

IL FRONTE-MARE COME FATTORE DI SVILUPPO

Maria Sias¹

1. Introduzione

Al centro di Fedora, metropoli di pietra grigia, sta un palazzo di metallo con una sfera di vetro in ogni stanza. Guardando dentro ogni sfera si vede una città azzurra che è il modello di un'altra Fedora. Sono le forme che la città avrebbe potuto prendere se non fosse, per una ragione o per l'altra, diventata come oggi la vediamo.

In ogni epoca qualcuno, guardando Fedora qual era, aveva immaginato il modo di farne la città ideale, ma mentre osservava il suo modello in miniatura già Fedora non era la stessa di prima, e quello che fino a ieri era stato un suo possibile futuro ormai era solo un giocattolo in una sfera di vetro².

In tutto il mondo l'interfaccia³ terra-mare è diventata un'area di transizione specialistica, ed il recupero delle aree costiere in declino o in abbandono ha caratterizzato negli ultimi tre decenni l'urbanistica delle città portuali.

Fin dagli anni '70 il cambiamento tecnologico nel settore marittimo, la trasformazione delle attività su scala mondiale e le nuove normative ambientali, hanno indotto mutamenti profondi a livelli e dimensioni differenti nel sistema di relazioni porto-città⁴.

L'abbandono del *waterfront*⁵ è divenuta una tendenza ovunque, ampiamente riconosciuta che ha indotto numerosi tentativi di riconversione e sperimentazione: alcune implicazioni e conseguenze sono sicuramente problematiche, ma diversi elementi inducono innovazioni stimolanti che aprono l'orizzonte a nuovi percorsi di ricerca.

1) Ingegnere Consulente dell'Autorità Portuale di Cagliari. Docente di Recupero e riqualificazione urbana – Dipartimento Ingegneria del Territorio – Università di Cagliari

2) Calvino I. (1993), *Le città Invisibili*, Mondadori, Milano

3) Il termine interfaccia viene usato per indicare un piano o una linea di contatto tra due sistemi distinti dove si manifestano fenomeni originari di osmosi. Nel caso del *Waterfront*, nelle fasi storiche più recenti, però l'interfaccia terra-mare ha rappresentato sempre più una linea di cesura tra il porto e la città.

4) Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S. (1997), *Aree Portuali e trasformazioni urbane – Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del Waterfront*, Mursia, Milano

5) Il termine *waterfront* è ormai acquisito nella letteratura specialistica anglosassone, segnatamente in architettura e in urbanistica, per indicare quell'area di interfaccia porto-città dove si realizzano importanti operazioni di riqualificazione urbana.

Dal Nord America, dove il processo di rivitalizzazione delle aree dismesse è iniziato nel 1965, il fenomeno si è diffuso nell'Europa occidentale⁶ ed è tuttora in fase di forte espansione anche nelle realtà costiere Italiane.

Infatti nel bacino Mediterraneo, come altrove, il porto moderno ha assunto la funzione di *gateway*⁷ più che di località centrale, mentre l'evoluzione delle tecnologie marittime ed in modo particolare la diffusione e lo sviluppo dei terminal per le *rinfuse*, dei porti per contenitori e dei sistemi *Ro-Ro*⁸, ha portato all'indebolimento delle relazioni funzionali fra il porto e la città, inducendo una separazione inconsueta tra le attività urbane e quelle portuali.

In tal senso l'esperienza di diverse città del Mediterraneo⁹, che in pochi anni hanno già attuato il completo riassetto delle funzioni portuali e la riqualificazione del fronte mare, può costituire una base comparativa per l'elaborazione di strategie appropriate e convincenti per il recupero economico di un ambiente urbano da sempre in stretto rapporto con l'acqua in un legame che, nonostante vecchie e nuove difficoltà, rappresenta l'elemento essenziale della sua esistenza e del suo sviluppo¹⁰.

Mentre risultano emblematici gli interventi attuati a Marsiglia¹¹ ed a Barcellona¹², realtà costiere che, sebbene differenti per peculiarità e dimensioni presentano non poche affinità col contesto cagliaritano, riferimenti interessanti costituiscono quasi tutte le città-porto italiane che in tempi recenti hanno, con obiettivi e modalità differenti, avviato i relativi processi di trasformazione urbanistica con programmi più o meno ambiziosi: ci riferiamo in particolare agli esempi dei porti turistici dell'Adriatico e del Tirreno, ad esempi come Livorno, Napoli o Savona e soprattutto al programma di riqualificazione del fronte mare di Genova, tuttora in fase di attuazione, che ha affrontato con coraggio il tema del riuso su una delle realtà più complesse d'Italia¹³.

6) Cfr.: Baldouin T., Collin M., a cura di, (1991), *Villes Portuaires et nouveaux enjeux international*, Paradigme, Caen.

Ed inoltre: Hilling D. (1984), *Seaport system and spatial change. Technology, industry and development strategies*, Wiley & Sons, New York

7) *Gateway*: letteralmente porta d'accesso, si intende riferita al punto d'entrata e di uscita di una regione. Infatti le funzioni di *gateway* si riferiscono in senso ampio alle relazioni fra una regione e l'esterno mentre quelle di località centrale si ritengono circoscritte all'interno della regione stessa. Cfr: Bird J. (1971), *Seaports and seaport-terminal*, Hutchinson, London

8) Letteralmente: *Roll on -Roll off* = Sistema di trasporto in cui lo scarico e lo scarico delle merci dalle navi avviene attraverso mezzi gommati.

9) Gabrielli B., a cura di, (1992), *La città nel porto*, Nuova Eri, Torino

Ed inoltre: *Lo sviluppo del waterfront guardando oltre l'orizzonte* (1992), Acquapolis I N°1 (pp. 18-25)

10) Vallega A. (1996), *Governo del mare e Sviluppo Sostenibile*, Mursia, Milano.

11) Wolkowitsch M. (1979), *Les rapports entre espaces portuaires et espaces urbains: l'exemple de Marseille*, in *Second colloque Franco-Japonais de géographie: Villes et Ports*, CNRS, Parigi.

12) Sias M. (1996), *Barcellona. una nuova urbanistica per gli anni '90*, Quaderni D.I.T., Cagliari.

In tutti i casi è evidente che il processo di riutilizzazione si dimostra quasi sempre un'operazione di successo e di immagine, nonostante risulti assai complessa soprattutto per la molteplicità dei problemi insiti nella pianificazione territoriale sia sotto il profilo economico e sociale che per le implicazioni finanziarie e gestionali.

I fattori critici nel processo di mutamento sono rappresentati principalmente dal tempestivo adeguamento della città e del porto all'evoluzione tecnologica, dagli aspetti ecologici dell'ambiente entro il quale questi cambiamenti avvengono e dalla natura delle influenze che determinano il cambiamento sociale e politico.

Il delicato intreccio di interessi che lega il fronte del porto al tessuto urbano è simile ad un immenso groviglio di differente spessore dove trovare il bandolo di una matassa è impossibile ma dove è tuttavia possibile disporre i fili stessi come una ragnatela, ovvero come una grande maglia ordinata che trova la sua forza nell'insieme della sua trama sottile ma tenace.

Gli scenari urbani non possono essere prefigurati e precostituiti con un piano-progetto univoco di impronta classica ma devono scaturire da un confronto aperto indirizzato alla costruzione di scenari condivisi ispirati direttamente dalle istanze e dalle immagini delle comunità locali.

In questo senso le operazioni di ristrutturazione di *waterfront*, per non produrre soltanto il superficiale abbellimento di una "città vetrina", devono riflettere equilibrio fra i cambiamenti tecnologici ed i vincoli economici, tra le prospettive marittime e gli obiettivi della pianificazione urbana, non trascurando le contrastanti esigenze spaziali e di ubicazione dello sviluppo del porto e del cambiamento della città.¹⁴

2. Le prospettive del fronte mare di Cagliari

Il recupero del fronte-mare costituisce per Cagliari, come per molte città-porto del Mediterraneo, l'obiettivo più ambizioso nel quadro di una pianificazione urbanistica intesa a definire nuovi scenari urbani¹⁵.

Il progetto di riqualificazione del fronte mare Cagliariitano, ormai fortemente caotico e degradato, anche se ormai di vecchia data, è sempre di grande attualità ed il dibattito articolato, che coinvolge numerose competenze interdisciplinari, ha da tempo varcato i confini del dibattito accademico per interessare le

13) Consorzio Autonomo dl Porto di Genova, (1991), *Waterfront: una nuova frontiera urbana: 30 progetti di riorganizzazione e riuso di aree urbane sul fronte d'acqua*, Centro Internazionale Città d'Acqua, Genova.

Ed inoltre: Caselli M., Lemaire O., a cura di (1991), *Cities and Ports*, Genova.

- Lotus Quaderni, (1992), *La città dipinta: Genova '92*, Electa, Milano.

- Rocca A., Sambonet G. a cura di, (1992), *Waterfront o riva? Progetti per il Porto Antico*, Electa, Milano.

14) Cfr.: Maciocco G. (1998), *La città, la mente il piano*, Franco Angeli, Milano.

15) Corti E., *Relazione Descrittiva del P.U.C. di Cagliari*.

diverse componenti socio-politiche interessate all'avvio di un processo di trasformazione capace di restituire alla città un reale rapporto di interscambio col suo porto.

Concepire, immaginare, interpretare la città del 2000: questo è il tema di grande attualità che accomuna gli studi della Pubblica Amministrazione, degli operatori di settore ed anche quelli talvolta un po' utopistici ma certo non meno stimolanti, condotti presso le diverse sedi Accademiche.

Su questo tema complesso lavorano già da tempo le varie componenti dell'amministrazione pubblica, che dovrebbero ormai aver superato almeno la fase interlocutoria degli studi delle ipotesi alternative per avviarsi verso la fase, che si auspica breve ed incisiva, delle scelte progettuali.

La grave crisi economica in atto nel capoluogo isolano suggerisce infatti a tutti i livelli politici ed amministrativi l'opportunità di un'azione tempestiva nel raccogliere la sfida del nuovo ordine spaziale ed economico generato dall'evoluzione del porto per indurre segni forti sul destino di una città che vuole attuare un processo di sviluppo a partire dal rinnovato contatto col suo mare.

Nella storia della città il passaggio da piazzaforte a città borghese, avvenuto con l'unità d'Italia, ha segnato un importante momento di trasformazione urbanistica nel corso del quale la città si è aperta verso il suo nuovo porto ed in funzione di esso ha saputo progettare il suo tessuto antropizzato e i suoi servizi: non a caso Cagliari, col suo moderno porto e l'eclettica "palazzata" che accompagnava la caratteristica passeggiata sul lungomare si presentava, nella prima metà del 1900, contesto urbano raffrontabile per qualità alle più importanti realtà marittime mediterranee¹⁶.

Nel corso di un secolo, in connessione alle profonde modificazioni delle funzioni e dei traffici marittimi, il porto ha subito numerosi cambiamenti che hanno lasciato tracce indelebili sul sistema del *waterfront*.

Luogo caotico e degradato nel quale i punti pittoreschi e singolari si alternano con spazi segregati, monofunzionali, dismessi, destinati ad attività portuali o industriali, l'intero fronte mare che va da Giorgino fino al Poetto, come sistema che ha con la città un "rapporto a distanza", è oggi direttamente coinvolto nel processo di trasformazione e di riqualificazione innescato dall'approvazione del nuovo P.U.C.

La stessa Via Roma, da sempre uno dei luoghi emblematici per tutti i cagliaritani, ha progressivamente perso la sua identità culturale per divenire un luogo estraneo nel quale i cittadini stentano ad identificarsi ed a ritrovare un accetta-

16) Masala F. (2001), *Architettura dall'unità d'Italia alla fine del '900*, Ilisso, Nuoro.

Ed inoltre: Loddo G. (1999), *Cagliari – Architetture dal 1900 al 1945*, Coedisar, Cagliari.

- Loddo G. (1996), *Guida all'architettura contemporanea di Cagliari (1945-1995)*, Coedisar, Cagliari.

- Sias M. (1999), *Villini di Cagliari*, Coedisar, Cagliari.

bile livello qualitativo degli spazi più cari, che sono stati un tempo il “salotto” della città¹⁷.

I mutamenti dei rapporti città-porto e delle interrelazioni fra il lungomare e il porto verificatesi nel '900, lasciano intendere la vastità di una problematica che, coinvolgendo tutte le diverse funzioni urbane, chiama a raccolta le risorse di tutti i differenti saperi coinvolti nella pianificazione urbanistica¹⁸.

Nell'attuale fase di pianificazione gli attori principali sono essenzialmente: l'Autorità Portuale ed il Comune di Cagliari, ai quali si aggiungono naturalmente gli organismi Istituzionali statali e regionali.

L'Autorità portuale, di recente nomina, fin dal primo momento ha mostrato chiari segnali di volontà di interfacciarsi attivamente con l'Amministrazione Locale collaborando alla soluzione di annosi problemi e promuovendo le azioni necessarie per l'ultimazione del piano di assetto del porto, avviando un momento decisionale e una fase operativa intesa al completo riassetto delle funzioni portuali che presenta notevoli difficoltà legate soprattutto allo sviluppo ed alla gestione di aree ad una scala considerevolmente più ampia rispetto al passato ed alla necessità di operare scelte di base assai complesse ed interrelate strettamente ai traffici marittimi ed internazionali.

Allo stesso tempo il Comune di Cagliari, che è impegnato col suo nuovo P.U.C. in un complesso processo di riqualificazione urbana, ha espresso ufficialmente attraverso il Consiglio Comunale le Linee Guida per il P.R. del Porto mettendo così le basi per un riassetto di grande problematicità in tutte le fasi di pianificazione, di progettazione, di gestione dei diversi interventi, nel quale le relazioni porto- città costituiscono forse il nodo politico ed economico più importante. Un primo passo rilevante verso lo sblocco dei rapporti si è avuto (aprile 2002) col Documento d'Intesa fra l'Amministrazione Comunale di Cagliari e l'Autorità Portuale (figura 1) cui ha fatto seguito la Delibera del C.C. (N°7 DEL 4/3/2003) relativa appunto alle *linee guida del Piano regolatore del Porto*¹⁹.

17) AA. VV. (1996), *Via Roma: tra memoria e progetto*, EXMA, Cagliari.

18) Sias M. (1996), *Un lungomare fra realtà e sogni*, in: AA. VV., *Via Roma: tra memoria e progetto*, EXMA, Cagliari.

19) Cfr. "Documento d'intesa tra Autorità Portuale di Cagliari e Comune di Cagliari sul Piano Regolatore Portuale" nota 2143/02 del 19/4/2002 e Delibera del Consiglio Comunale di Cagliari del 4/3/2003.

Figura 1. Linee guida del Piano regolatore portuale²⁰.



Con la premessa che l'ambito portuale di Cagliari coincide con la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale individuata con D.M. 06.04.94., ed è costituito dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi dal tratto di costa che va dalla radice del nuovo molo di levante alla località Porto Foxi, e:

– premesso che la Legge di riforma portuale 28.01.94 n°84 ha previsto che il Porto di Cagliari, classificato di categoria II, classe I, abbia le seguenti funzioni:

- commerciale
- industriale e petrolifera
- di servizi passeggeri
- peschereccia
- turistica e da diporto

20) A seguito della Delibera Consiliare di Cagliari (N°7 DEL 4/3/2003) è stata eliminata la previsione del Nuovo Molo Militare, che invece compare ancora nella figura 2 in quanto la stessa rappresenta l'originale proposta al Consiglio.

– premesso che, in conformità con quanto previsto dalla citata Legge 84/94, *l'ambito e l'assetto complessivo del porto ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal Piano Regolatore Portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate*, con una serie di riunioni tecniche;

si sono esaminate le proposte contenute nella bozza di Piano predisposta dalla Marconsult S.r.l. (col supporto di altri documenti fra i quali il Piano redatto dal Genio Civile Opere Marittime) e si è pervenuti ad un'intesa sul P.R.P. che tiene conto della valutazione di compatibilità con gli strumenti urbanistici vigenti, e si articola segnatamente ai seguenti punti essenziali:

1. *Il litorale di Giorgino* come area di bonifica e di riassetto per la balneazione e per attività turistico-ricreative;
2. *Il Porto-Canale* per le cui destinazioni d'uso sono sostanzialmente recepite le indicazioni espresse dal Consorzio di Sviluppo Industriale con riferimenti particolari alle opportunità di localizzazione delle attività di cantieristica pesante e di trasferimento dei traffici di merci convenzionali attualmente gravitanti sul porto storico;
3. *Le aree comprese fra la radice del molo foraneo di ponente del Porto Storico ed il Canale di Guardia della Laguna di Santa Gilla* con attenzione alla localizzazione di una darsena per il naviglio peschereccio a ridosso del ponte di Sa Scafa e di ulteriori ormeggi a ridosso del mercato ittico, lungo il canale di guardia della laguna per l'ambito della pesca professionale stanziale ed inoltre con la localizzazione sulle aree ad ovest del canale di una serie di attrezzature e di strutture a terra per l'accoglimento dei cosiddetti "servizi ancillari" (Piloti, Ormeggiatori, Rimorchiatori), ed il posizionamento a mare delle imbarcazioni relative alle differenti attività di servizio portuale.
4. *L'area di ponente del Porto Storico, comprendente il Molo Rinascita, la banchina Riva di Ponente ed il Molo Sabauda esterno*, con la destinazione di tale ambito al traffico Ro-Ro e con la previsione di una vasta area di parcheggio per i semirimorchi, di un centro-servizi e del prolungamento e scalettamento del molo Sabauda per una migliore fruizione ai fini dell'attracco delle navi di tipo Ro-Ro
5. *L'area compresa tra il Molo Sabauda interno ed il lato di ponente del Molo Sanità* come area destinata al traffico passeggeri con auto al seguito con la previsione di un terminal dotato di 3 ormeggi per navi passeggeri, previo trasferimento dei traffici di merci convenzionali (rinfuse). In particolare con la possibile localizzazione di parcheggi interrati sulla Calata Azuni dove è previsto il tombamento dello specchio acqueo compreso tra il molo Sanità e la banchina Sant'Agostino per realizzare nuovi ormeggi.

In questo ambito così come nelle aree prospicienti la via Roma vengono escluse realizzazioni di fabbricati che possano nascondere la vista del ma-

re alla città: la nuova stazione passeggeri si ritiene pertanto debba essere realizzata sul molo Sabaudo come nelle previsioni del Piano redatto dal Genio Civile.

6. *Le aree della Via Roma, come ambito che comprende il lato di levante del molo Sanità, la calata di Via Roma, il molo Dogana e la Darsena* per il quale si ritiene opportuna una destinazione alla nautica da diporto ed per il quale, in tal senso, si ipotizza di ristrutturare a fini terziari l'attuale Stazione Marittima, di destinare a servizi di supporto al diportismo e al crocerismo anche gli edifici esistenti sul molo Dogana e di realizzare lungo la calata Via Roma una "terrazza a mare" a fruizione cittadina, come previsto dal P.U.C.

In quest'ambito viene ritenuta essenziale per la funzionalità della maglia urbana la realizzazione di un Tunnel di collegamento dell'area di ponente con quella di levante per il quale viene auspicato un tracciato preferenziale ed una realizzazione totalmente sotto il piano di campagna nonché una progettualità attenta alle esigenze di funzionalità e di continuità di fruizione delle aree urbane e demaniali.

7. *Il Molo Capitaneria e La banchina Icnusa* per i quali si individua concordemente la destinazione al traffico croceristico in funzione del quale si prevede il prolungamento del molo Icnusa previa demolizione del pennello di levante e la sistemazione, l'attrezzatura e l'arredo delle aree nonché la localizzazione di una struttura di supporto ai croceristi
8. *La zona militare, ovvero la zona compresa tra la banchina Garau (a levante del Molo Icnusa) e la Pineta di Bonaria attualmente in consegna alla Marina Militare* per la quale si ipotizza una possibile soluzione di delimitazione come previsto dal citato Piano del Genio Civile OO.MM.
9. *L'Area di "Su Siccù"* per la quale viene confermata la fruizione cittadina della pineta di Bonaria, mentre la zona compresa tra il pennello di Bonaria ed il Molo Foraneo viene interamente destinata al diportismo con la previsione di un porto turistico (per circa 800 posti-barca), con riferimento preferenziale alla proposta progettuale ipotizzata nel Piano del Genio Civile OO.MM.. Mentre per quanto concerne le aree a terra si conviene sull'opportunità di realizzare sul lungomare una "Passeggiata a Mare" al fine di attuare una completa riqualificazione della zona ivi compreso il collegamento con il sistema umido dei canali delle saline e la valorizzazione del Magazzino del sale.

In relazione a questo quadro di assetto complessivo il Consiglio Comunale di Cagliari ha formalmente richiesto che al Piano Regolatore del Porto vengano apportate le seguenti modifiche:

- Il fronte della Via Roma sia riservato ed attrezzato per la nautica da diporto;

- Venga studiata una diversa e più congeniale ubicazione per la movimentazione delle rinfuse;
- Venga salvaguardato il fronte sulla via Roma da eventuali nuove edificazioni e colmate;
- Si preveda l'attraversamento della via Roma mediante un tunnel;
- La pianificazione attuativa delle aree portuali antistanti la via Roma ed il viale Colombo sia oggetto di uno studio unitario da parte dell'Amministrazione Comunale e dell'Autorità Portuale;
- Venga eliminato dalla cartografia il Molo Militare
- Sia esplicitata in tutti gli elaborati la destinazione d'uso ad attività sportive, ricreative, didattiche, culturali e turistiche anche connesse al compendio di Molentargius-Saline;
- I confini del Piano Portuale siano ricondotti alle posizioni originarie;
- La cartografia del Piano venga adeguata alle richieste espresse dal presente documento;
- La viabilità interna del Porto sia modificata al fine di renderla compatibile con la viabilità locale di attraversamento prevista dal P.U.C. oltre che con quella attuale.

Le linee guida del Piano regolatore del Porto che interfacciano sistematicamente la città ed il porto mentre sembrano conferire nuova vitalità a idee e programmi che, sebbene auspicati, fino ad oggi hanno trovato scarso riscontro nella realtà dei fatti, conducono inesorabilmente alle scelte dei modelli di sviluppo, alla progettazione degli scenari futuri, alla calibratura dell'offerta ed inducono in conseguenza riflessioni e procedure valutative ex ante delle possibili trasformazioni

3. Il ruolo della valutazione ambientale strategica

Le chiavi di lettura sono molteplici poiché le implicazioni complesse che interessano il porto in quanto luogo di attività commerciali, industriali, petrolifere, di servizio passeggeri, di attività pescherecce, di attività turistiche e diportistiche e pertanto “gateway” non solo per Cagliari ma per tutta la Sardegna, fanno sì che le strategie debbano essere innanzi tutto lette in chiave di programmazione regionale in quanto parte integrante di un quadro di assetto funzionale ad obiettivi globali di sviluppo dell'Isola, mettendo in gioco i concetti di sviluppo possibile e di sviluppo sostenibile²¹, successivamente in chiave di progetto localizzato di riqualificazione urbana con connotazione di programmazione complessa che coinvolge scelte politiche a differenti livelli. Solo al termine di un processo di pianificazione concertata e partecipata si configurano le costruzioni de-

21) Cfr su questi concetti: Manuale ANPA (2000) *Linee guida per le agende 21 Locali*, German Federal Office for Building and Regional Planning, *Indicators for sustainable land Use Management*, BBR, Berlino.
Ed inoltre: Bianchi D., Zanchini E. (2001), *La salute ambientale delle città*, Ambiente, Milano.

gli scenari economici e sociali, urbanistici e architettonici atti a definire e qualificare il paesaggio urbano.

Lo studio del *waterfront* Cagliaritano, nelle sue molteplici sfaccettature, è stato approfondito in diverse sedi ed occasioni, alcune delle quali meritano una citazione di riferimento.

In una chiave di lettura urbanistica risulta ad esempio interessante rileggere e rimeditare i numerosi progetti realizzati, per conto dei diversi settori dell'Amministrazione Pubblica, soprattutto negli anni '80, poiché consentono con immediatezza la visualizzazione fisica degli impatti e degli scenari architettonici del progetto urbano, nei loro aspetti innovativi ed in quelli obsoleti, prospettati con differenti ottiche politiche e culturali²².

In questa ottica la proposta, più volte citata, presentata dal Genio Civile Opere Marittime costituisce un'efficace sintesi delle problematiche e delle interrelazioni complesse in un momento progettuale che, non solo come conseguenza, ma come imprescindibile supporto alla trasformazione dell'assetto portuale, ipotizzi nuovi scenari e soprattutto nuove infrastrutture nell'assetto urbanistico al fine di garantire in primo luogo un alto livello qualitativo nei servizi portuali e successivamente di consentire una trasformazione integrata delle diverse componenti del paesaggio urbano.

Un ulteriore contributo lo forniscono certamente i progetti elaborati per il Concorso di idee per la riqualificazione del lungomare di Cagliari da via Roma a S. Elia²³, nonostante l'esiguo numero dei partecipanti, mentre in una stimolante chiave di lettura tecnica e progettuale si possono rileggere i numerosi studi accademici che hanno da anni interessato il riassetto del lungomare della via Roma e che sono stati anche oggetto di una mostra organizzata dal Comune di Cagliari al fine di promuovere un confronto di diversi operatori e studiosi sul tema dell'*immagine della città*.

La qualità di un progetto di riqualificazione infatti è certamente legata a fattori intrinseci dello spazio urbano quali l'alto livello qualitativo degli interventi architettonici, la geografia dei nuovi spazi, la fruibilità visiva dei nuovi scenari, ma certamente anche connessa alla sua accessibilità e percorribilità, alla disponibilità di verde e di parcheggi, all'adeguatezza degli impianti ed al controllo del microambiente che lo caratterizzano.

Inoltre più la complessità ci allontana dal rapporto diretto col mondo più è necessario che le ragioni del progetto affondino le loro radici nell'architettura del luogo.

22) Così sono da rileggersi gli studi di impatto delle nuove infrastrutture varie effettuati per l'Assessorato alla viabilità e al traffico del Comune di Cagliari dal gruppo di lavoro costituito da Giovanni Corona, Pasquale Mistretta, Alfredo De Lorenzo, Paolo Fadda e Giampaolo Marchi.

23) Concorso bandito dal Comune di Cagliari nel 1989 e vinto dal gruppo Steri, Monagheddu, Reccia,.

*L'architettura della città deve tentare di aderire a ciò che preesiste, aggiungendo significati plurimi, inventando contenuti urbani, aprendosi a forme d'uso molteplici e spontanee. In questo senso la città è più leggera perché dovrebbe diventare quasi ovvia nelle sue manifestazioni, ma questo è possibile solo se la soluzione tecnica dei problemi è esatta*²⁴.

In una chiave di lettura socio-culturale, nel tentativo di recuperare uno spazio urbano che parli degli uomini ma anche dei luoghi, dunque fondamentale attribuire grande rilevanza al momento del dibattito mediante l'attivazione di reti conversazionali fra le varie componenti del sistema socio-politico, essendo innegabile che il messaggio della comunicazione di un diverso modo di lettura delle istanze, a tutti i livelli della pianificazione territoriale, debba essere diffuso capillarmente nel tentativo di trasporre nella pratica operativa della riqualificazione urbana quei concetti di etica della pianificazione che oggi più che mai sembrano ritornare al centro dell'attenzione dei temi urbanistici²⁵.

Ovvero si prospetta l'attuazione di un processo di pianificazione integrata nelle sue forme sostanziali, metodologica, procedurale, istituzionale e politica che si svolge in un contesto decisionale partecipato e condiviso²⁶, nel tentativo di trovare coerenza fra le immagini del sapere tecnico e quelle del sapere comune²⁷.

Nell'occasione attuale, volendo privilegiare l'aspetto valutativo, tralasciando gli aspetti prettamente teorici e metodologici, si è cercato di evidenziare con un grafico semplice la realtà del sistema terra-mare cagliaritano al fine di illustrare sinteticamente le nodalità ritenute critiche, per gli scenari futuri, in funzione delle opzioni, dei mutamenti e degli investimenti che esse comportano ed in funzione di un processo di valutazione ambientale strategica²⁸.

Nel contesto urbano Cagliaritano, che presenta tutti gli aspetti di programmazione complessa, si ritiene indispensabile una *Valutazione Ambientale Strategica* integrata all'interno delle procedure di programmazione/pianificazione come processo che accompagna e completa il momento decisionale, in tutte le fasi di costruzione del Piano²⁹.

24) Corti E. (2003), *Il Piano Urbanistico Comunale*, in Abis E., a cura di, *Piani e Politiche per la città. Metodi e pratiche*, FrancoAngeli, Milano.

25) Maciocco G., Deplano G., Marchi G. (2000), *Etica e pianificazione spaziale*, FrancoAngeli, Milano.

26) Pittaluga P. (2001), *Progettare con il territorio. Immagini spaziali delle società locali e pianificazione comunicativa*, FrancoAngeli, Milano.

Ed inoltre: Maciocco G., Tagliagambe S. (1997), *La città possibile*, Dedalo, Bari.

Levy P. (1996), *L'intelligenza collettiva*, Feltrinelli, Milano.

27) Mela A. (1996), *Sociologia delle città*, NIS, Roma.

28) Cfr. *LA Valutazione Ambientale Strategica*, in *VI programma di azione per l'ambiente*, Home Page V.I.A.

29) Garano M., Zoppi C. (2002), *La valutazione ambientale strategica nella pianificazione territoriale*, Gangemi, Milano.

In tal senso si riportano sinteticamente le caratteristiche della pianificazione strategica che si individuano rilevanti ai fini di una interpretazione “*Bottom-up*”³⁰, ovvero di un’interpretazione moderna di “*Piano Debole*”³¹, con riferimento specifico al dibattito attuale che di recente ha posto in luce indirizzi e metodi³²:

1. *Visione di medio- lungo termine*
2. *Sequenzialità*
3. *Valutazione degli obiettivi*
4. *Partecipazione*
5. *Processi adattativi*
6. *Selezione degli studi di fattibilità*
7. *Studio dei progetti*
8. *Abbandono dei meccanismi di controllo*
9. *Non obbligatorietà*

Il primo punto individua una prospettiva di medio-lungo termine svincolata da una definita dotazione di risorse, ovvero, nella fase di pianificazione, vengono selezionati gli obiettivi fondamentali che costituiscono la struttura invariante del processo.

Il secondo punto evidenzia un tipo di previsione che lega in termini temporali gli obiettivi alle fasi di progettazione e di realizzazione dei diversi interventi.

Il terzo punto prevede la valutazione del piano in funzione del raggiungimento dei diversi obiettivi.

Il quarto punto consiste nell’attivazione di tutti i meccanismi idonei alla promozione di processi conversazionali e partecipativi nei confronti delle comunità locali. In tal senso la costruzione del piano si basa sulla più ampia prospettiva di intercomunicazione fra gli attori e gli operatori locali.

Il quinto punto prevede ampi margini di adattabilità delle parti progettuali-plasmabili del Piano, interpretato dinamicamente, che viene adattato alle differenti esigenze e peculiarità del contesto.

Il sesto punto pone in relazione i progetti fattibili con gli strumenti economico-finanziari, in una fase previsionale che individua e definisce operatori e strumenti di supporto economico e finanziario alle fasi di attuazione e gestione.

30) Nell’accezione più comune (Sayer, 1966 –Massey, 1984 –Riley, 1994)

Top-down :”dall’alto verso il basso” identifica influenze esterne internazionali;

Bottom-up :”dal basso verso l’alto”, le influenze locali. In questo caso si è usato il termine per identificare un *piano debole* –*Bottom-up* in contrapposizione a un *piano forte* *Top-down*, secondo il significato più attuale, adottato per le procedure di V.A.S. Cfr.A.De Montis op.cit.

31) A.De Montis “*Stili di pianificazione e tecniche di valutazione: La V.A.S.e i nuovi orizzonti del Piano Strategico*” su “La Valutazione Ambientale Strategica nella Pianificazione Territoriale” – Op.Cit:

32) Seminario di studio a Cagliari 19-20 aprile 2002 – “Modelli di applicazione della Pianificazione Ambientale Strategica alla Pianificazione Urbanistica”.

Il settimo punto configura una assoluta attenzione ai progetti-forti individuati come caratterizzanti e qualificanti per il processo di Piano.

L'ottavo punto prevede il ricorso a *meccanismi di mercato* funzionali alle fasi di progetto e di attuazione e pertanto l'abbandono delle tradizionali forme di comando.

Il nono punto ribadisce la necessità di un piano *aperto alla partecipazione* ovvero di un Piano Strategico sensibile alle indicazioni contestuali e dotato di carattere spontaneo e non-obbligatorio.

Funzionalmente allo schema metodologico illustrato, al fine di rendere facilmente leggibile l'articolazione del processo valutativo dell'operazione complessiva di riqualificazione urbana, si è individuato un ideogramma grafico (*figura 1*) che pone in evidenza le caratteristiche peculiari del fronte-mare di Cagliari con attenzione alle determinanti urbanistiche, funzionali ed architettoniche che si pongono in relazione con la costruzione degli ipotetici scenari futuri. Ed i futuri scenari urbani, tanto articolati quanto indefiniti, sono l'insieme delle sfaccettature di un processo poliedrico che, con ottiche differenti, abbraccia diversi settori produttivi che vanno dal secondario al terziario, dal turismo alla pesca, dalle strutture residenziali alle strutture produttive, configurando le trasformazioni dell'emblematica *città ambientale* del Piano Corti³³, o valenze e potenzialità della *Capitale del Mediterraneo*, caposaldo programmatico del Sindaco Emilio Floris³⁴.

Si rappresenta così una linea di interfaccia terra- mare nella quale convergono problematiche ed interessi comuni alla città ed al fronte del Porto. Su questa fascia di assoluta centralità si attesta *l'ossatura strutturale invariante* del Piano costituita dalle destinazioni d'uso e dalle funzioni individuate dal Piano Regolatore Portuale, dalle opere di urbanizzazione, dai servizi di rete e dalle attrezzature strettamente connesse alla funzionalità delle attività ubicate.

Considerando sostanzialmente unitari tutti gli interventi urbanistici di rilievo che interessano il fronte-mare, ritenuti *strutturali* in quanto intesi a realizzare il supporto per le trasformazioni del porto e della città, si impostano le valutazioni relative alla strategia di riassetto nei diversi settori, sottolineando le implicazioni di un'ossatura portante di grandi infrastrutture, di strutture e di attrezzature la cui realizzazione presuppone l'apporto di operatori pubblici e privati, in un'ottica di continuo riscontro e di connessione stretta dei processi decisionali ed attuativi³⁵.

33) Cfr. Corti E (2003), *La qualità della città*, in Abis E, Piani e politiche per la città. Metodi e pratiche, FrancoAngeli, Milano.

34) *Cagliari, capitale del Mediterraneo*. E' questo l'obiettivo ispiratore del programma dell'Amministrazione Floris, insediata a Cagliari dal 2001.

35) Roscelli R., (2000), *La valutazione delle trasformazioni urbane*, in Maciocco G., Marchi G. (a cura di), *Dimensione ecologica e sviluppo locale: problemi di valutazione*, - FrancoAngeli, Milano.
ed inoltre: Roscelli R. (1997), *La valutazione di fattibilità degli interventi sulla città storica*, in: Deplano G. (a cura di), *Centri storici e territorio*, FrancoAngeli, Milano.

Sui due lati della linea di interfaccia si individuano nello schema *le variabili caratterizzanti* che costituiscono *nodalità strategiche* per il progetto ambientale di riqualificazione urbana.

In altre parole, sul connettivo delle *invarianti strutturali*, si cercato di articolare i progetti qualificanti ritenuti fondamentali per l'avvio di un reale processo di rinnovo urbano progetti che meritano di essere studiati e formulati in funzione di una ricaduta ambientale ed economica sul contesto dell'interland Cagliaritano.

Fra progetti attuabili, nel quadro del riassetto delle attività portuali configurato dalle linee guida, seguendo un ordine che privilegia indicatori diversi fondamentalmente legati a priorità di rilievo per la strutturazione del terziario e per la formazione dell'indotto, che tiene conto inoltre della fattibilità economica e di tempi di realizzazione nel breve e medio periodo, si ritiene di attribuire particolare rilevanza ai seguenti progetti³⁶:

- località Giorgino: la spiaggia, la strada e il villaggio dei pescatori
- l'approdo per i pescherecci ed il collegamento col Mercato Ittico
- il nodo intermodale della piazza Matteotti e la nuova stazione marittima
- il riassetto del lungomare della via Roma
- il polo croceristico sul Molo Icnusa
- il lungomare di viale Colombo
- il porto turistico di Su Siccu
- la nodalità del Magazzino del Sale e il collegamento con le vie d'acqua dei canali

Le valenze articolate dei processi valutativi in funzione delle diverse nodalità, legate prevalentemente alla realizzazione della struttura invariante, si evincono ponendo in relazione il sistema portuale col sistema urbano e formulando le diverse opzioni di assetto e localizzazione delle strutture caratterizzanti e peculiari.

Destinazioni d'uso (residenza, direzionalità, terziario, verde ecc.), localizzazione di strutture edilizie (attrezzature per il turismo, servizi, contenitori di attività integrate o singole per il tempo libero, lo sport, lo svago, il ristoro, il commercio ecc.), come determinanti essenziali del progetto urbano articolato e complesso, forniscono di volta in volta le indicazioni per il processo valutativo diretto ed indotto.

Se in questa sede non si ritiene di entrare in merito all'individuazione degli scenari futuri sui quali molto si è detto e molto resta ancora da dibattere, preme invece sottolineare l'importanza metodologica di un processo di formazione del piano innovativa e partecipativa che prenda le distanze sia dagli obsoleti meto-

36) L'ordine di elencazione segue la sequenza delle localizzazioni sul fronte-mare da ponente a levante

di di razionalità complessiva di impronta razionalista, sia dai sempre più diffusi modelli globalizzanti ispirati a mere operazioni di marketing urbano³⁷, e faccia riferimento ai metodi e concetti della pianificazione comunicativa.

Riteniamo infatti che il contesto Cagliaritano, non concorrenziale con altre realtà del Mediterraneo sotto il profilo attrattivo-gravitazionale e di localizzazione, possa risultare competitivo in relazione alle peculiarità ambientali e paesaggistiche e ad una valorizzazione intelligente, attenta all'interpretazione dei luoghi e capace di attribuire un valore aggiunto con un contributo di idee che attribuisca qualità e dignità ai luoghi³⁸.

Pensiamo in particolare ad una valorizzazione non banale delle risorse che costituiscono singolarità peculiari e di pregio del contesto (il sistema umido, le vie d'acqua, le saline, i colli, il contesto costiero, la riqualificazione delle strutture esistenti ecc), una valorizzazione improntata a criteri di alta qualità che possa delineare un'offerta adeguata per un target di fruizione medio-alto e alto atto anche a convogliare flussi interessanti di turismo urbano non stagionale³⁹.

I medio-trend di trasformazione della domanda di beni e di servizi per i flussi di turismo urbano sono soggetti a continue oscillazioni legate agli spostamenti volubili delle mode e dei gusti che determinano una domanda manifesta e/o latente sempre più difficile da individuare, tuttavia consistenti flussi economici risultano sempre legati ad un'offerta di qualità che risulti selettiva e interessante per una domanda sempre più esigente e raffinata.

In chiave di sviluppo turistico al fine di evidenziare la potenzialità di valorizzazione delle risorse integrate e la conseguente intersezione ed articolazione dei processi valutativi l'attenzione si attesta in particolare sui progetti elencati e segnatamente sul polo croceristico e sulla realtà del porto turistico.

L'attenzione si focalizza sulle attività di supporto sia sulla via Roma che sulla zona di fronte mare fortemente degradata che va dalla *Scaffa* al Canale di San Bartolomeo mentre si valutano le implicazioni dell'indotto di una nuova domanda turistica nell'ottica più ampia che spazia dalle ovvie implicazioni dirette sul tessuto urbano alle implicazioni di scala vasta determinate dal Porto Turistico di Cagliari come parte qualificante ed integrante del sistema di porti turistici del Sud-Sardegna⁴⁰.

37) Deplano G. (2001), a cura di, *Piano e Consenso. Nuove forme per il progetto del territorio*, Temi, Trento.

38) *E allora bisogna semplificare, togliere materia, aggiungere idee che è come dire: Togliere costruzioni, aggiungere architettura della città*, da Corti E. op. citata

39) Loy Puddu G. (A.A.1998-99), *Elementi di politica del Turismo*, Università Bocconi, Milano.

ed inoltre: World Travel & Tourist Council, (1998), *Progresso e priorità*, Bruxelles.

CE Project associé (1993), *Environment et Tourisme*, Bruxelles.

40) Sias M., (1997/98), *Politiche strategie per i porti turistici della Sardegna*, Panorama Sardo, Cagliari

Bibliografia

- ALBANESE G. (1999) "Il territorio dell'Urbanistica", Gangemi, Roma.
- ALBANESE G. e D'ANGELO M.E. (1992) "L'Urbanistica tra Territorio e Ambiente", Gangemi.
- BARONI M.R. (1998) "Psicologia Ambientale", Il Mulino, Bologna.
- BENTIVEGNA V. (1999) "Valutazione e pianificazione strutturale" in Lombardi P. e Miceli E.
"Le Misure del Piano: Temi e Strumenti della Valutazione dei nuovi Piani", Angeli, Milano.
- BIANCHI D. e ZANCHINI E. (2001) "La salute ambientale delle città", Ambiente, Milano.
- BRESSO M., RUSSO R., ZEPPELELLA A. (1992) "Valutazione ambientale e processi decisionali", NIS, Roma.
- CALLICOTT J.B. (1995), "The Value of Ecosystem Health", *Environmental Value*, 4:345-361.
- CASELLI M. e LEMAIRE O. (a cura di) (1991) "Cities and Ports", Genova.
- CASTELS N., MUNDA G. (1999), "International Environmental Issues: Towards a New Integrated Approach", in O'Connor M., Spash C. (eds.), *Valuation and the Environment. Theory, Method and Practice*, Northampton, MA, USA, 309-327.
- CLAVEL P. (1986) "The Progressive City: Plannig and Partecipation", Rutgers University Press, New Brunswick.
- DE MAXIMY R. (1993) "La Ville enveloppe et produit des societ  s mutantes", *L'espaces géographique*, I.
- DEPLANO (a cura di) (2002) - "Piano e Consenso - Nuove forme per il progetto del territorio"- Temi -Trento.
- FRIEDMANN J. (1987) "Planning in the Public Domain: from the Knowledge to Action", Princeton U.P., Princeton.
- GABRIELLI B. (1992) "La citt   nel Porto", Nuova ERI, Torino.
- GARANO M. e C. ZOPPI (2002) "La valutazione ambientale strategica nella pianificazione territoriale"- Gangemi - Milano - 2002
- GUTTARI F. (1991) "Le tre ecologie", Edizioni Sonda, Torino.
- HOYLE B.S. PINDER D.A. HUSAIN M.S. (1997) "Aree portuali e trasformazioni urbane", Mursia, Milano.
- KHAKKEE A. (1998) "Evaluation and plannig: inseparable concepts", *Town and Planning Review* 69 (4) 359-374.
- ICLEI (1996) "*Local Agenda 21 Planning guide*", Friburgo, Svizzera.
- L  VY P. (1996) "L'Intelligenza Collettiva", Feltrinelli, Milano.
- LOY PUDDU G. (1998) "Elementi di politica del Turismo"- Universit   Bocconi - Milano
- MACIOCCO G. DEPLANO G. MARCHI G. (a cura di) (2000) "Etica e pianificazione spaziale", Angeli, Milano.
- MACIOCCO G. e TAGLIAGAMBE S. (1997) "La citt   possibile", Dedalo Bari.
- MACIOCCO G. (1998) "La citt   in ombra", Angeli, Milano.
- MELA A. (1990) "Societ   e Spazi: alternative al postmoderno", Angeli, Milano.
- MELA A. (1996) "Sociologia delle citt  ", NIS, Roma.
- NIJKAMP P., RIETVELD P., VOOGD H. (1990), *Multicriteria Evaluation in Physical Planning*, Elsevier Science, Amsterdam, The Netherlands.
- PALERMO P.C. (1992) "Interpretazioni dell'analisi urbanistica", Angeli, Milano.
- PITTALUGA P. (2002) "Progettare con il Territorio - Immagini spaziali delle societ   locali e pianificazione comunicativa", Franco Angeli, Milano.
- PIRODDI E. (1999) "Le forme del Piano Urbanistico", Angeli, Milano.
- PRINCIPE I. (1986) "Cagliari", Laterza, Bari.
- REES W.E. e WACKERNAGEL M. (2000) "L'impronta ecologica", Edizioni Ambiente, Milano.
- SECCHI B. (2000) "prima lezione di Urbanistica", Laterza, Bari.
- SCHON D.A. (1983) "The reflective Practitioner", Basic Books, New York.
- VALLEGA A. (1984) "Per una geografia del mare: Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche" Mursia, Milano
- VALLEGA A. (1996) "Governo del mare e Sviluppo Sostenibile", Mursia, Milano.