



COMUNE DI CAGLIARI

ASSESSORATO ALLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA E DELLO SVILUPPO URBANISTICO

SERVIZIO PIANIFICAZIONE STRATEGICA E TERRITORIALE

PIANO URBANISTICO COMUNALE 2024

TEMA **NODO FERROVIARIO, FUSO, AREA PORTUALE RETROSTANTE I MOLI SABAUDO E
RINASCITA**

OGGETTO **RELAZIONE PROGETTO GUIDA**

DATA **MARZO 2024**

ELABORATO **QP.PROGUIDA.B.5.REL**



INDICE

1. Introduzione
2. Indirizzo strategico
 - 2.1 Inquadramento generale/analisi territoriale
- 2.2 Criticità riscontrate
 - 2.3 Fattori positivi
 - 2.3 Obiettivi di progetto
3. Le unità minime funzionali
4. Scenario proposto
 - 4.1 Connessioni, zonizzazione, infrastrutture, servizi
 - 4.2 Pedonalizzazione e il nuovo paesaggio interno
5. Nodo ferroviario/ centro intermodale
6. Il fuso
7. Il campus e il parco dei binari
8. Banchina di Sant'Agostino e molo Sabaudo
9. Parco e area Via riva di ponente
10. Darsena Pescherecci
11. Molo rinascita
12. Molo di Ponente

*Le aree della stazione e del porto
dal dirigibile all'inizio del secolo
scorso*



1. INTRODUZIONE

Obiettivi e finalità del progetto guida

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 Sabauda) 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 verso Nord dell'area si estenuano in 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.

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 riconnesione 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, al di là 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 deve essere opportunamente considerata 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 - strategico, 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 mano a mano la vitalità e l'uso della nuova parte di città.

2. INDIRIZZO STRATEGICO

Valorizzazione delle aree fronte mare

Progetto guida B.5.: Molo Ichnusa, lungomare via Roma, piazza Matteotti, isolato stazione ARST, stazione FFSS, area Porto compresa tra la banchina di Sant'Agostino, i moli Sabaudo e Rinascita e il canale di Santa Gilla

2.1 Inquadramento generale/ analisi territoriale

L'intero ambito deve essere considerato, oltre che nel suo insieme, ripartito in tre distinti sub-ambiti, per ciascuno dei quali può essere elaborato un progetto autonomo e funzionale, allo scopo di poter procedere per parti alla riqualificazione dell'area.

Due dei sub-ambiti sottoindicati (Porto storico sulla via Roma e area portuale oltre la banchina di Sant'Agostino fino al canale di Santa Gilla), ricadono in parte tra le aree soggette alla disciplina del Piano Regolatore Portuale.

I tre sub-ambiti sono quelli di seguito indicati:

B.5.1 - Area compresa tra il Molo Ichnusa e la banchina Sant'Agostino, per una fascia che comprende anche la via Roma (parte Autorità Portuale);

B.5.2 - Piazza Matteotti, l'isolato della Stazione ARST, il fuso tra viale La Plaia e via Riva di Ponente, la Stazione ferroviaria e il parco ferroviario;

B.5.3 - la banchina di Sant'Agostino, i moli Sabaudo e Rinascita con le aree retrostanti fino al Canale di Santa Gilla (parte Autorità Portuale).

Una attenzione particolare è stata posta nella pianificazione dell'area portuale, in particolare sull'area oggi utilizzata per i traffici commerciali che tra cinque anni dovranno trasferirsi nel Porto canale andando a liberare un'area la cui estensione può essere paragonabile a quella del quartiere Marina. Uno dei temi più rilevanti che sono stati studiati nel Piano Urbanistico Comunale - attraverso il presente Progetto guida - è la "trasformazione del fronte mare della città". Con il ricorso alla progettazione urbana sono state verificate le possibili soluzioni per la realizzazio-

ne di una vasta area da utilizzare per usi urbani che dovrà tener conto della creazione del nuovo polo intermodale da localizzare nelle aree oggi destinate a parcheggio all'interno del Parco ferroviario.

Le risultanze dei progetti guida devono tener conto dalle nuove funzioni che si intende attribuire al fronte mare, oltre alla nuova dimensione di Home Port a cui ambisce la città, ovvero porto di partenza delle navi da crociera.

Nel momento in cui il traffico crocieristico è stato trasferito sul molo Rinascita, occorre individuare nuove funzioni per il Molo Ichnusa, utilizzabile dai grandi yacht e dalle imbarcazioni da diporto. La struttura potrà, poi, essere utilizzata per attività legate alla nautica, ma anche per destinazioni turistico-ricreative, come è avvenuto in questi anni con la realizzazione della base di Luna Rossa.

Nella pianificazione dell'area portuale occorre tener conto che le nuove città portuali sono destinate a diventare punti nodali in possesso di elevate capacità commerciali, finanziarie e gestionali: terminal passeggeri, zone franche, centri d'affari, di distribuzione e manipolazione delle merci, centri bancari e assicurativi, centri di informazione turistica, centri di ricerca avanzata, in sostanza tutta una gamma di attività non direttamente "portuali". La competitività dei porti viene così a dipendere da una serie di funzioni che trasformano il porto da mero punto di transito passeggeri e merci, determinando la possibilità di insediamento di attività del terziario avanzato ad alto valore aggiunto.

Con il trasferimento del traffico commerciale e RoRo al Porto Canale e la trasformazione del fronte mare in porto turistico, la Zona di Ponente deve essere riqualificata come polo della pesca, a completamento del recupero della zona della Scafa, con la realizzazione del "Parco della Quarta Regia".

La presente relazione si riferisce in particolare ai sub-ambiti B5.2 e B5.3

[Img. 1] Individuazione delle aree interessate dal presente Progetto Guida che ricadono nei sub-ambiti B5.2 e B5.3



2.2 Criticità riscontrate

La criticità maggiore è rappresentata dai volumi del traffico automobilistico di attraversamento, che ostacolano le percorrenze trasversali dal Centro Storico verso il porto e viceversa.

Un'altra criticità, conseguenza della prima, è rappresentata dall'assetto imperniato esclusivamente su fasce longitudinali: prima i portici, poi la carreggiata stradale, poi i giardini, poi la fascia per il TPL dove è previsto il tracciato della metro e, infine, la fascia della banchina portuale. L'assetto sopraindicato, consolidato da lunghissimo tempo, ha sempre ostacolato l'utilizzo della banchina del porto storico per usi urbani, come proiezione della Marina sul fronte mare.

È necessaria la bonifica del canale, in particolare in prossimità della darsena dei pescherecci.

Una particolare attenzione deve essere posta alla relazione delle aree destinate al traffico crocieristico e alla prima accoglienza con gli spazi pubblici contigui della nuova piazza Matteotti e del fronte mare della via Roma. Nel fuso tra viale la Plaia e via Riva di Ponente sono presenti delle preesistenze, tuttora utilizzate per attività varie, ricadenti su aree demaniali e in parte su proprietà privata; l'area è per ampie parti sotto utilizzata rispetto alle sue potenzialità e in parte oggetto di un forte degrado.

2.3 Fattori positivi

L'ampia area di fronte ai portici della via Roma (di lunghezza superiore ai 750 m e di larghezza maggiore di 100 m) rappresenta una grande opportunità, oltre che per il centro storico, per l'intera città e la sua area vasta. Sotto questo aspetto sono strategiche le politiche in atto riguardo alla mobilità sostenibile, sia con la realizzazione della tratta della metropolitana di superficie piazza Repubblica - piazza Matteotti, con il rafforzamento del TPL e con la realizzazione del centro intermodale in corrispondenza del parcheggio della "Stazione" di piazza Matteotti.

Con queste condizioni dovrebbe essere possibile diminuire sempre di più l'incidenza del traffico di attraversamento; l'accessibilità esterna è, inoltre, garantita dai parcheggi di testata del parco ferroviario (sul lato occidentale) e di Bonaria/Diaz/Colombo (sul lato orientale).

B.5.2 - Piazza Matteotti, l'isolato della Stazione ARST, il fuso tra viale La Plaia e via Riva di Ponente, la Stazione e il parco ferroviario.

L'area del Parco ferroviario offre tante opportunità per risolvere la problematica del Centro Intermodale, per realizzare un parcheggio in struttura che mantenga e consolidi la funzione già esistente, per favorire le relazioni tra la stazione, da riqualificare per farla diventare, al pari delle più importanti stazioni italiane ed europee, un importante polo di servizi per i viaggiatori, per i turisti e, in generale, per tutti i city user, lo studentato dell'ERSU con i relativi servizi, il campus universitario previsto nell'area non più utilizzata come bene strumentale dalle Ferrovie e le altre funzioni che saranno previste nel fuso tra via Riva di Ponente e viale La Plaia e nell'area portuale che andrà a liberarsi una volta trasferite le attuali funzioni commerciali nel Porto canale.

La testata di piazza Matteotti, con la stazione confermata nella sua posizione ma arricchita di funzioni, potrebbe essere integrata con nuovi

spazi aperti che ampliano l'attuale piazza, liberata dalla funzione di terminal Arst, rilocalizzato in aree più idonee, all'interno del Parco Ferroviario. Le nuove piazze sono definite da completamenti di edificazione esistente (gli edifici dei ferrovieri) di un ambito che merita un'elevata qualità urbana.

Le aree più interne del parco ferroviario potrebbero essere destinate ad accogliere spazi per servizi e strutture per attività produttive.

Deve essere favorita la rifunzionalizzazione dei volumi della stazione ferroviaria per l'insediamento di servizi e attività commerciali.

Deve essere verificata la possibilità di realizzazione di nuove volumetrie sul fianco della Stazione FS, ospitanti funzioni legate alle attività di scambio intermodale, e il completamento dell'isolato delle "case dei ferrovieri".

B.5.3 - la banchina di Sant'Agostino, i moli Sabauda e Rinascita con le aree retrostanti fino al Canale di Santa Gilla (parte Autorità Portuale).

Le aree portuali, con i moli Sabauda e Rinascita, nei quali attraccano le navi da crociera, sono strategiche per l'accoglienza dei crocieristi; gli spazi antistanti i moli devono essere attrezzati e adeguatamente collegati con la piazza Matteotti (centro intermodale), con il fronte mare della via Roma e con la Marina.

La posizione delle aree portuali in continuità con la piazza Matteotti (centro intermodale) e con la città storica costituisce un fattore positivo, che potrebbe contribuire a migliorare l'attrattività turistica della città.

Il fuso tra viale la Plaia e via Riva di Ponente ha ugualmente una posizione eccellente, in prossimità dell'area portuale, che suggerisce la localizzazione di funzioni pregiate integrate con residenze, complementari e di supporto al comparto turistico e portuale o a quello dei servizi generali. La valorizzazione del parco della quarta Reggia

*L'area del porto e della stazione all'inizio
del secolo scorso*



rappresenta un importante “tassello” del sub-ambito, sia come testata del ponte ciclopedonale per Giorgino, che come area verde necessaria alla migliore vivibilità di un sub-ambito destinato in larga parte ad attività portuali.

Il ponte ciclo pedonale della Scaffa è indispensabile per ripristinare la continuità tra Giorgino e la città, creando una nuova percorrenza suggestiva, importante sotto diversi punti di vista: costituisce parte della connessione ciclabile con

le dorsali regionali;

sarebbe utilizzabile anche per la processione di Sant'Efisio nella tappa verso la chiesetta della fattoria Ballero;

migliorerà notevolmente l'accessibilità di Giorgino, del villaggio dei pescatori e di tutte le attività contermini.

2.3 Obiettivi di progetto

L'obiettivo principale è la ridefinizione del rapporto tra la città storica e il porto, attraverso un differente utilizzo della fascia compresa tra i portici della palazzata e la banchina, che deve essere restituita agli usi urbani.

La darsena mantiene la sua funzione di piccolo porto di accesso alla città storica.

B.5.2 - Piazza Matteotti, l'isolato della Stazione ARST, il fuso tra viale La Plaia e via Riva di Ponente, la Stazione ferroviaria e il parco ferroviario.

La realizzazione del centro intermodale, previsto nel parcheggio della Stazione, da intendersi prioritariamente come efficace "modalità integrata" della organizzazione di arrivi e partenze con diversi mezzi di spostamento, è centrale e strategica per il riassetto della Piazza Matteotti, la cui riqualificazione è ricompresa nel progetto già in attuazione per piazzale Roma

Riqualificare l'intero fuso tra Viale la Plaia e Via Riva di Ponente per localizzare funzioni pregiate integrate con le residenze, complementari e di supporto alle attività turistico ricreative.

E' in corso lo studio di fattibilità tecnica ed economica del "Passante interrato" lungo la via Roma lato porto, strategico per consentire di raggiungere l'obiettivo di connettere la città con la banchina portuale.

B.5.3 - la banchina di Sant'Agostino, i moli Sabaudo e Rinascita con le aree retrostanti fino al Canale di Santa Gilla (parte Autorità Portuale)..

La nuova darsena destinata alla nautica da diporto ricomprende anche la banchina est del Molo Sabaudo, dal quale si può godere del bellissimo panorama che ricomprende la via Roma con la Palazzata del Cima e i giardini storici, il Quartiere Marina e il Centro storico fino alle mura e al Castello. Tale lato del Molo Sabaudo può essere attrezzato con servizi, attività di ristorazione, negozi etc realizzando una passeggiata di grande attrattività paesaggistica.

E' prevista la realizzazione di un nuovo margine edificato sulla via Riva di Ponente, con volumi aventi destinazioni d'uso varie, dal ricettivo al direzionale fino al terziario avanzato ad alto valore aggiunto. Un percorso interno parallelo alla via Riva di Ponente, quasi una sorta di "diagonale" dovrebbe costituire la principale armatura di collegamento interna all'area portuale per arrivare fino al Parco della Torre della Quarta Regia.

Nel Molo Rinascita destinato all'attracco delle navi da crociera è prevista la realizzazione del terminal crociera con l'area di security che dovrebbe arrivare a comprendere anche la radice dello stesso molo.

La grande area di forma triangolare compresa tra la Darsena Pescherecci, la banchina alla radice dei due grandi moli Sabaudo e Rinascita e il nuovo margine edificato sulla via Riva di Ponente, dovrebbe ospitare una grande opera di architettura plurifunzionale, importante per i turisti e per l'intera città.

Attrezzare per l'accoglienza dei crocieristi le aree portuali retrostanti i moli Sabaudo e Sanità. Definire la sistemazione del suddetto sub-ambito portuale in continuità con la contigua piazza Matteotti, sede del centro intermodale e con il fronte mare storico.

Realizzazione del ponte ciclo pedonale, strategico per completare la valorizzazione del parco della quarta Reggia e per ripristinare la continuità tra Giorgino e la città, favorendo in tal modo anche la rivitalizzazione del vecchio borgo dei pescatori

3. LE UNITÀ MINIME FUNZIONALI

Di seguito si declinano gli obiettivi di progetto da raggiungere nell'ambito delle diverse unità minime funzionali opportunamente descritte nella

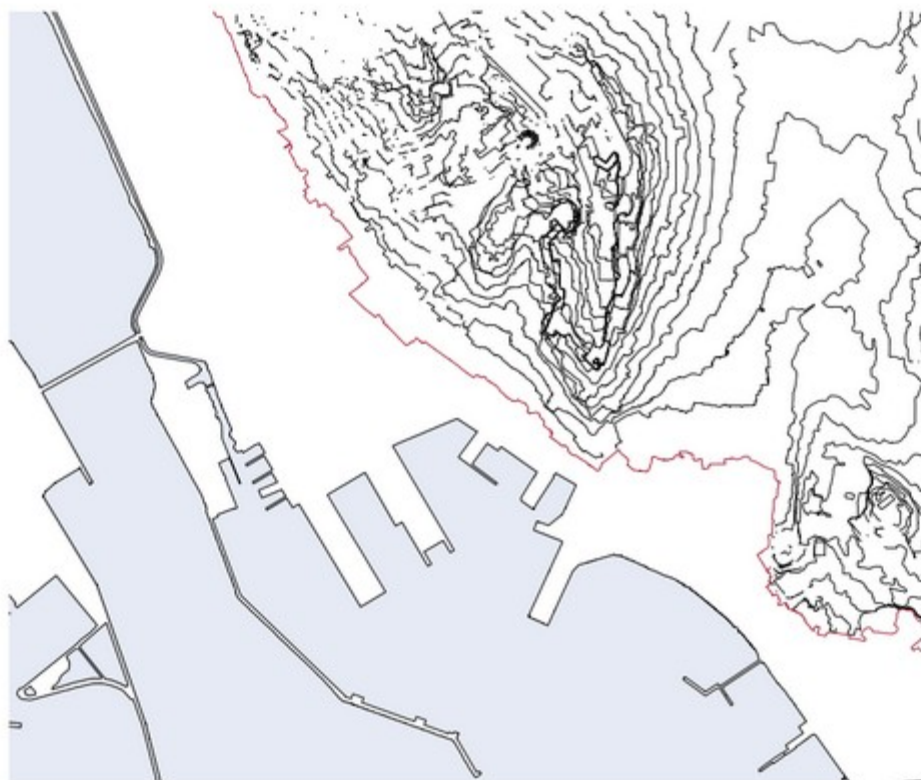
Le unità minime funzionali di seguito elencate e descritte individuano ambiti territoriali circoscritti rispetto alla sistemazione complessiva definita dal Piano Guida (che costituisce la cornice generale di un programma di sviluppo unitario), con obiettivi specifici, che possono dunque essere sviluppati/progettati in maniera autonoma ma che devono essere attuati in piena rispondenza al piano. All'interno di una gestione amministrativa delle diverse unità minime funzionali, che deve rispondere alla necessaria flessibilità di dinamiche economiche ed urbane non ancora consolidate, ma con il preciso intento di non rinunciare agli obiettivi di qualità che il Piano deve garantire, sono istituite delle unità urbane strutturanti o invarianti progettuali che sono aree di sovrapposizione o di forte influenza tra le unità minime. Le unità urbane strutturanti sono pensate come solide figure urbane, capaci di generare la ricucitura, che pur rifacendosi ai tipi di spazi della città storica, sappia esprimere adeguatamente la contemporaneità.

Il progetto delle invarianti viene descritto nelle unità di riferimento, e sarà delegato nella maggioranza dei casi ad una fattibilità tecnica ed economica di iniziativa pubblica, ma potrà essere sviluppato in stretta cooperazione con gli stakeholders principali (FFSS , RFI e Porto, Università, ma anche privati) presenti nell'area avviando pratiche di co finanziamento pubblico – privato. Appare evidente che ciascun'unità che sia interessata dal piano guida dovrà trovare la propria coerenza nella relazione con gli elementi invarianti e che la continuità e l'armonizzazione negli elementi architettonici e nel carattere degli spazi aperti/pubblici si definisce sempre a partire prioritariamente dagli spazi pubblici principali. Nelle diverse unità che sono soggette a queste

sovrapposizioni o adiacenze, è fatto pertanto obbligo di coordinamento delle scelte progettuali (materiali, serramenti, colori, arredo urbano, esenze arboree, etc), in modo da costituire coerentemente le unità urbane strutturanti il piano guida. Resta inteso che tutti gli interventi dovranno essere sempre ispirati a principi di sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Le unità minime funzionali sono:

1. Il centro intermodale e la nuova città' pedonale
2. Il fuso fra il porto e il nodo ferroviario
3. Il campus e il parco dei binari
4. Il parco del porto storico e il fronte mare
5. I moli S.Agostino e Sabauda
6. Darsena Pescherecci
7. Il Terminal Crociere Molo Rinascita
8. Il percorso litorale sul Molo di Ponente



OROGRAFIA
scala 1:nta

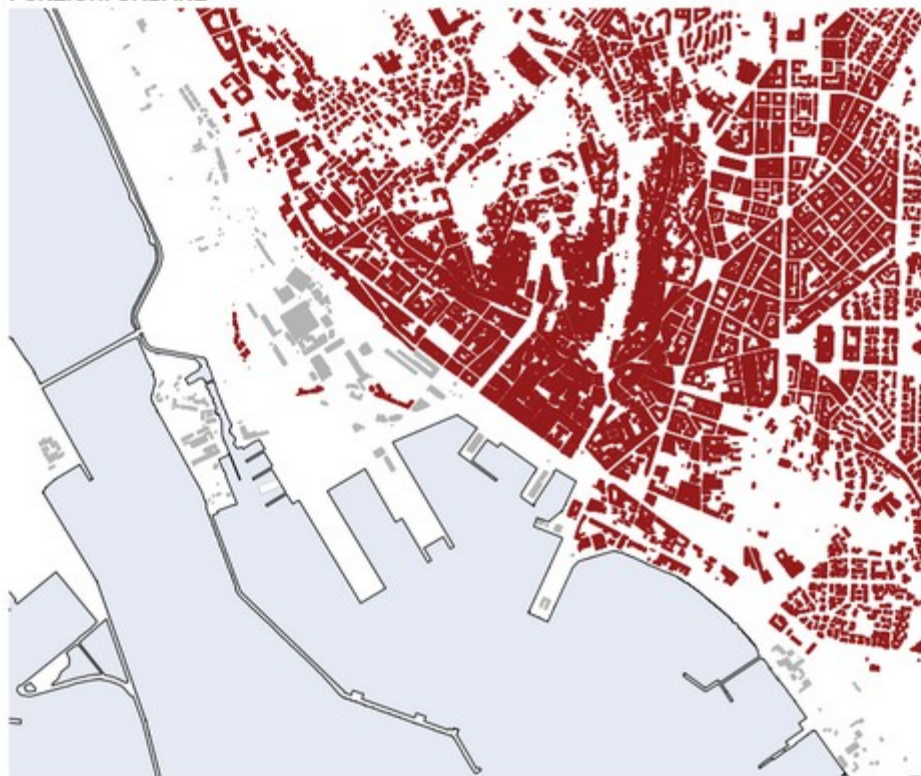
Il territorio di Cagliari si caratterizza per la presenza di due rilievi orografici sui quali sorge la città storica. A questi si contrappone una lunga fascia costiera pianeggiante compresa tra la quota 0.00 e +0.10. Questo spazio si dilata e compie

seguito la linea della costa e storicamente ha accolto le principali infrastrutture urbane. L'area di progetto si sviluppa interamente in questa fascia altimetrica e ha un orientamento principalmente orizzontale.



COSTRUITO URBANO
scala 1:nta

FUNZIONI URBANE





Il costruito si distingue per due caratteri urbani differenti: da una parte, verso nord-est sui leggeri declivi orografici prevale la città consolidata e compatta nella quale è riconoscibile la griglia degli isolati. Verso sud-ovest il costruito si caratterizza con

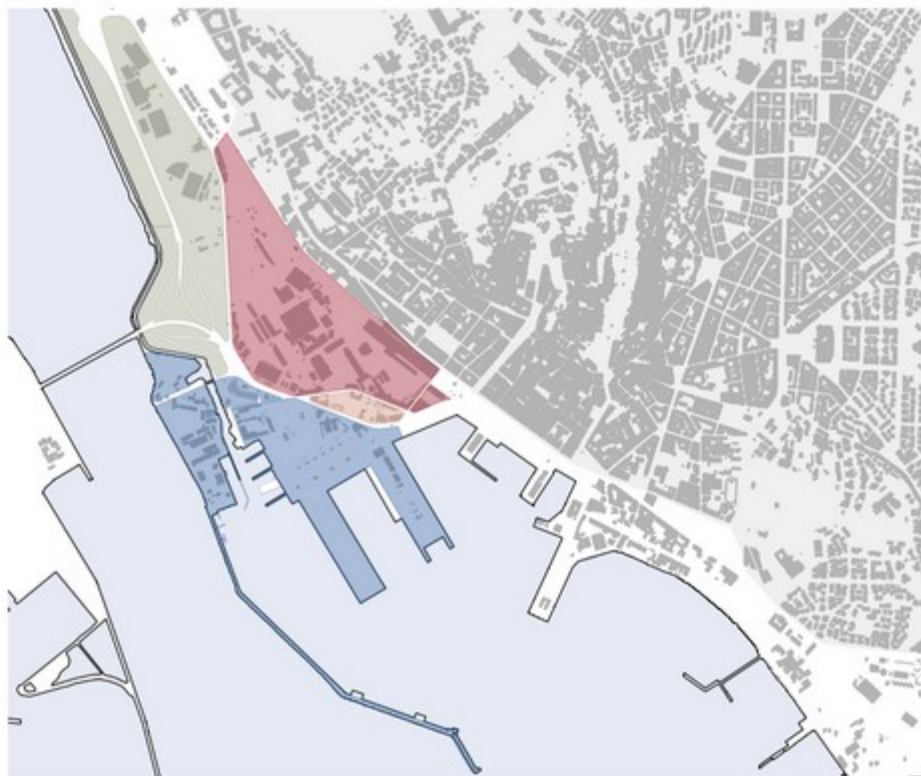
un'edificazione più puntiforme e con la comparsa di grandi contenitori funzionali che si distinguono dalla grana residenziale.



RETE INFRASTRUTTURALE

scala 1:25

La rete infrastrutturale è caratterizzata dalla griglia delle strade interne al tessuto consolidato che restituiscono la geometria degli isolati più compatti. Differentemente, il fronte mare si distingue per la presenza di una densa e consistente fascia di infrastrutture - quali la ferrovia, strade a scorrimento veloce e la linea della metro in costruzione - che impediscono il rapporto diretto tra la città storica e il porto.





4. SCENARIO PROPOSTO

4.1 Connessioni, zonizzazione, infrastrutture, servizi

Il nuovo assetto di una enorme area di cerniera propone, in coerenza a tutte le azioni previste dagli altri piani guida e a quanto auspicato già negli obiettivi del PUC, *la riconnessione della città al mare*, costruendo ampie percorrenze privilegiate che divengano luoghi identitari per la città, oltrepassando la separazione delle aree intercluse contigue, contraddistinte attualmente come fasce "funzionali" distinte tra città / strada / ferrovia/ porto / mare superando la concezione di zonizzazione e favorendo la commistione ordinata di un utilizzo polifunzionale delle aree dismesse (o in procinto di esserlo)

4.2 Pedonalizzazione: il nuovo paesaggio interno e lo spazio aperto

Il Progetto Guida è strutturato a partire quindi da un forte disegno di spazi pubblici principali relazionati fra loro, che riorganizzano l'intero comparto, orientati sia in senso Nord/Sud con diverse permeabilità, che Est/Ovest, attraverso la valorizzazione di assi esistenti ma anche nuovi, atti a saldare e consolidare nuovi legami fra le diverse zone urbanizzate. L'insieme di tutta l'area si percorre in un raggio di 15 minuti a piedi e sebbene le residenze non siano molte, i servizi disponibili per la città storica diverranno moltissimi.

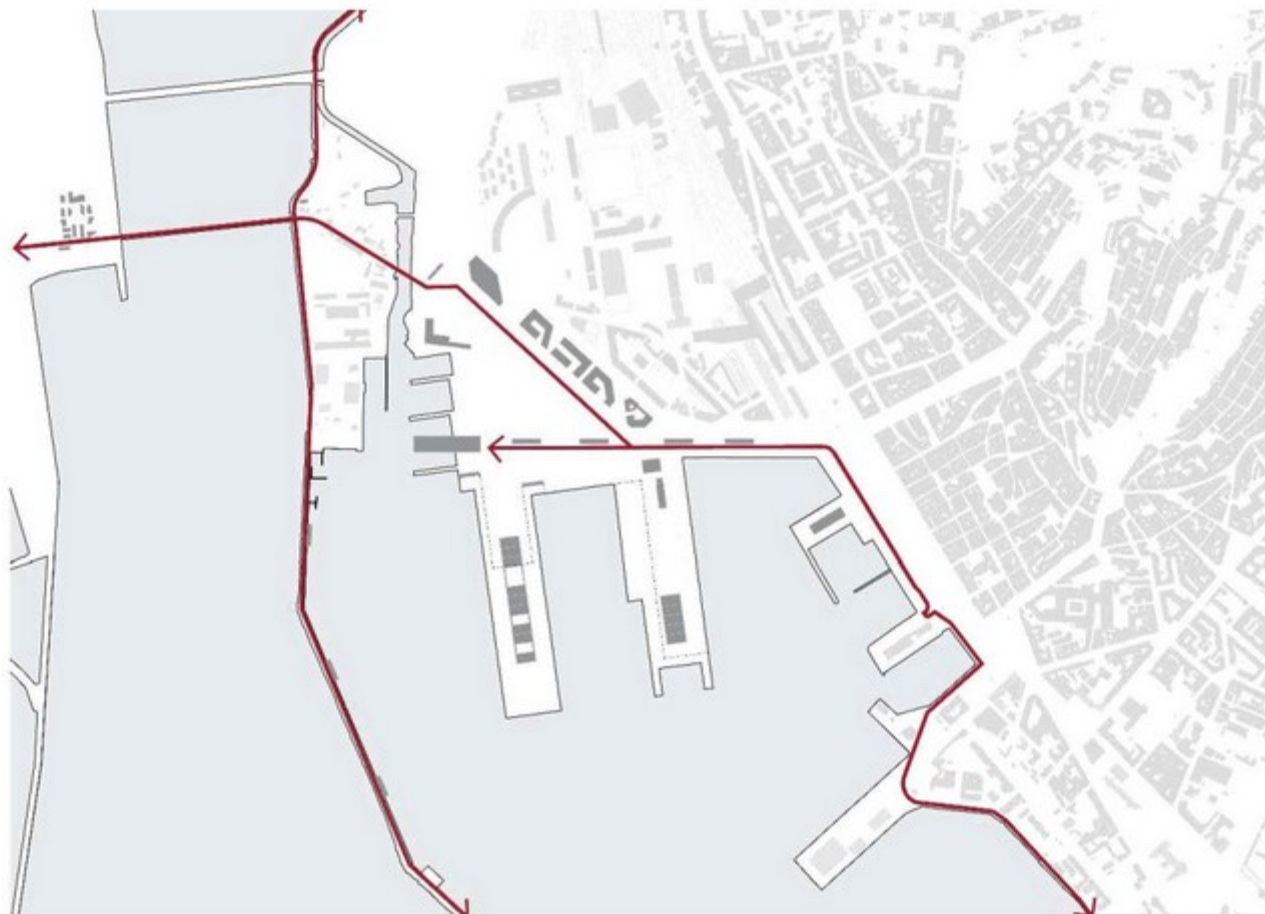
Il piano guida definisce, in modo trasversale alle varie unità funzionali, ampi settori di percorrenza ciclopedonale che viene sviluppata attraverso aree pavimentate filtranti ma soprattutto da un sistema di verde continuo che assume all'interno delle grandi aree diverse figure: dalla dimensione dei giardini collettivi-privati, ai parcheggi alberati, fino a zone di prato- parco, e poi ancora all'anfiteatro- belvedere del passante pedonale, nonché al parco dei binari e al grande parco del porto

Le diverse declinazioni degli spazi verdi, tutte insieme, costituiscono un nuovo paesaggio interno che sarà oggetto di un progetto unitario, per il quale saranno definiti gli elementi di continuità come nuove pavimentazioni, tipi di alberi e arbusti, nonché soluzioni coerenti fra loro per l'arredo dello spazio aperto.

Questo tema della grande dimensione dello spazio aperto oggi disponibile a essere riconfigurato come paesaggi - interni o aperti - va intesa come un vuoto non urbanizzabile secondo gli schemi classici della città, ed è in realtà il sostrato più importante che il progetto risolve, intendendolo come il vero nuovo "tessuto" connettivo di tutti i diversi temi, il "positivo" a partire dal quale ripensare tutta l'area del nodo ferroviario e del porto *Pertanto la declinazione dello spazio aperto nelle diverse accezioni di un paesaggio sempre protagonista, che si sviluppa tra le parti come un vuoto attivo, comunque va intesa come l'asse portante e prioritario dello spazio pubblico di quest'area, ed è quindi la sua invariante fondamentale*

Il sistema insediativo dell'ambito, si definisce a partire dalla specifica morfologia dei grandi superfici monofunzionali determinate dalla presenza delle macrofunzioni, che sono definite al loro contorno dalla viabilità di scorrimento sui perimetri delle due principali aree che ospitano rispettivamente la zona ferroviaria e quella portuale. Gli assi infrastrutturali provenienti da nord /ovest - E 25/ via Riva di Ponente, viale Trieste e via Roma – non interagiscono attualmente in modo preponderante nella circolazione dell'area, trattandosi di zone intercluse che in questo momento funzionano con circolazioni interne attraverso l'eccezione di alcuni punti di comunicazione con l'esterno in cui avvengono i flussi di ingresso/uscita.

Nell'ipotesi di riassetto dell'intera area, diven-



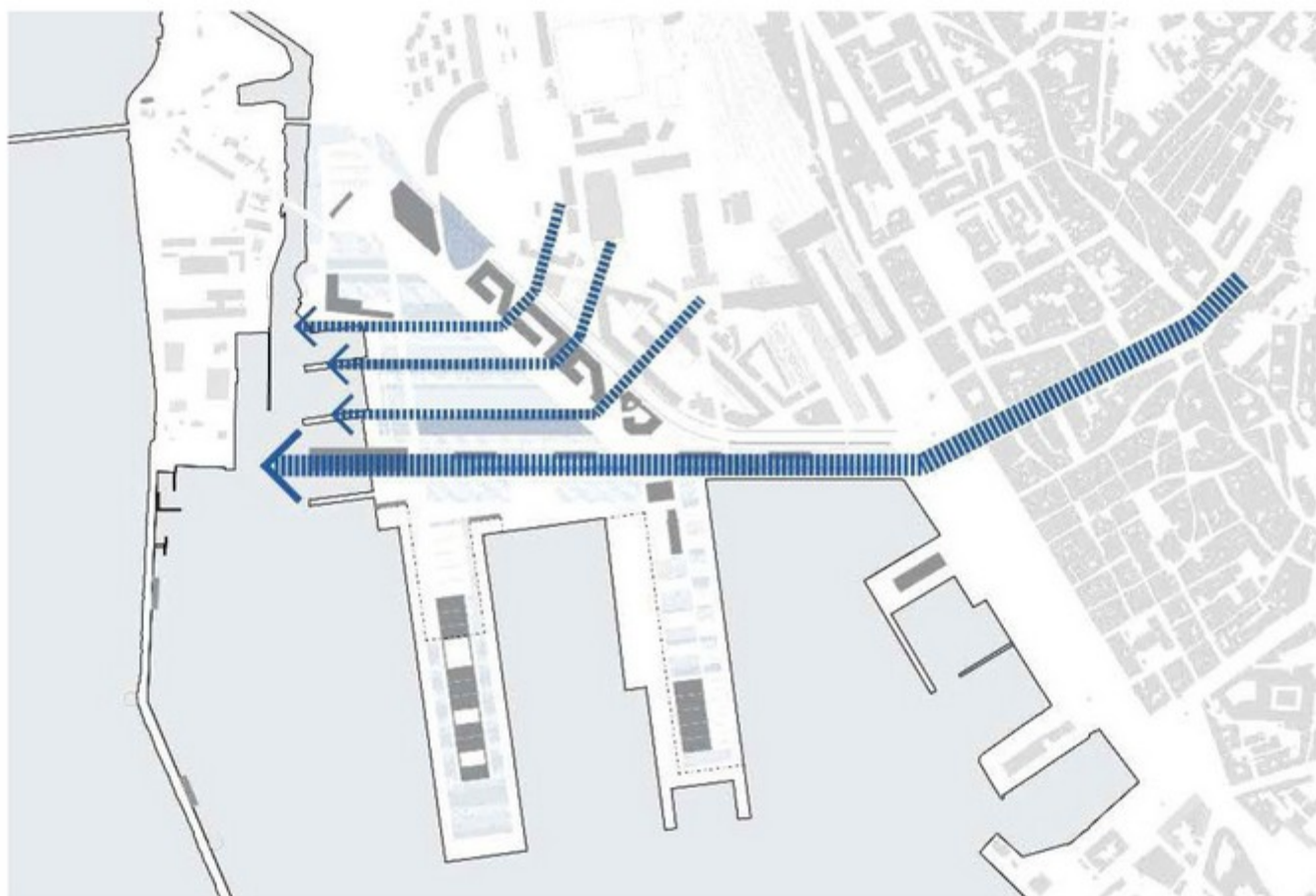
tano invece fondamentali le permeabilità nelle diverse direzioni e l'intensificarsi delle relazioni funzionali fra interno isolato ed esterno città, cercando di favorire sempre di più la trasformazione di queste aree in parti di città che partecipino alla vita della nuova Cagliari.

Dimensionalmente infatti, la parte costituita dall'insieme della zona ferroviaria e del porto corrisponde praticamente ad un raddoppio dell'intera area del centro storico. E' ovvio che questa trasformazione non può che essere gestita con un approccio multifunzionale e multidisciplinare, attraverso un sistema di azioni non solo urbanisticamente significative ma anche promuovendo azioni mirate ad insediare popolazione residente e nuovi lavori legati all'intensificarsi del turismo crocieristico e del nuovo sistema intermodale.

Le azioni che andranno promosse afferiscono

pertanto alla più complessa sfera della rigenerazione urbana intesa anche come programmazione delle politiche sociali e abitative, inserendole peraltro nell'ambito del panorama più ampio delle città mediterranee, in cui Cagliari deve inserirsi come destinazione nelle rotte crocieristiche a cui già altre città vicine - come per esempio Barcellona e Marsiglia - appartengono.

E' di fondamentale importanza che il rinnovamento urbano di Cagliari avvenga pertanto non tanto e non solo guardando verso il suo entroterra, come hub di scambio trasportistico dell'intera Sardegna, ma anche e soprattutto come città mediterranea di alto valore storico e ambientale, in grado di competere nell'ambito turistico globale per specificità proprie, con le altre città affacciate sul *mare nostrum*.



5. NODO FERROVIARIO / CENTRO INTERMODALE

L'area definita dalla via Roma a nord ovest, la stazione e la prospiciente Piazza Matteotti con la via Sassari e la via riva di Ponente e la via della Playa, è oggi un unico super isolato praticamente monofunzionale, adibito a parcheggio nei suoi vuoti interni.

La posizione dei binari ha fortemente condizionato la relazione della parte nord della città con il mare, peraltro provocando un vasto terrain vague verso la zona lagunare, che è stata destinata a funzioni infrastrutturali e soffre di un abbandono diffuso nonostante le indubbie qualità ambientali del sito.

Il piano guida prevede nuove permeabilità fra il futuro centro intermodale e la zona del porto, e se queste saranno attuate, la "nuova Cagliari" sarà in grado di rivitalizzare anche tutta l'area ad est della stazione ed il tessuto storico che ruota intorno alla piazza del Carmine.

Le azioni previste per riconnettere il tessuto esistente alla nuova parte di città che nascerà in tutta l'area oggi occupata dal porto e da una porzione del nodo ferroviario sono molteplici.

a) L'edificio della stazione

La stazione ferroviaria esistente è l'edificio che, per posizione e vocazione, è destinato a diventare il cuore del nuovo centro intermodale previsto. Come è già accaduto in altre città europee, lo spostamento dei binari permette di recuperare alla vita urbana parti del tessuto tagliate fuori dal fascio dei binari. Sarà dunque il lungo atrio coperto della stazione, area resasi disponibile dall'arretramento dei binari, il luogo dove avverranno la maggior parte degli scambi fra chi lascerà qui le auto per prendere i treni e i bus, nonché la nuova metropolitana leggera, o viceversa. Lo spostamento della testa dei binari è previsto poco più a nord della via Maddalena, laddove è anche prevista la realizzazione del nuovo sistema di piastra multi parcheggio sopraelevato che ospiterà un numero di posti superiori a quelli oggi disponibili a raso.

Da questo punto in poi, lungo il lato est sulla via

Roma, il fronte strada ospiterà funzioni commerciali e si apriranno numerose permeabilità trasversali dalla via Roma verso l'atrio coperto e l'interno del quartiere. Tutto il PIANO TERRA della stazione sarà destinato a locali di tipo commerciale, bar, ristoranti e negozi utili alla vita del nuovo centro intermodale, mentre il centro di controllo - che oggi occupa una posizione importante ad ovest verso l'interno dell'isolato - verrà gradualmente spostato ai piani superiori, liberando il PT e permettendo una permeabilità diffusa di relazioni significative fra la città e il nuovo comparto.

Sempre al piano terra, in direzione nord sud ma sul lato ovest, si colloca la lunga pensilina che ospita le fermate dei bus e che, tramite le demolizioni del cinema in disuso prospiciente la via Sassari e la conseguente apertura dell'isolato, diviene un importante segno di unione fra l'interno dell'isolato e l'affaccio sul mare. Di fondamentale importanza per la gerarchia dei percorsi pedonali, sarà il percorso coperto previsto sul lato ovest, che permetterà la continuità pedonale dalla discesa del treno / corriera o bus dai binari fino alla piazza Matteotti.

Gli attraversamenti trasversali in senso est ovest fra i tre edifici lineari esistenti della stazione e la loro riconfigurazione planimetrica al piano città, permetteranno un vasto spazio pubblico coperto, facilmente gestibile però perché beneficia di quelle tipiche attività che necessitano nei luoghi di scambio dove il flusso è sempre molto intenso.

b) I parcheggi

La piastra dei parcheggi che è necessario realizzare per liberare il comparto dalla presenza dei veicoli, diviene un elemento di riorganizzazione non solo dello spazio a terra ma anche dell'immagine della stazione stessa.

Il PIANO PRIMO dell'edificio stazione manterrà la funzione a uffici, con un mix di esistenti o nuovi, collegandosi in quota - ad altezza +5.50 da terra (altezza utile per il passaggio dei treni) - alle piastre di due livelli multiparcheggio.

I parcheggi si collegano a terra con 3 nuove rampe: una dalla via Roma sul lato est - punto in cui peraltro la strada sale diminuendo quindi l'altezza da raggiungere con le rampe - per la quale si prevede una piccola sostituzione lungo la cortina edilizia, e da altri due punti con rampe elicoidali dalla nuova strada interna all'isolato. I grandi parallelepipedi sospesi con una struttura di pilastri a V, permettono di usufruire di vaste zone passanti che servono sia per creare zone d'ombra utili ai passaggi pedonali ma anche per la sosta taxi interna alla stazione.

La forma a Z se da un lato permette di spezzare il grande volume necessario per inserire i parcheggi, dall'altro permette di organizzare un volume di testa per la nuova posizione dei binari e un fianco che possa dialogare con l'altra presenza volumetricamente importante del mulino.

c) Da isolato a quartiere - i pedoni e i treni, i bus, la metro, le auto, i taxi, le biciclette.

La presenza delle residenze universitarie, delle abitazioni già esistenti lungo la via della Playa, il nuovo rapporto con l'area del "fuso" che sarà a prevalenza residenziale (vedi più sotto) e con tutta l'area portuale, trasformerà l'isolato ferroviario oggi separato dalla vita della città in un grande quartiere vivibile: anziché essere solo un centro di scambio intermodale, l'immissione di attività private e miste nel cuore del comparto, nonché di popolazione residente, tramite la vasta pedonalizzazione prevista e il progetto di larghe fasce di aree verdi di connessione, permetterà la fruizione dell'interno isolato come di un vero e proprio quartiere dei "15 minuti" laddove i percorsi a piedi permetteranno di raggiungere quasi ogni tipo di servizio ad una distanza a piedi e ciclabile molto ridotta.

Molto importante sarà la presenza di popolazione universitaria e dei turisti provenienti dal nuovo terminal crociere, nonché il posizionamento dei vari "terminal" - i bus, i treni, la metro, le auto, i taxi, le biciclette - in aree dedicate e distinte, ognuna delle quali comunque caratterizzate da

spazi pubblici tutti in continuità e dove i flussi sono sufficientemente vicini e comunque dilatati per non congestionare l'area. Particolarmente importante risulta l'arretramento previsto di soli 50 metri circa del capolinea della metro, che nella configurazione prevista avrà tutto lo spazio pedonalizzato della piazza Matteotti come luogo di riferimento, lasciando così spazio ad un piccolo slargo alberato di transizione dove troverà capolinea il deposito delle biciclette.

Obiettivi

- Creare una vasta permeabilità al piano terra della stazione fra interno e esterno sia in senso longitudinale che trasversale con la città
- Liberare la quota città dell'isolato interno dalla circolazione automobilistica e dai parcheggi
- Liberare Piazza Matteotti e le aree vicine dal traffico dei bus concentrando le fermate in un luogo riconoscibile.
- Limitazione e razionalizzazione massima dei percorsi carrabili destinati alla circolazione interna dell'isolato del centro intermodale.

Invarianti - prescrizioni

1. Spostamento della testa dei binari e copertura del nuovo "atrio" e conseguente permeabilità e utilizzo del piano terra stazione per funzioni commerciali
2. Realizzazione di una piastra parcheggi sopraelevata che permetta di apertura dell'isolato e pedonalizzazione massima dell'area interna al fine di creare un'area interna libera dalla funzione dei parcheggi al raso, eccetto nelle aree previste dal piano.
3. L'autostazione è spostata all'interno dell'isolato nella fascia prevista dal piano guida, e contraddistinta dall'elemento pensilina che copre la sosta

6. IL FUSO

Isolato di transizione fra la zona portuale e quella ferroviaria, usato attualmente come una sorta di grande rotatoria viabilistica, l'area del fuso viene potenziata come "avamposto" della città abitata, in modo da garantire un incremento della popolazione residente altrimenti impossibile in tutto il comparto portuale. Il progetto propone la declassificazione di via della Playa, che sarà ad un solo senso di marcia e con carreggiata ridotta, con alcune zone in corrispondenza della nuova piazzetta del Mulino a velocità 30, in modo da permettere un diverso rapporto fra i due isolati e soprattutto farà "appartenere" il fuso più all'area del nodo ferroviario che alla zona portuale, da cui rimane inevitabilmente divisa a causa della circolazione automobilistica veloce necessaria su via Ripa di Ponente. Alcune preesistenze – la palazzina uffici dell' ADSP e piccole case in pietra e appartenenti al tessuto insediativo originario, nonché una massa arborea cospicua al centro dell'isolato – vengono mantenute. La cortina edilizia del fuso sul lato porto è alta, destinata a creare, con l'altro lato della strada, una "rue corridor" di 4 piani, di ingresso alla città consolidata, che permetterà di creare un "vestibolo urbano" prima di arrivare sull' area del porto e di via Roma.

Su via della Playa, è prevista una cortina edilizia di completamento di case in linea di 2/3 piani, in modo da raccordare le altezze delle preesistenze e creare anche un quartiere con una diversa scala evitando un eccessivo impatto della cortina edilizie dentro all'isolato. Questa strategia permette di riordinare un miniquartiere dalla scala più domestica dentro ad una macro scala determinata sia dalla mole del mulino che da tutti gli edifici vicini che hanno diverse dimensioni ma tutte di impatto consistente. Peraltro le preesistenze e i tracciati esistenti disegnano l'interno del quartiere con una diagonale e un assialità che divengono importanti elementi del disegno urbano così come della pedonalità che proviene dagli assi del porto

Obiettivi

- Riqualificare l'intero fuso tra Viale la Plaia e Via Riva di Ponente per localizzare funzioni pregiate integrate con le residenze, complementari e di supporto alle attività turistico ricreative
- Modificare la condizione di "rotatoria" viabilistica dell'intero isolato, facendolo appartenere al comparto del nodo ferroviario, sviluppandone la vocazione di quartiere

Invarianti - prescrizioni

1. 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
2. Restrizione della carreggiata della traversa primo playa e sua pedonalizzazione, resa carrabile solo per i residenti
3. Apertura e pedonalizzazione pubblica della strada via primo di riviera di ponente con obbligo di inserimento alberature previste
4. Edificazione perimetrale a cortina 4 piani residenziali + 1 commerciale PT sul lato via di Ripa di Ponente; mantenimento degli edifici esistenti e della diagonale con gli alberi interna all'isolato
5. Edificazione perimetrale case in linea 3 piani con giardino, su via della Playa; mantenimento degli edifici esistenti D F

7. IL CAMPUS E IL PARCO DEI BINARI

L'area del campus è oggi caratterizzata da un grande vuoto urbano dove sono stati allocati il fascio dei binari e ospitate le diverse funzioni legate alla ferrovia. L'area si sviluppa per successive addizioni di elementi funzionali alle varie attività delle FS, tra cui alcuni case dei ferrovieri, strutture ricreative per il dopolavoro, grandi, piccoli e medi padiglioni per la manutenzione dei treni, nonché le varie centrali; nel lato sud verso il canale, è stato costruito un mega-snodo infrastrutturale sovradimensionato che oggi è una sorta di involontaria "porta" di Cagliari per chi arriva dall'aeroporto e dal nord dell'isola.

La presenza di elementi di grande scala – lo snodo infrastrutturale raddoppiato in elevazione, i grandi padiglioni ferroviari, alcuni complessi commerciali di grande dimensione visibili dalla strada litoranea, la grande scala orizzontale della laguna che è stata completamente stravolta dalla sovrabbondanza di strade e cavalcavia, creano un luogo del tutto ibrido e casuale, con alcune potenzialità ma più nessun carattere specificatamente proprio. Nonostante il paesaggio del porto canale potrebbe essere quindi un elemento di pregio, l'impossibilità a raggiungerlo se non in modo veicolare, la grande distanza fisica e la barriera costituita dall'infrastruttura sia dello snodo che da via ripa di ponente/ san paolo, ne neutralizzano gli elementi positivi, rendendo necessario un impianto urbano che rifondi completamente il senso di questo luogo di confine occupato in modo del tutto casuale.

Con un ritmo di 4 grandi isolati, misura che armonizza paesaggio e che permette di raccogliere relazioni significative con il contesto esistente, nonché conferire agli edifici – che non possono oltrepassare i 4 piani di altezza – la rappresentatività necessaria per un campus universitario, si costituisce una sequenza urbana nella fascia longitudinale sul limite della via ripa di ponente. All'interno dei 4 quadranti scorre uno spazio di continuità longitudinale che lavora sulla vegetazione e sulla struttura dei binari come memoria del sito ma anche come spazio- paesaggio pubblico interno del campus

Obiettivi

- a) Connettere la zona del nuovo campus con la zona del porto attraverso un sistema di paesaggio che permetta di avere passaggio fluido fra le parti
- b) Connettere la zona del nuovo campus con la zona del centro intermodale in continuità pedonale e carrabile
- b) Costruire un bordo urbano che contenga l'area del campus e la connoti come un insieme limitato di edifici relazionati alla scala del grande terrain vague/ spazio aperto caratterizzato oggi soprattutto dalla sequenza delle grandi infrastrutture, cercando di creare un punto di inizio alla sequenza urbana che lavori a partire dai vuoti interni, senza negare la necessaria rappresentatività al Campus.
- c) Costruire un insieme coerente di edifici che si insedino armoniosamente in un paesaggio orizzontale, non frammentando ulteriormente la percezione di un territorio disperso e che non ha punti di riferimento
- d) Lavorare al terreno dei binari come ad un lascito di segni riutilizzabile per la creazione di un nuovo parco - paesaggio che si ricrea a partire dalla storia del lavoro ferroviario. Mantenere dove possibile l'impronta e la memoria del lavoro negli edifici da restaurare

Invarianti - prescrizioni

1. Obbligo di costruire un "passante pedonale", che verrà costituito da un edificio di contenimento del suolo, modellato al fine di ridurre l'impatto infrastrutturale del passaggio.

Il passante pedonale dovrà permettere il flusso carrabile di camion e autobus al di sotto con un'altezza netta non inferiore a metri 5,5. Le zone sottostanti il terrapieno ospiteranno sul funzioni ipogee utili al campus (auditorium e parcheggi) sul lato nord, ai nuovi insediamenti sul lato sud; L'edificio del passante dovrà fungere anche da Belvedere sul paesaggio

2. Creazione di uno spazio verde pubblico 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, Il parco dei binari. Obbligo di stesura di un progetto di paesaggio che tenga conto della presenza dei binari che diverranno il tema principale del parco lineare interno allo stesso Campus, preservando la memoria dell'uso precedente utilizzato come un nuovo sistema di paesaggio

3. Suddivisione dell'area campus in quattro settori (A/B/C/D) di dimensioni e ritmo urbano come definito dal disegno del piano. Mantenimento e ristrutturazione degli edifici ferroviari vincolati dalla sovrintendenza.

Settore A: Obbligo di realizzazione del passante pedonale e dell'edificio del Belvedere come descritto nel punto 1. Creazione del terrapieno con pendenze leggere; Mantenimento di tutte le alberature esistenti eccetto quelle ammalate o non congrue con il nuovo progetto di paesaggio ; mantenimento degli edifici protetti e completa-

mento bordo su via della ferrovia

Settore B: come settore A + ingresso della parte ipogea con accesso all'auditorium / parcheggi.

Settore C: rapporto pieno vuoto max 50/50; è prevista un'area di completamento delle residenze, utilizzabili sia come edilizia pubblica che come residenze universitarie

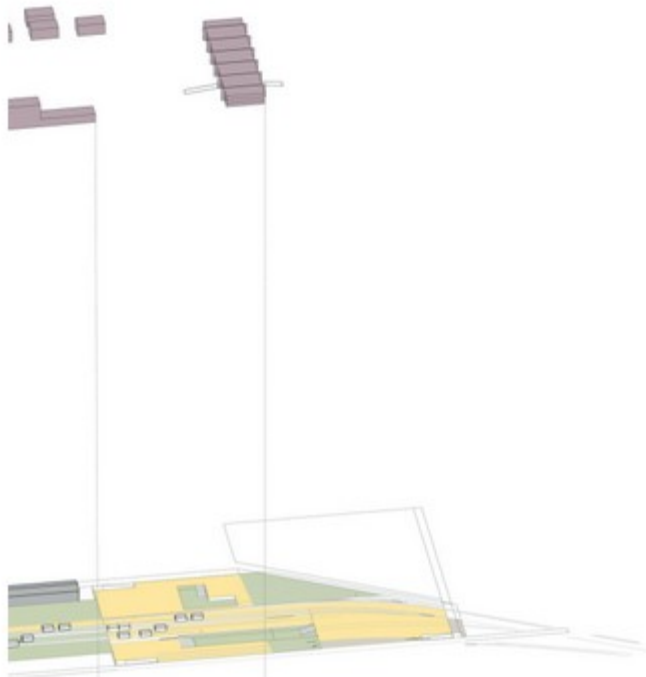
Settore D: l'edificio di rappresentanza dell'ingresso al Campus da nord, sarà sospeso su pilotis e dovrà lasciar passare sotto il parco dei binari. Una parte ipogea dell'edificio stesso sarà illuminata da ampi pati scavati nella piastra sottostante, dove sarà ospitata la biblioteca del campus. Il rapporto con tutto il suolo del parco dei binari dovrà essere il tema principale della progettazione architettonica

CAMPUS	FUNZIONE	N. PIANI	ALTEZZA m	AREA mq	INTERRATI mc
EDIFICIO 1	uffici	2	7	905	
EDIFICIO 2	aule	2	7	140	
EDIFICIO 3	uffici	2	7	470	
EDIFICIO 4	aule	4	12	2.600	13.500
EDIFICIO 4A	auditorium	1	4	3.150	12.600
EDIFICIO 5	aule	2	10	1.260	
EDIFICIO 6	uffici	2	7	1.170	
EDIFICIO 7	aule	1	5	335	
EDIFICIO 8	aule	3	10	1.290	
EDIFICIO 10	aule	2	10	1.430	
EDIFICIO 11	aule	3	10	1.100	
EDIFICIO 13	aule	3	10	3.950	
EDIFICIO 14	aule	1	3	21.000	63.000
TOTALE				16.285	89.100

NODO FERROVIARIO	FUNZIONE	N. PIANI	ALTEZZA su pilotis	ALTEZZA m	AREA mq	VOLUME mc
PIASTRA 1	parcheggio	2 + pilot	12	6	3.098	18.588
PIASTRA 1	parcheggio	2 + pilot	12	6	4.537	27.222
BICICLETTE	commerciale	2		6	900	5.400
GUARDIANIA	uffici	2		6	226	678
GARAGE	parch privato	1		3	821	1.232
TOTALE						53.120

FUSO	tipologia	N. PIANI	ZONE ACCESSORIE	ALTEZZA m	AREA mq	VOLUME mc
MUSEO	ed isolato	1	patio	5	1.954	9.770
CASE ALTE 1	in linea	4	portic comm pt	26	2.015	52.390
CASE ALTE 2	in linea	4	portic comm pt	26	1.106	28.756
CASE BASSE 1	schiera	3	giardino	9	1.017	9.153
CASE BASSE 2	schiera	3	giardino	9	1.371	12.339
CASA ANGOLO	ed. angolo	4	corte	26	528	13.728
ASILO	ed. isolato	1	giardino	5	1.500	7.500
TOTALE						126.136





INVARIANTI 3.
EDIFICI VINCOLATI PER
POSIZIONE E ALTEZZA

- a) Edificio su pilots, collegato alla
- piattaforma ipogea che ospita la biblioteca
- b) Edificio Belvedere, con loggia
- che ospita loggia belvedere sul paesaggio
- c) Edificio Multiparcheggio per auto e biciclette,
- parzialmente su pilots
- d) Pensilina per autobus
- e) Copertura stazione
- f) Residenze a cortina, 4 piani
- g) Residenze a schiera, 3 piani
- h) Blocchi da abitazione
- i) Edifici di completamento

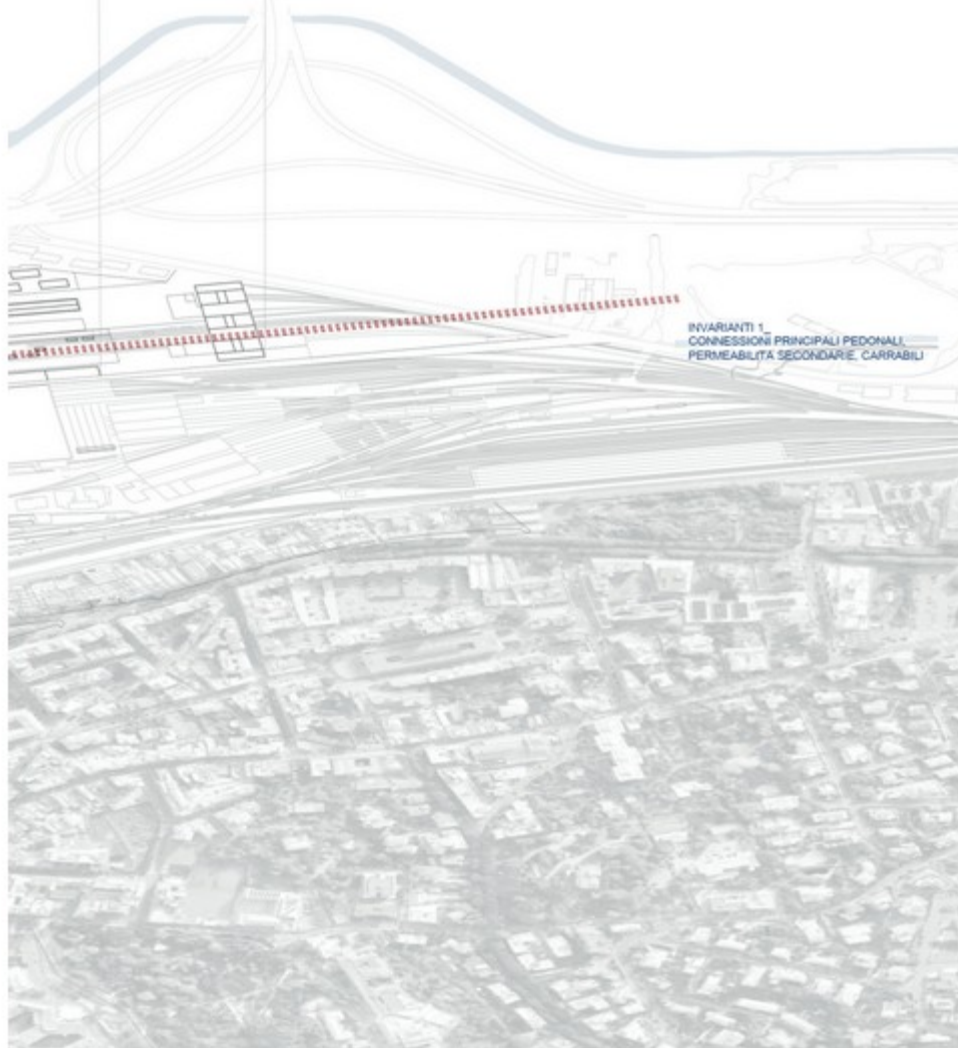
INVARIANTI 2.
CONNESSIONI DI PAESAGGIO INTERNO:
SUOLO MINERALE E SUOLO NATURALE

Sono rappresentati:

- gli edifici esistenti mantenuti che collaborano
- alla definizione del paesaggio interno e in grigio
- quelli che sono suscettibili di ristrutturazione
- edilizia

- 1) Parco dei Binari
- 2) Giardino dei Binari
- 3) Anfiteatro Belvedere
- 4) Il Giardino del Fuso
- 5) Il Parco del Porto

- 6) La Piazza del Mulino
- 7) La Piazza dell'Anfiteatro
- 8) La Piazza della Biblioteca



L'area dell'attuale nodo ferroviario in una planimetria dell'inizio secolo scorso: si notino la presenza delle saline e dei grandi appezzamenti di terreno, parti di paesaggio che costituivano il carattere identitario di questi luoghi aperti



8. IL PARCO DEL PORTO STORICO E IL FRONTE MARE

Allo stato attuale, l'area designata è principalmente dedicata alle attività portuali e, pertanto, risulta quasi interamente recintata e inaccessibile a cittadini e visitatori.

Al contrario di quanto avviene nella vicina via Roma, gli isolati che delimitano questa porzione del porto storico in corrispondenza di Via Riva di Ponente - limite settentrionale dell'area - appaiono frammentati, lasciando indeterminato il rapporto tra la città e il mare.

Come già segnalato in relazione all'indirizzo strategico generale del presente Progetto Guida, la valorizzazione del parco della Quarta Reggia e il progetto del nuovo ponte ciclopodale della Scaffa, atto a ripristinare la continuità tra Giorgino e la città, rende quest'area in particolare un "tassello" fondamentale nella costruzione della connessione ciclabile con le dorsali regionali.

La proposta prevede la costruzione di un nuovo fronte urbano lungo via Riva di Ponente, da definirsi attraverso quattro nuovi isolati dal carattere compatto – con chiaro riferimento agli isolati della città storica e, in particolare, della sopracitata via Roma – reinterpretando in chiave contemporanea il rapporto tra la città costruita e il mare.

L'area costruita includerà l'edificio esistente dell'ufficio Dogana e si estenderà, parallelamente al corso di via Riva di Ponente, fino al nuovo accesso carrabile al Molo Rinascita, previsto in corrispondenza del Mercato Ittico esistente, per il quale è prevista la demolizione. La ricostruzione dello stesso, in linea con la nuova sequenza di isolati e in uno snodo strategico all'interno del nuovo sistema di spazi pubblici, intende incrementarne il valore e l'accessibilità.

Il progetto di tali nuovi isolati porta con sé l'opportunità di ridefinire la sezione stradale di Via Riva di Ponente, di particolare importanza in quanto una delle principali vie d'accesso alla città di Cagliari. Si prevede un restringimento della carreggiata (a quattro corsie, due per

senso di marcia) a vantaggio dell'ampliamento dei marciapiedi e dell'inserimento di filari alberati ai lati della strada. Questa operazione, oltre a migliorare la sicurezza e il comfort degli utenti, genera una connessione visiva con i viali alberati storici, caratteristici della città.

Per quanto riguarda il lato rivolto verso il mare, i nuovi isolati generano un ampio boulevard alberato, concepito per consolidare e "ricucire" i percorsi ciclopodali in direzione nord-sud, ovvero tra il canale di Santa Gilla e il Molo S. Agostino. Animato dalle funzioni al piano terra dei nuovi edifici (che possono includere, ad esempio, attività commerciali, servizi, bar o ristoranti), il percorso sarà arricchito da filari alberati e aree di sosta, promuovendo uno spazio pubblico vivace e accogliente per i residenti e i visitatori della città.

Obiettivi

- Completare il sistema di percorsi ciclopodali lungo il litorale marittimo, continuo dal canale di Santa Gilla al canale Palma, includendo il molo di Ponente;
- Costruire un nuovo fronte mare, parallelo a via Riva di Ponente, in grado di ricostruire l'urbanità di questa porzione di città.
- Connettere la città storica alla Darsena pescherecci, secondo un sistema di percorsi trasversali paralleli all'asse pedonale principale del Molo S. Agostino.

Invarianti , prescrizioni

1. I nuovi isolati lungo Via Ripa di Ponente, sono edificabili per un'altezza massima di m 17,5 (pari a 5 piani fuori terra, con l'ultimo piano arretrato dal filo facciata) e con l'obbligo di allineamento con il limite degli isolati individuati dal presente Progetto Guida. Tale volumetria avrà una destinazione d'uso mista e potrà ospitare gli uffici degli operatori e delle pubbliche am-

9. LA DARSENA PESCHERECCI

ministrazioni che svolgono attività connesse all'ambito portuale, residenze per il personale, residenze temporanee e studentesche, in linea con il Piano Regolatore Portuale.

Il progetto fornisce prescrizioni sulla morfologia dell'isolato e della definizione dei fronti. Vi è totale libertà nella definizione della tipologia edilizia da inserire all'interno dei lotti in relazione alle esigenze e alle funzioni.

2. Prevedere una connessione ciclopeditonale parallela ai nuovi isolati, senza soluzione di continuità dal molo S. Agostino al canale di Santa Gilla.

3. Progettare il paesaggio del nuovo Parco del Porto Storico coerentemente con l'impianto est-ovest dato dal sistema di connessioni trasversali, prevedendo una suddivisione del verde in fasce di vegetazione compatta, fasce di vegetazione rada e aree verdi attrezzate.

Ipotesi di progetto:

I. ISOLATO: sup. 3.509 mq
sup. coperta = 2.650 mq
sup. tot = 12.200
vol. = 36.600 mc

II. ISOLATO: sup. 3.509 mq
sup. coperta = 2.450 mq
sup. tot = 11.200
vol. = 33.600 mc

III. ISOLATO: sup. 3.010 mq
sup. coperta = 2.280 mq
sup. tot = 10.480
vol. = 31.440 mc

IV. ISOLATO: sup. 2.513 mq
sup. coperta = 1.150 mq
sup. tot = 5.250 mq
vol. = 15.750 mc

N.B.: Nell'isolato è compreso il volume dell'Ufficio Dogana esistente.

L'area della Darsena Pescherecci, confinante con la zona portuale completamente delimitata, è attualmente isolata dalla città. Nonostante ciò, rappresenta uno dei luoghi più suggestivi dell'intera area poiché costituisce un importante punto di contatto tra la città e il sistema lagunare. Un edificio industriale vincolato dalla soprintendenza occupa una posizione strategica come capo del porticciolo dei pescatori, potenzialmente idoneo a ospitare attività di ristorazione legate al mercato ittico retrostante, rendendo così lo spazio pubblico più vitale e attrattivo.

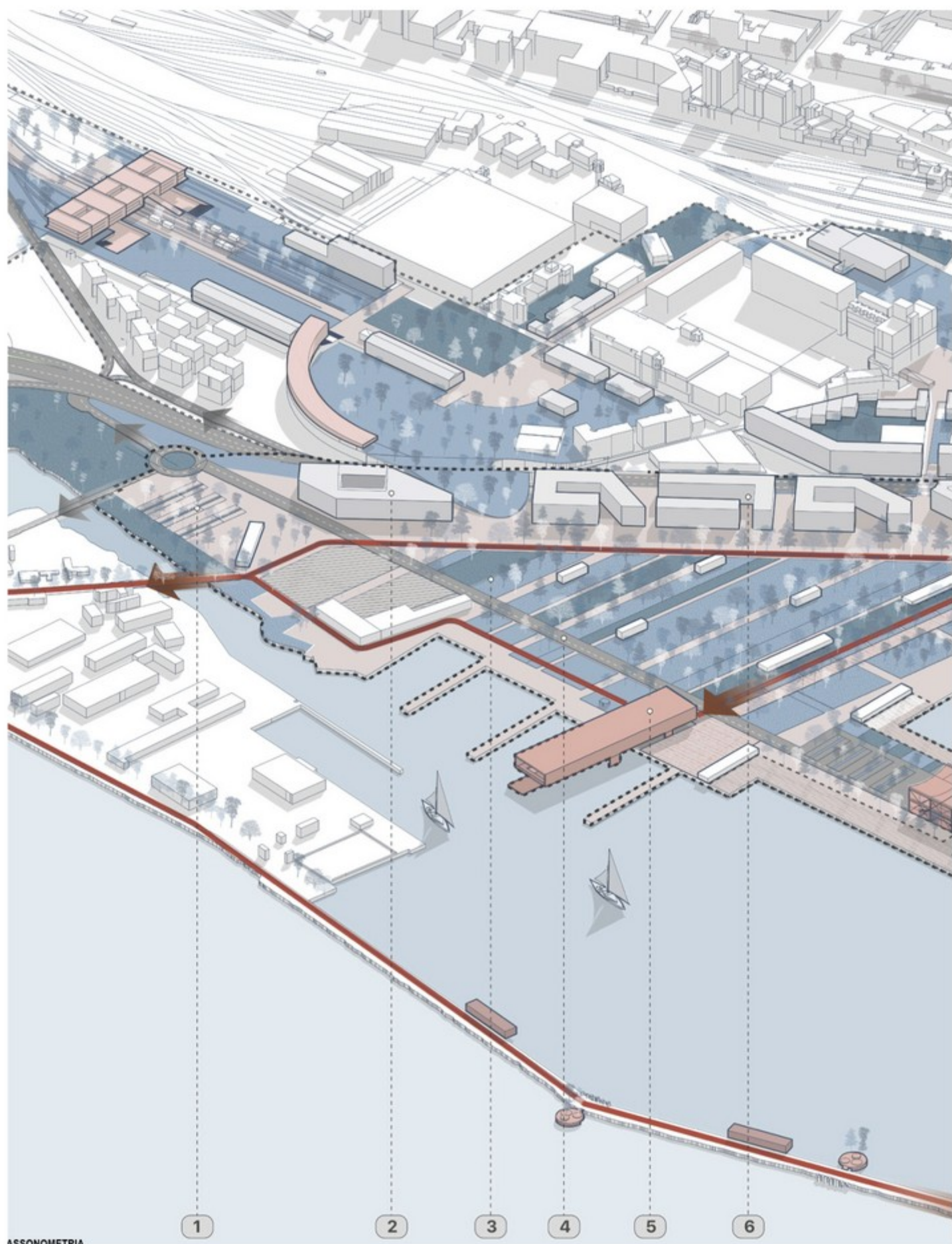
Il progetto mira a valorizzare la Darsena Pescherecci, riconsegnandola alla città e arricchendola come spazio pubblico. All'interno del disegno complessivo del parco, quest'area si configura infatti come il punto di arrivo della nuova direttrice città-mare, asse pedonale principale [cfr TAV.6 - PIANO GUIDA] che, passando da Largo Carlo Felice e da Piazza Matteotti, costituisce il collegamento tra la città storica e il porto.

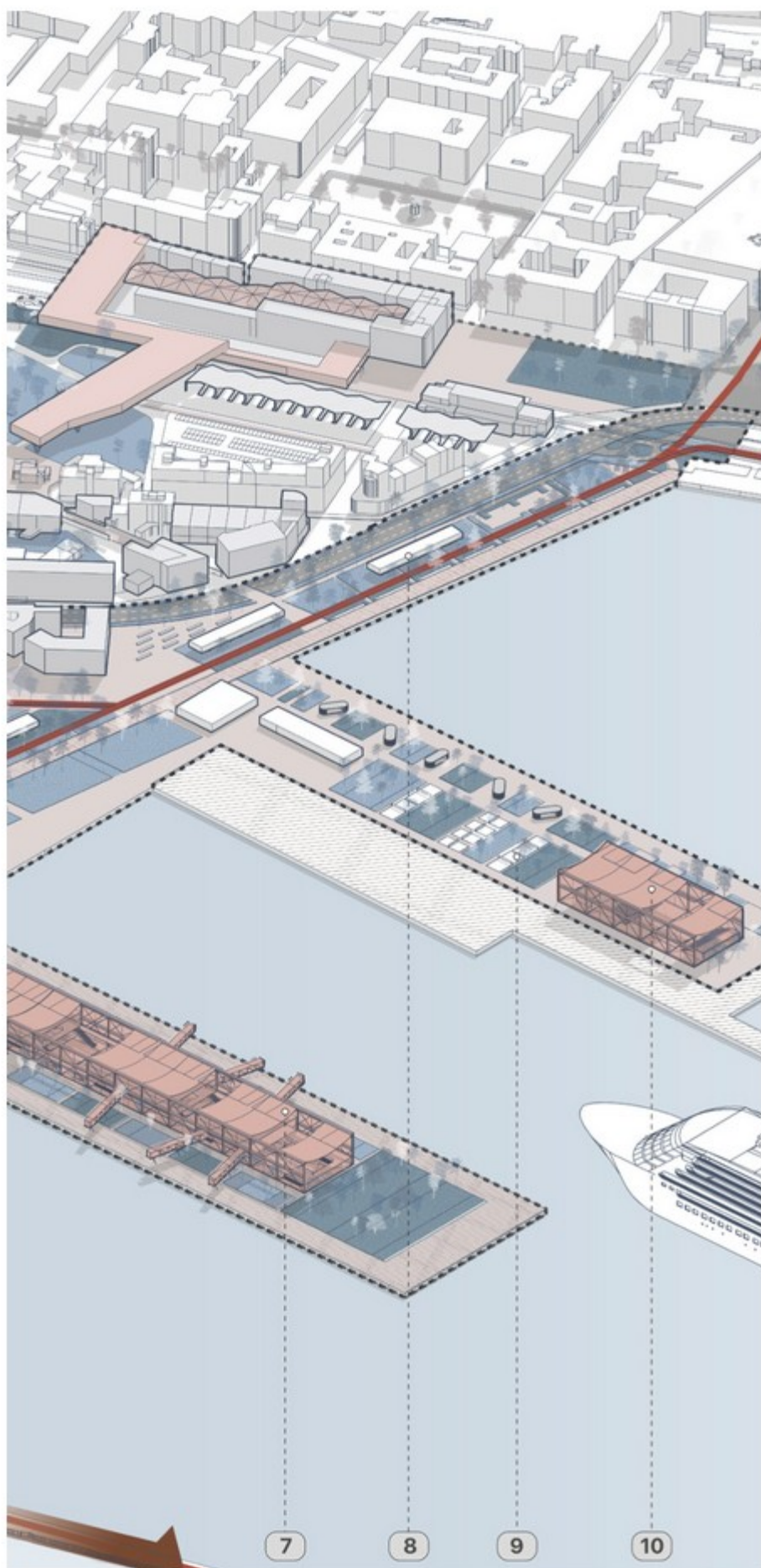
L'area sarà arricchita da una nuova piazza pubblica sul mare e da ampie aree verdi, avendo cura di mantenere, anche in questo caso, la continuità del percorso lungo la banchina. Accanto ai moli con i pescherecci, trova posto in questo sito un nuovo polo culturale per la città. Culmine della direttrice città-mare, l'edificio si proietta sulla laguna, interpretando in modo inedito e unico il rapporto tra spazio pubblico e acqua. Il carattere dell'edificio dovrà richiamare la solidità della città storica, in quanto direttamente connesso a quest'ultima dal nuovo asse ciclopeditonale principale.

L'area retrostante all'edificio vincolato sul molo Pescherecci è riservata alla cabina primaria ENEL e alla cabina ADSP.

Obiettivi

- Valorizzare la Darsena Pescherecci come punto d'arrivo del percorso pedonale, collegamento diretto dalla città all'argine ovest del porto storico;





Assonometria della strategia di progetto

1. Area adibita a parcheggio
2. Mercato del pesce
3. Parco
4. Accesso Carrabile al Terminal
5. Nuovo polo culturale
6. Riqualificazione urbana - nuovi isolati
7. Terminal crociere
8. Strutture commerciali/ricreative
9. Aree attrezzate per lo sport
10. Centro eventi

10. I MOLI SANT'AGOSTINO E SABAUDO

- Prevedere un nuovo polo culturale attrattivo e riconoscibile, in connessione diretta con la città storica e, al tempo stesso, proiettato sul canale di Santa Gilla;
- Riqualificare l'edificio esistente nell'area retrostante alla darsena pescherecci.

Invarianti , prescrizioni

1. Il nuovo Polo Culturale avrà un'altezza massima di 12,00 m e dovrà mantenere l'allineamento con la direttrice città-mare (asse pedonale principale di S.Agostino).
2. Garantire la continuità del percorso pedonale lungo la banchina, nonché lo spazio necessario all'utilizzo dei moli da parte dei pescatori.
3. Destinare l'estremità sud del molo pescherecci a piazza pubblica
4. Mantenere l'edificio esistente all'estremità nord della darsena, convertendolo ad uso commerciale e ricreativo legato all'attività della pesca e al mercato ittico (ad esempio: ristoranti, negozi, servizi).

Ipotesi di progetto
(Polo Culturale Darsena Pescherecci)
Sup. Coperta = 4.550 mq
Vol. = 36.400 mc

La nuova passeggiata sulla banchina Sant'Agostino è la prima porzione del nuovo asse pedonale principale [cfr TAV.6 - PIANO GUIDA], che si estende fino al nuovo Polo Culturale nella Darsena Pescherecci. Tra la passeggiata sulla banchina e Via Molo Sant'Agostino, si prevede una fascia di vegetazione fitta, in continuità con quella prevista per il nuovo lungomare di via Roma. Oltre a garantire la continuità della passeggiata sul lungomare, questo parco lineare funge da filtro, proteggendo il percorso pedonale dal traffico automobilistico.

Questa sezione ospiterà inoltre i parcheggi destinati agli ormeggi, ai quali si garantirà un accesso controllato e un uso esclusivo da parte della nautica da diporto.

Il nuovo asse verde città-mare sarà rafforzato dalla presenza di volumetria dedicata a servizi, attività commerciali e ricreative. La presenza di questi elementi contribuisce a vitalizzare il percorso, offrendo punti di sosta e di aggregazione.

Il proseguimento della nuova passeggiata lungo il Molo Sabaudo permette di restituire alla città la vista privilegiata sul centro storico di Cagliari. Il percorso ciclopedonale previsto si snoda lungo il molo, scandito da un'alternanza di aree verdi e piccole piazze, animate da volumi dedicati al commercio o alla somministrazione, come ristoranti, bar o negozi.

La funzionalizzazione del molo Sabaudo avviene anche tramite l'insediamento di attività sportive e ludiche con opportuni campi di differenti discipline. Questa diversificazione delle funzioni rende il molo un polo attrattivo e vivace, capace di accogliere una vasta gamma di attività e di interessi, contribuendo così a dinamizzare l'area e a promuovere la fruizione dello spazio pubblico.

L'estremità finale del molo, conclusione della passeggiata che parte dalla calata Darsena, si offre come spazio eventi per la città, adatto ad ospitare una struttura dedicata, coerente con il sistema di edifici disposti longitudinalmente nei

moli adiacenti (Sanità, Dogana, Rinascita, Ich-nusa) [cfr. TAV.5 - STRATEGIA]. La presenza di questo polo attrattivo polifunzionale, soprattutto se sommato al nuovo Terminal previsto lungo il Molo Rinascita, diventa un punto di riferimento iconico che gioca un ruolo fondamentale nella costruzione dell'immagine e identità del nuovo porto.

Obiettivi

- Connettere la passeggiata del lungomare Via Roma con il molo Sabaudo, punto di osservazione privilegiato della città storica;
- Connettere la città storica con il mare tramite la passeggiata pedonale sulla banchina Sant'Agostino, in continuità verso l'argine ovest del porto (canale di S.Gilla);
- Costruire un filtro verde tra la passeggiata sulla banchina Sant'Agostino e la strada ad alta percorrenza di Via Riva di Ponente, che ospiti i parcheggi destinati agli ormeggi.
- Caratterizzazione della direttrice verde città-mare tramite nuovi volumi a destinazione terziaria (es. bar, ristoranti, commercio etc.)
- Funzionalizzazione del molo sabaudo tramite insediamento di attività sportive, ludiche e ricreative, grazie all'alternanza di spazi dedicati scoperti e piccoli volumi.
- Mantenimento degli edifici esistenti, e in costruzione, del Check-point e della Centrale Operativa portuale, da convertire a destinazioni d'uso aperte al pubblico
- Valorizzazione dell'estremità finale del Molo Sabaudo come polo attrattivo e spazio eventi per la città.

Invarianti , prescrizioni

1. Tra via Molo S.Agostino e l'omonima banchina, progettare la sezione di parco lineare coerentemente con quella del lungomare di via Roma, sia in termini paesaggistici che riprendendone la dimensione, di circa 25 metri di profondità.
2. Obbligo di costituire la direttrice città-mare, sistema di percorsi ciclopeditoni paralleli alla banchina S.Agostino, che attraversino l'area conducendo senza soluzione di continuità al nuovo Polo Culturale della Darsena Pescherecci.
3. Obbligo di garantire la continuità del percorso pedonale parallelo e adiacente alle banchine, con accesso carrabile ad uso esclusivo degli ormeggi.
4. Le nuove costruzioni sulla banchina S.Agostino, da collocarsi all'interno della porzione di parco lineare, non potranno superare 7,5 metri di altezza (due piani fuori terra) e dovranno orientarsi parallelamente all'asse dettato dalla banchina.
5. Le nuove costruzioni lungo il Molo Sabaudo (es. bar / chiringuiti), non potranno superare 3,00 metri di altezza
6. La nuova struttura polifunzionale prevista per il Molo Sabaudo, dovrà disporsi longitudinalmente al molo stesso.

Ipotesi di progetto

(Edificio Polifunzionale Molo Sabaudo)

Sup. Coperta = 4.000 mq

h. = 20,00 m

Volume = 80.000 mc

Ipotesi di progetto (Padiglioni Molo S.Agostino)

Sup. Coperta a singolo padiglione = 600 mq

h. = 7,50 m

N.B. si ipotizzano volumi a "palafitta" con il piano terra svuotato.

11. MOLO RINASCITA

L'area del Molo Rinascita, attualmente situata all'interno dell'area completamente recintata e separata dalla città del porto commerciale, è stata identificata come sede del futuro terminal crociere di Cagliari. Porta di accesso alla città per il turismo mediterraneo, il molo è destinato a ospitare una struttura iconica che conferisca una forte identità al paesaggio del nuovo porto, convertendosi in un punto di riferimento non solo per i visitatori ma anche per i cittadini.

L'edificio del terminal crociere si inserirà armoniosamente tra l'area sterile e lo spazio pubblico circostante, rendendosi accessibile e attrattivo. La struttura sarà caratterizzata da un linguaggio architettonico industriale e leggero, in sintonia con il passato industriale del porto e le infrastrutture che lo hanno animato – e deliberatamente in contrasto con la solidità dell'edificio del Polo Culturale della Darsena Pescherecci, il quale dialoga direttamente con il carattere della città storica. Un elemento fondamentale dell'architettura del nuovo terminal sarà la sua flessibilità, progettata per adattarsi e crescere insieme all'importanza di Cagliari come porto crocieristico. Tale flessibilità garantirà che la struttura possa rispondere in modo efficace alle mutevoli esigenze del settore turistico e crocieristico nel corso del tempo.

Obiettivi

- Rendere il Molo Rinascita una nuova porta di accesso alla città, attraverso il progetto di un nuovo Terminal Crociere in grado di convertirlo in punto di riferimento per visitatori e cittadini.

Invarianti e Prescrizioni

- 1 Il nuovo edificio del terminal dovrà disporsi longitudinalmente rispetto al molo;
2. La struttura sarà caratterizzata da un linguaggio architettonico industriale e leggero, in sintonia con il passato industriale del porto e Il nuovo edificio dovrà essere progettato secondo criteri di flessibilità;
3. Il progetto del verde dovrà proseguire anche all'interno dell'area sterile, in modo da garantire la connessione visiva con il sistema di spazi verdi previsti nel resto del sub-ambito.

12. IL MOLO DI Ponente

Il progetto di valorizzazione del Molo di Ponente mira a integrare il sito ai percorsi del sistema ciclopeditonale esistenti e di progetto. [cfr. TAV.05 - STRATEGIA]

Fattore caratterizzante del molo è la presenza di "oggetti" disposti lungo il tracciato che fungono da testimoni e traccia dell'evoluzione storica della città e del porto.

A partire dalla natura del sito, si pone come obiettivo principale quello di attrezzare il percorso, disponendovi nuovi "oggetti" che fungano da ulteriori punti di interesse, nonché da aree di sosta e di protezione dai raggi solari.

La sezione del percorso rimane coerente con lo stato attuale, allargando, ove necessario, la sezione pavimentata ciclopeditonale e mantenendo la porzione caratterizzata dalle rocce frangiflutti. In relazione alla posizione e ai punti di osservazione panoramici, andranno predisposte, in base alle necessità, nuove piattaforme galleggianti caratterizzate da coperture e tettoie a schermatura solare, aree di sosta e di incontro, spazi relax e aree verdi. Queste aggiunte mirano a offrire spazi multifunzionali e dinamici, che incrementino l'attrattività e l'utilizzo del Molo.

Obiettivi

- Valorizzare la passeggiata del molo di Ponente all'interno del sistema di percorsi ciclopeditonali esistenti e di progetto;
- Esaltare l'identità del molo, caratterizzata dalla presenza di "oggetti" disposti lungo il tracciato che fungono da testimoni e traccia dell'evoluzione storica della città e del porto (relitti, fari, piattaforme di archeologia industriale);
- Incrementare l'attrattività e l'utilizzo del molo, esaltandone il ruolo di punto di osservazione panoramico tra città, mare e laguna;
- Funzionalizzazione del molo tramite attrezzature in risposta alle esigenze dei turisti, dei residenti e dei pescatori.

Invarianti, Prescrizioni

1. Mantenimento degli elementi esistenti lungo il percorso
2. Mantenimento della sezione attuale del percorso, con i dovuti adattamenti e regolarizzazioni, composta in una parte pavimentata ciclopedonale e una seconda caratterizzata dalle rocce frangiflutti.
3. In relazione alla posizione e ai punti di osservazione panoramici, predisporre in base alle necessità, nuove piattaforme galleggianti caratterizzate da coperture e tettoie a schermatura solare, aree di sosta e di incontro, spazi relax e aree verdi.