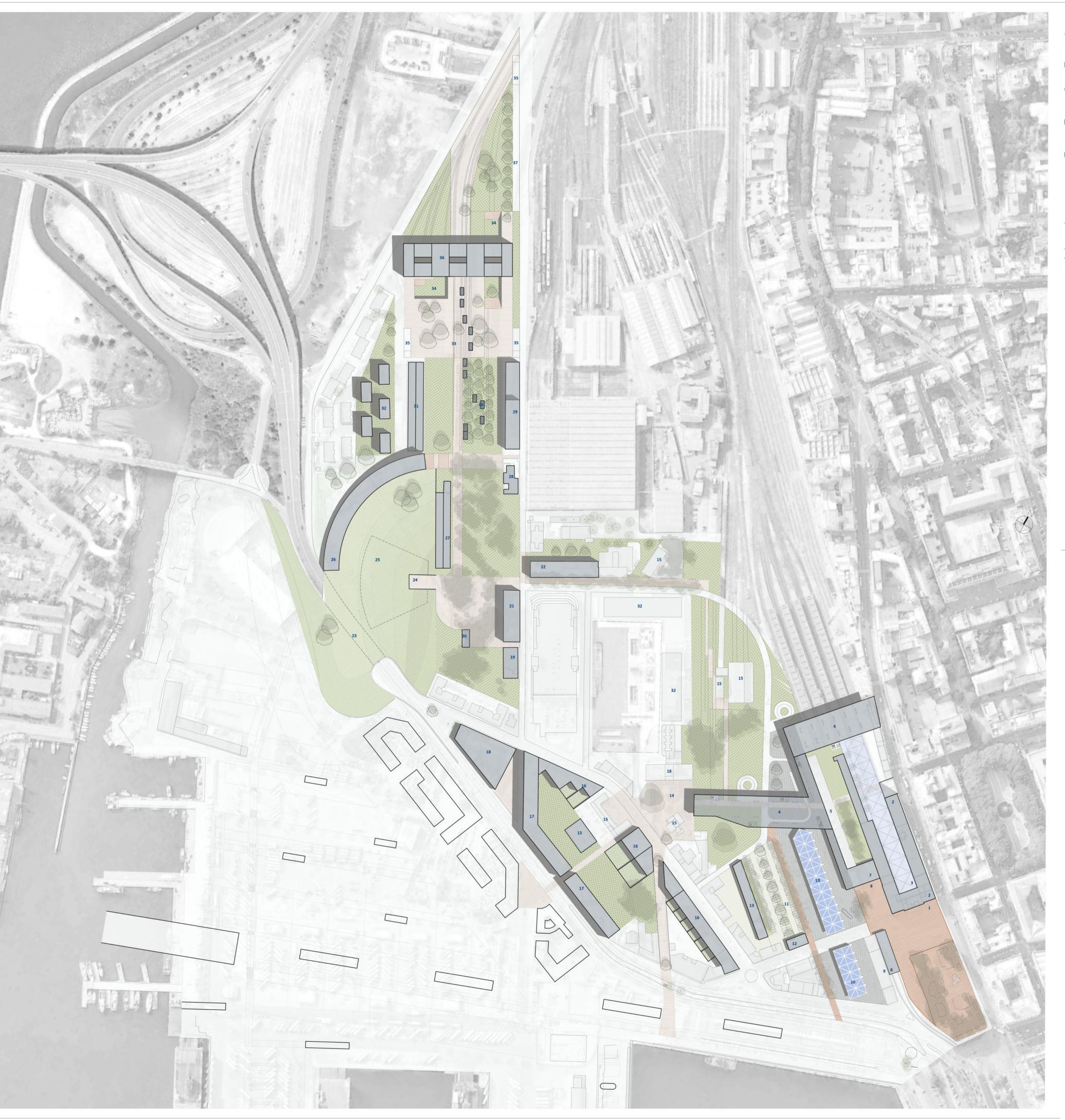
AREA CAMPUS

- 20. Piccolo bar
- 22. Accesso e servizi generali

- (loggia belvedere, aule)
- 27. Centro civico Tutto 28. Commerciale (market+ B e B)
- 30. Aule workshop su binari
- 32. Residenza universitaria
- 35. Rampe garage
- 36. Edificio principale campus
- 25. Terrapieno Belvedere (auditorium, parcheggi) 26. Edificio Belvedere



Area della stazione e delle saline nelle mappe storiche dal 1869 fino all'inizio del secolo scorso e una vista dal dirigibile della stessa area.



OBIETTIVI GENERALI DEL PIANO

- A) Creare una vasta permeabilità pedonale fra interno e esterno delle aree sia in senso longitudinale che trasversale alfine di riconnettere la città al mare, creando
- un nuovo paesaggio interno di aree verdi interconnesse B) limitazione e razionalizzazione massima dei percorsi carrabili destinati alla circolazione interna degli isolati sia
- del centro intermodale che del campus C) riqualificare il fuso fra via ripa di ponente e via della playa come quartiere di transizione fra il porto e l'interno città facendolo divenire una cerniera del sistema pedonale di accesso al mare.
- D) creare un nuovo campus universitario connesso pedonalmente con la zona del porto attraverso un passaggio fluido che oltrepassi la barriera viabilistica e si colleghi quindi anche con il fuso e il centro intermodale
- E) lavorare al terreno dei binari come ad un lascito di segni riutilizzabile per la creazione di un nuovo parco paesaggio ricreato a partire dalla storia del lavoro ferroviario. mantenere dove possibile l'impronta e la memoria del lavoro negli edifici da restaurare

INVARIANTI / PRESCRIZIONI

CENTRO INTERMODALE

spostamento della testa dei binari e copertura del nuovo "atrio". Permeabilità e utilizzo del piano terra stazione per funzioni commerciali

- realizzazione di una piastra parcheggi sopraelevata

spostamento della stazione bus

- Il passante pedonale è costituito da un edificio di contenimento del suolo il passante pedonale dovrà permettere il flusso carrabile di camion e autobus l'edificio del passante dovrà fungere anche da belvedere sul

- edificazione perimetrale a cortina 4 piani residenziali + 1

mantenimento degli edifici esistenti e dell' attraversamento

centrale e diagonale con gli alberi interna all'isolato

edificazione perimetrale case in linea 3 piani con giardino,

circolazione la via della playa viene utilizzata per un sola

direzione e basso limite della velocità ; al centro è prevista

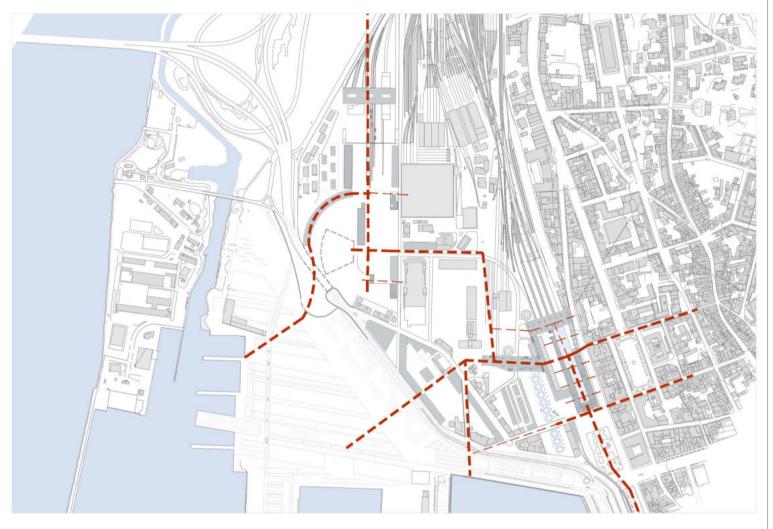
una zona di traffic calm con ulteriore riduzione della velocità

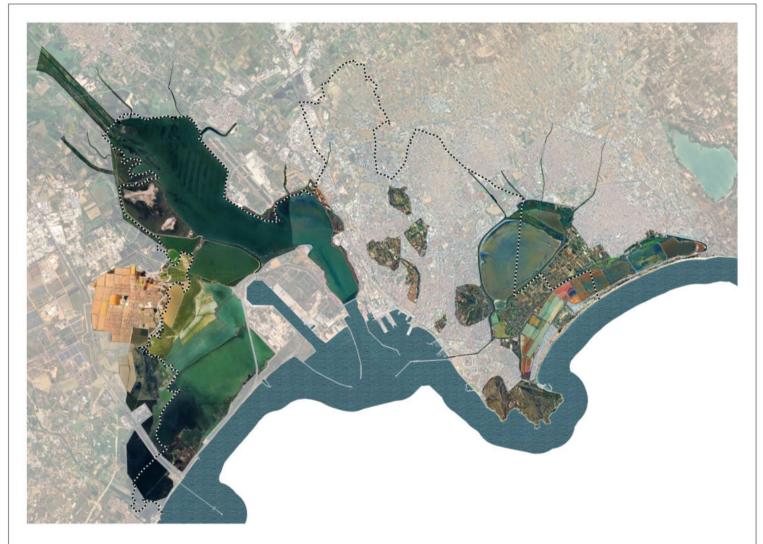
su via della playa; mantenimento degli edifici esistenti

commerciale pt sul lato via di ripa di ponente ;

Il parco dei binari - creazione di uno spazio vuoto principale orientato lungo l' asse longitudinale no/se su cui si attestano tutti gli edifici del campus e che si articola come una lunga piazza /parco / paesaggio interno di riferimento.

- Suddivisione in quattro settori dell'area campus in dimensioni e ritmo urbano come definito dal disegno del piano. mantenimento e ristrutturazione degli edifici ferroviari vincolati dalla sovrintendenza.







ASSESSORATO DELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA E DELLO SVILUPPO URBANISTICO SERVIZIO PIANIFICAZIONE STRATEGICA E TERRITORIALE

PUC 2024

IN ADEGUAMENTO AL PPR E AL PAI

TEMA PROGETTO GUIDA AREE PORTUALI RETROSTANTI I MOLI SABAUDO E RINASCITA AREE DEL FUSO TRA VIA RIVA DI PONENTE E VIALE LA PLAIA, AREE DEL PARCO **FERROVIARIO**

OGGETTO MASTERPLAN AREE NODO FERROVIARIO

DATA MARZO 2024

TAVOLA QP.PROGUIDA.B.5.2.A