

"Fuori dal Tunnel" - Progetto dell'interfaccia tra la città e il nuovo porto turistico di Cagliari

*Dott. Ing. Michele Congiu
Studio Ing. Michele Congiu
Via S. Salvatore da Civita 1 - Cagliari
info@michelecongiu.net*

Abstract

La struttura della città e i suoi caratteri suggeriscono la forma e l'orientamento dello spazio di frontiera fra terra e acqua: la transizione fra la città e il mare è così affidata alla proiezione della geometria del quartiere storico di Marina; il bordo sull'acqua viene ad esprimere le linee di forza della città e del quartiere, quelle regole di profondità, di trasparenza e di vedute di scambio.

L'interfaccia città-porto si configura come un grande suolo artificiale che viene piegato e modellato per dare origine ai diversi tipi di relazione tra sistema urbano e sistema portuale, creando così in maniera astratta una geografia non esistente, una topografia artificiale. I vettori di relazione funzionale, tra gli elementi che costituiscono i due sistemi, generano lo spazio di relazione tra la città storica e il porto di Cagliari.

La strada di scorrimento in trincea (il tunnel) costituisce un limite, un elemento continuo di disconnessione, che permette di gestire, in base alle relazioni fra i vari ambiti della città e del porto, connessioni e disconnessioni locali tra i due sistemi.

Il progetto si può caratterizzare essenzialmente come ridefinizione dei rapporti tra la città "storica" e il fronte mare ritrovando connessioni con i sistemi morfologici che si proiettano all'interno del costruito nei quartieri storici, e quindi riflettendo, anziché sull'esile fascia marginale, su più complesse sezioni urbane.

Key Words: interfaccia città-porto, suolo artificiale, connessioni e disconnessioni, vettori di relazione, proiezione del tessuto urbano verso il mare

Report

1. Premessa - Il porto di Cagliari e l'interfaccia città - porto

Il recupero e la rivitalizzazione dell'interfaccia terra-mare costituisce per Cagliari, così come per le principali città portuali del Mediterraneo, l'obiettivo più ambizioso nel quadro di una pianificazione urbanistica intesa a definire assetti che assicurino nuovi e più saldi legami fra la città e il suo mare (Sias, 1997).

Figura 1. Ortofoto del porto di Cagliari



La realizzazione del bacino del Porto Canale e la redazione di un nuovo Piano Urbanistico Comunale costituiscono due eventi significativi per la città: la possibilità di utilizzo del nuovo porto industriale infatti, mentre apre numerose prospettive per il riassetto delle funzioni portuali, offre anche un'occasione unica per un progetto finalizzato al riuso ed alla riqualificazione di un fronte mare ormai estremamente caotico e degradato (Sias, 1997).

L'intero fronte mare di Cagliari si sviluppa per diversi Km dalla spiaggia di Giorgino, lungo la città, fino alla spiaggia del Poetto. Questo fronte mare, nel quale i luoghi di singolare valore storico-ambientale si alternano a spazi dismessi o destinati ad attività portuali o industriali, è coinvolto complessivamente nel processo di trasformazione e di riqualificazione.

Il "progetto dell'interfaccia tra la città e il nuovo porto turistico" si inserisce, all'interno di un laboratorio di ricerca sul fronte mare di Cagliari, nell'ambito particolare della Via Roma, dove la città storica discende verso il mare con il quartiere della Marina su cui domina la "palazzata" ottocentesca.

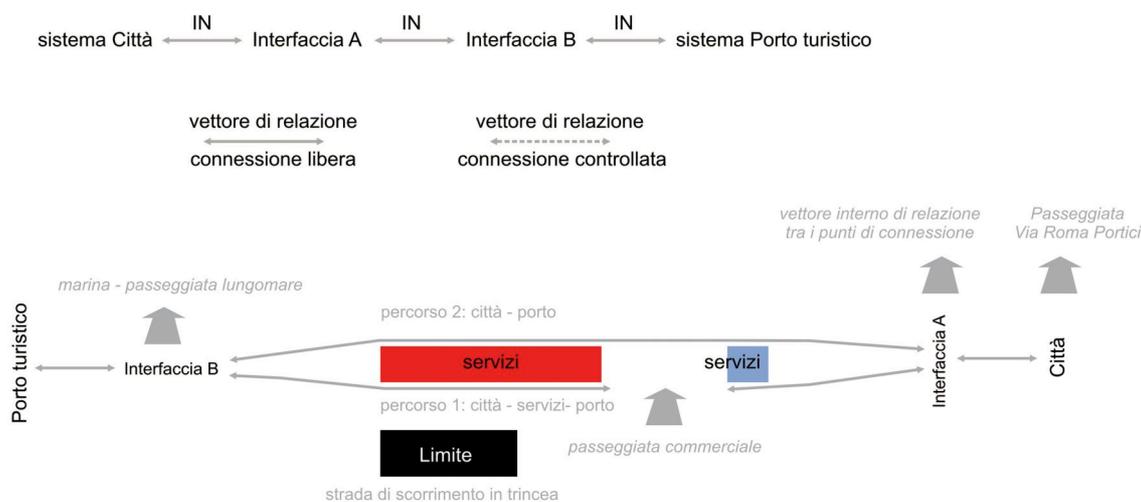
Figura 2. Il waterfront di Cagliari in corrispondenza della Via Roma



Nata in sostituzione di una cortina muraria che chiudeva la città, la "palazzata" di via Roma si concepisce come il segno della nuova modernità nella quale peraltro si confrontano le esigenze diverse; la conquista dell'affaccio sul mare, lo sviluppo del porto, la circolazione litoranea, la riorganizzazione interna della Marina, la rappresentazione della nuova città....contraddizioni che ne segnano le alterne vicende e ancora si ripropongono facendone tuttora un luogo di problematica instabilità (Corti, 1997)

Il tema progettuale dell'interfaccia città-porto si può sintetizzare come ridefinizione dei rapporti tra la città "storica" e il fronte mare, con l'obiettivo dell' integrazione mare-città. L'insieme del progetto si articola ricercando connessioni con i sistemi morfologici che si proiettano all'interno del costruito nei quartieri storici, e quindi riflettendo, anziché sull'esile fascia marginale, su più complesse sezioni urbane. Sotto questo profilo risultano interessanti le nuove sezioni che schematizzano in un semplice ideogramma le interrelazioni fra il lungomare ed il porto.

Figura 3. Sezioni diagrammatiche



2. Il metaprogetto

L'analisi iniziale individua sinteticamente due sistemi: il sistema urbano in corrispondenza della Via Roma, costituito dalla città storica con il quartiere della Marina, e il sistema del nuovo porto turistico di Cagliari. Definiti questi due macro-sistemi, introduciamo l'interfaccia città-porto, che genericamente rappresenta l'elemento che li relaziona all'interno di un ambito urbano complesso, ricco di valenze storico ambientali e denso di funzioni.

Figura 4. Diagramma planimetrico che sintetizza gli elementi del waterfront di Cagliari sulla via Roma

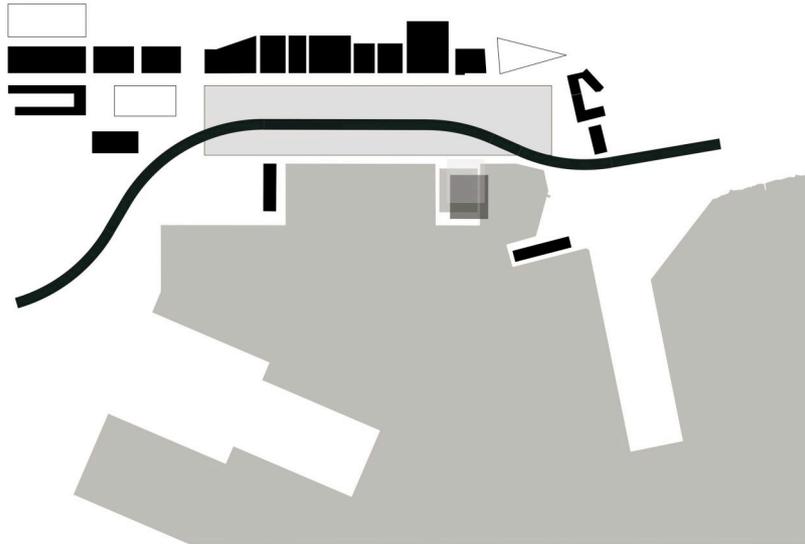
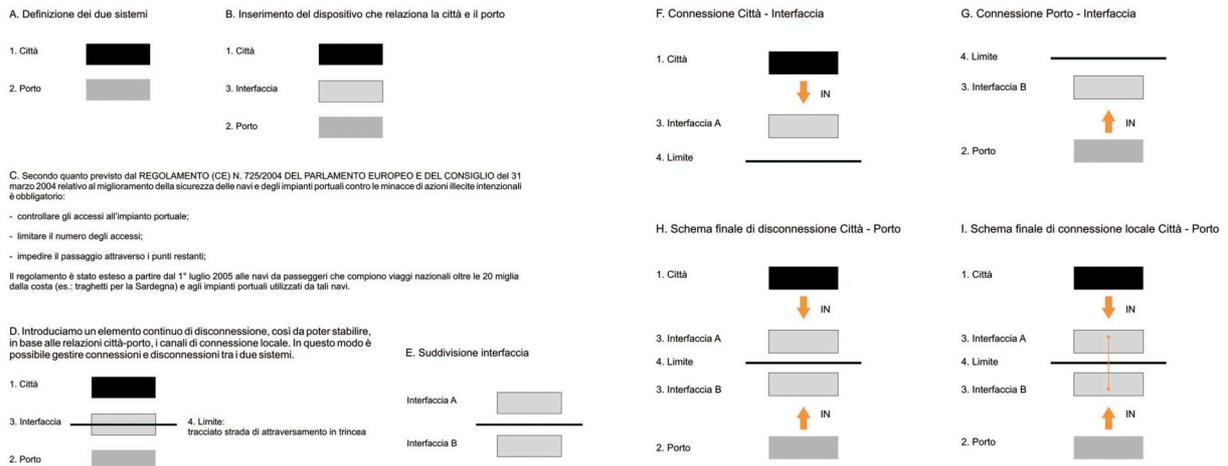


Figura 5. Diagrammi di studio



Una conformazione continua dell'interfaccia rappresenta morfologicamente una connessione diffusa fra i due sistemi, ciò quindi non ci permette di gestire connessioni e disconnessioni. Secondo quanto previsto dal regolamento (CE) n° 725/2004 è obbligatorio controllare gli accessi all'impianto portuale, limitarne il numero e impedire il passaggio attraverso i punti restanti. Il regolamento è stato esteso dal 1° luglio 2005 anche alle navi passeggeri che compiono viaggi nazionali oltre 20 miglia dalla costa (traghetti per la Sardegna) e per gli

3. Il progetto dell'interfaccia città - porto

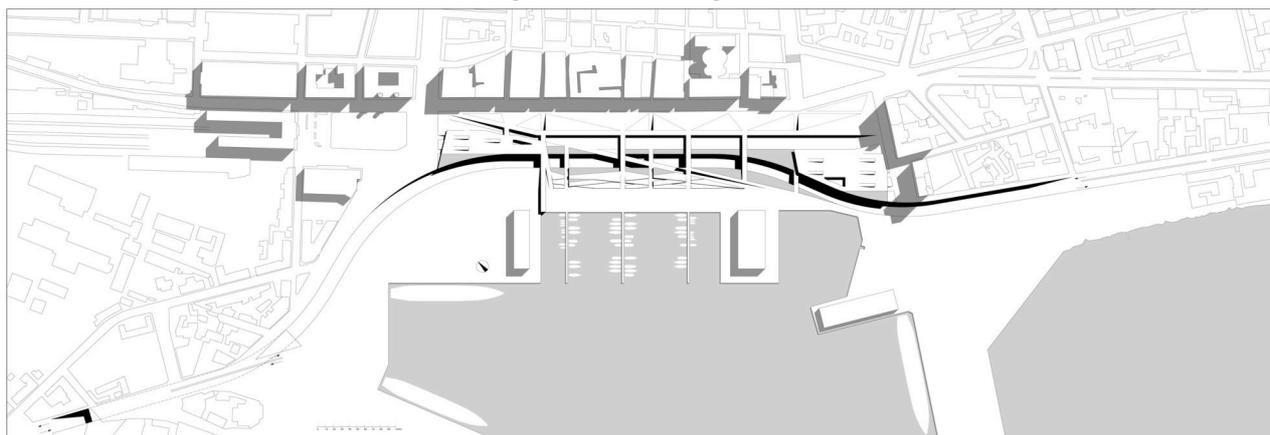
La struttura della città e i suoi caratteri suggeriscono la forma e l'orientamento dello spazio di frontiera fra terra e acqua. La transizione fra la città e il mare è così affidata alla proiezione della geometria del quartiere storico di Marina; il bordo sull'acqua viene ad esprimere le linee di forza della città e del quartiere, quelle regole di profondità, di trasparenza e di vedute di scambio.

L'interfaccia si configura come un grande suolo artificiale che viene piegato e modellato per dare origine ai diversi tipi di relazione tra sistema urbano e sistema portuale, creando così in maniera astratta una geografia non esistente; una topografia artificiale è adoperata per definire il luogo di connessione fra i due sistemi.

Figura 7. Il progetto si basa sulla modellazione di un suolo artificiale per dare origine ai diversi tipi di relazione tra il sistema urbano e il sistema portuale



Figura 8. Planimetria generale



La presenza e l'utilizzo dell'acqua nello spazio di relazione allude metaforicamente all'ingresso del mare verso la città. Il margine tra città e porto è così il risultato dell'incrocio fra le regole della città e le regole della natura, fra l'urbano e il territoriale, fra la permanenza e l'indeterminatezza.

I due tipi di connessione locale tra il sistema urbano e il sistema portuale (relazione diretta città-porto e quella indiretta città-servizi-porto) si traducono morfologicamente in due sezioni: una convessa (relazione diretta) e una concava (relazione indiretta); queste differenti piegature del suolo artificiale formalizzano i due tipi di legami tra il sistema urbano e quello portuale. L'intervento complessivo risulta così solo in parte ipogeo; tale soluzione ci consente di sfalsare altimetricamente i due percorsi di connessione senza pregiudicare l'apertura della città al mare con ostacoli visivi (l'altezza massima è di +1,60 m, quella minima di -1,80 m rispetto al piano stradale).

La piegatura concava, ottenuta mediante l'escavo del suolo, genera una piazza lineare ipogea, il cui sviluppo avviene parallelamente alla passeggiata dei portici di via Roma, assumendo la strada e lo sviluppo della "palazzata" come allineamento dominante. Gli accessi alla piazza, formati da rampe con lieve pendenza, costituiscono un prolungamento virtuale del tessuto urbano del quartiere storico, là dove è stata stabilita una connessione mediata tra città e porto. Una relazione indiretta si configura anche sul forte taglio trasversale (nord-ovest/sud-est) che connette, attraverso l'area dei servizi, l'ambito di Piazza Matteotti e del Largo Carlo Felice con il sistema portuale in prossimità della Darsena; ciò non solo realizza una cucitura tra città e porto, ma detta anche la direttrice verso lo sviluppo del waterfront a sud-est, al fine di una più vasta ricucitura del fronte mare.

Figura 9. Pianta dell'interfaccia

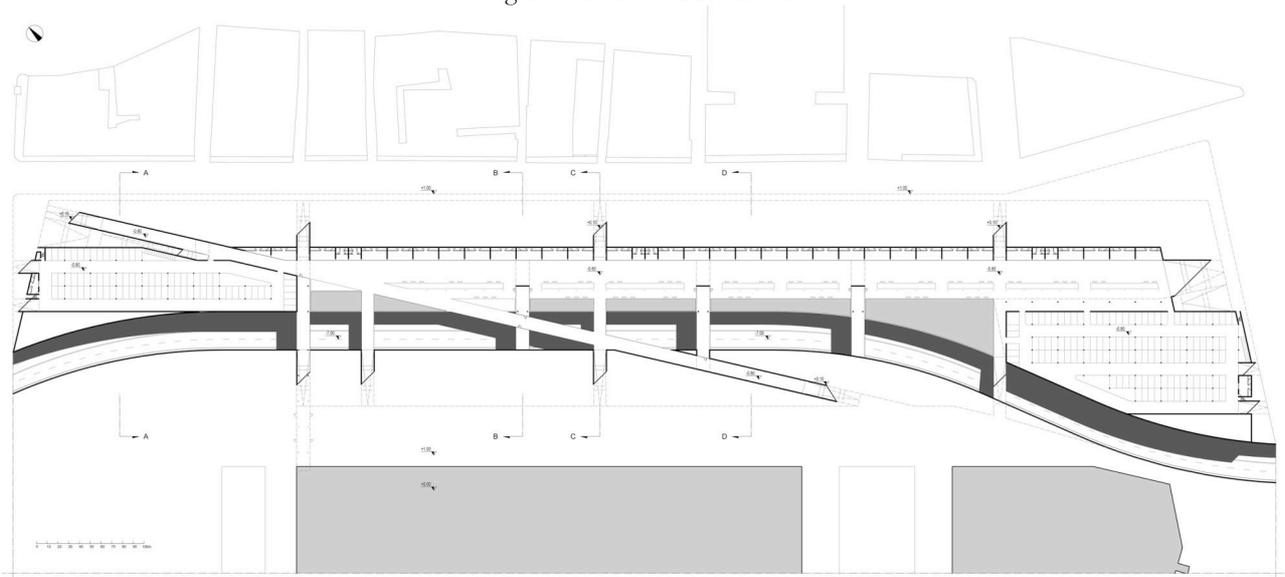
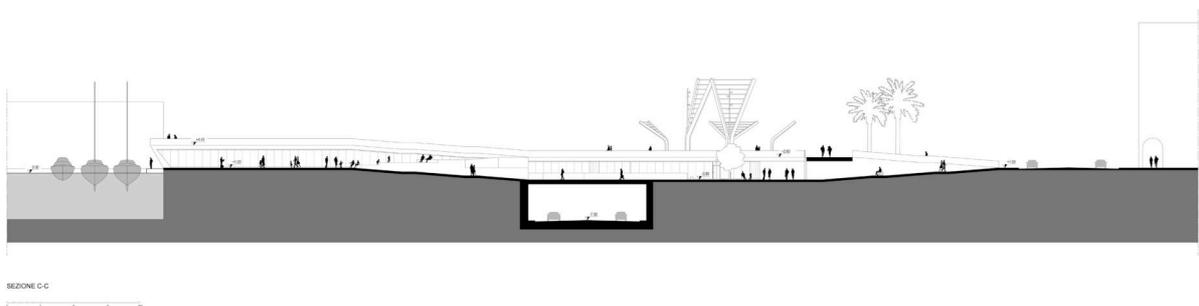


Figura 10. Sezione C-C



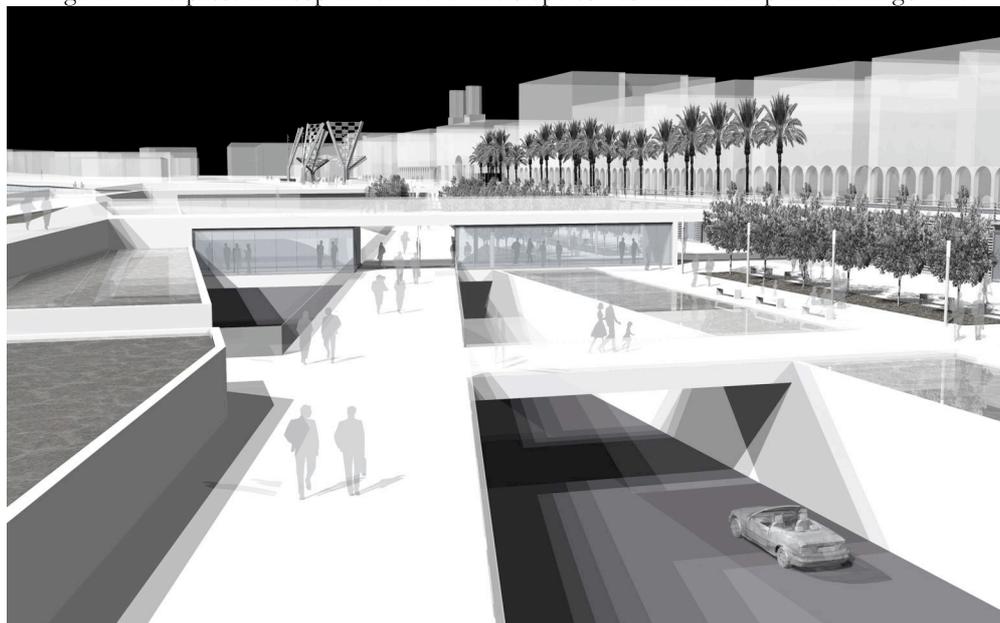
Le funzioni ipotizzate sull'interfaccia porto-città sono legate alle esigenze del nuovo porto turistico di Cagliari e complementari ai servizi presenti nel centro storico. La duplice piegatura del suolo artificiale realizza l'altezza utile per gli spazi che si prestano ad accogliere varie funzioni, dai servizi di supporto alla nautica e al terminal traghetti, agli uffici dell' Autorità Portuale, della Dogana, nonché a piccole attività commerciali collegate al traffico turistico.

Figura 11. Gli spazi destinati ad accogliere le funzioni di servizio seguono lo sviluppo della piazza lineare ipogea



La tipologia degli spazi destinati ai servizi è ripetuta seguendo lo sviluppo lineare della piazza, creando, grazie all'arretramento dei setti portanti, una facciata continua interamente vetrata. A tale proposito è stato studiato un particolare sistema di frangisole che assolve ad una duplice funzione: oltre a ridurre l'irraggiamento solare, permette con lo scorrimento dei telai di avere una facciata dalla configurazione sempre mutevole.

Figura 12. La passerella sopra il tunnel a “cielo aperto” conduce dalla piazza al lungomare



Le alberature presenti seguono lo sviluppo della piazza lineare contribuendo ad ombreggiare la passeggiata e gli spazi dei servizi.

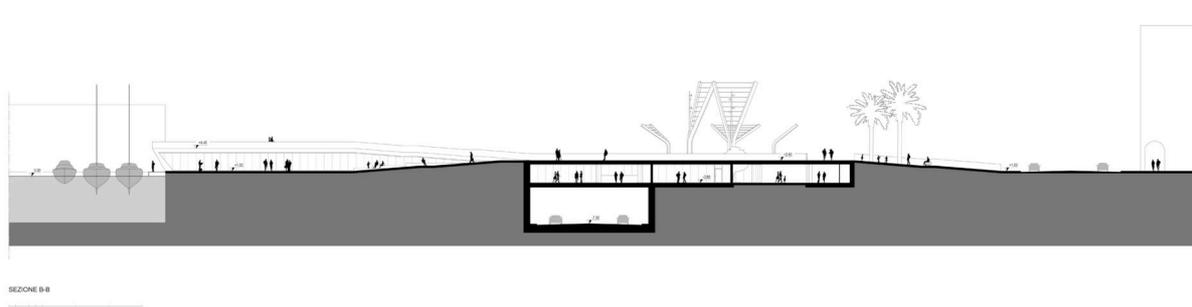
Le vasche d'acqua sono state utilizzate nelle aree adiacenti alla strada in trincea in quanto, pur essendo profonde solo pochi centimetri, costituiscono una barriera in grado di dissuadere e quindi orientare i flussi verso le passerelle; la presenza dell'acqua evita il contatto diretto tra la piazza lineare e la strada. Su queste vasche si può pensare all'utilizzo di spruzzatori d'acqua nebulizzata in grado di assorbire le polveri dei gas di scarico delle auto.

La proiezione del tessuto urbano prosegue con le passerelle al di sopra del tunnel e con le rampe che ci riportano dalla quota ipogea a quella della banchina.

Figura 13. Gli edifici “a ponte” consentono il passaggio diretto dalla città al porto turistico



Figura 14. Sezione B-B



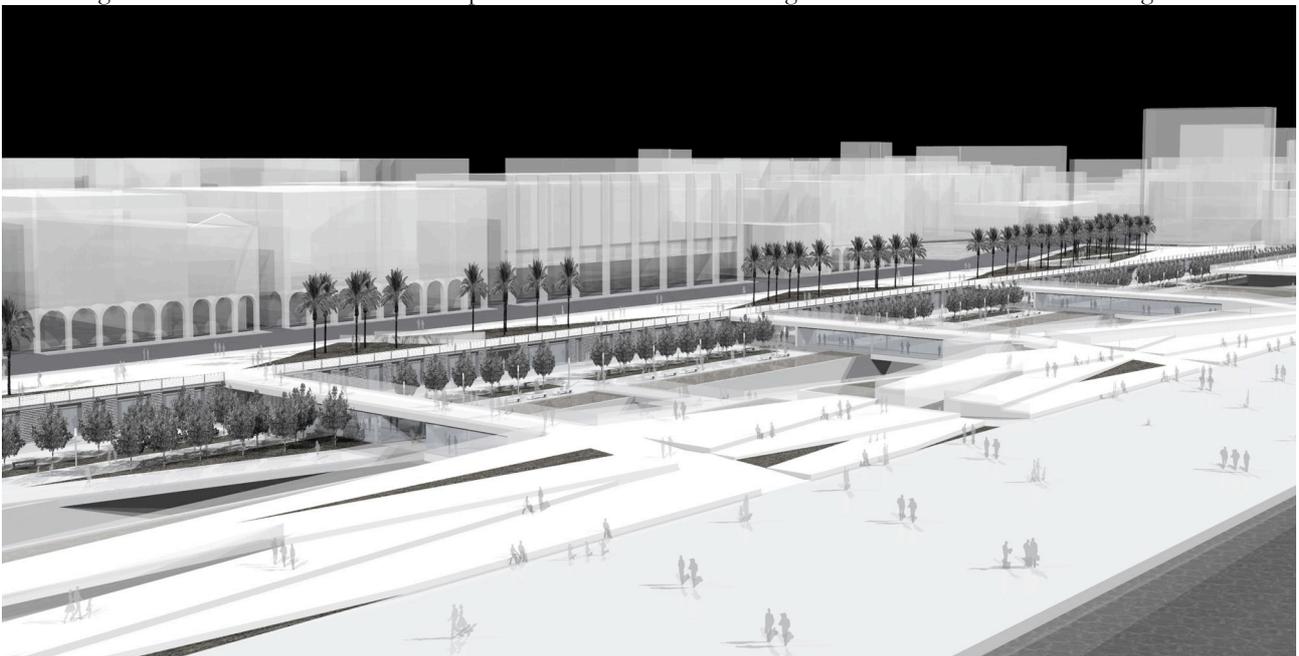
La connessione diretta tra città e porto si materializza invece mediante la copertura di edifici “a ponte” che permettono il passaggio, superando la piazza e la strada in trincea, direttamente dalla città al mare. Gli edifici sono posizionati sul prolungamento virtuale delle vie del quartiere di Marina e ospitano nella parte inferiore (a livello della piazza) spazi per mostre temporanee e piccole gallerie. Il posizionamento degli accessi sulla copertura è rafforzato dalla forma triangolare dei giardini ricavati sul lato via Roma, su cui trova posto la vegetazione esistente.

Figura 15. Il "taglio trasversale" della piazza relaziona il sistema urbano con lo sviluppo del waterfront a sud-est



Superato il limite dell'infrastruttura il suolo declina attraverso una conformazione a gradoni simile ad un piccolo anfiteatro sul mare. L'area antistante si configura come una passeggiata lungomare con gli spazi tecnici necessari per tutte le attività connesse alle imbarcazioni da diporto.

Figura 16. La banchina sul terminal diportisti: il suolo declina sul lungomare con una conformazione a gradoni



L'accesso al terminal traghetti è l'unico edificio che si proietta sino al limite della banchina sporgendo sul mare come la prua di una nave. Esso è stato ideato per far fronte alle disposizioni del Parlamento Europeo del 31 marzo 2004, in materia di sicurezza degli impianti portuali, che prevedono di controllarne e limitarne gli accessi. L'area del terminal si configura perfettamente protetta dalla strada in trincea sui restanti versanti.

Le zone dei parcheggi trovano posto alle estremità dell'interfaccia, dove si ha il traffico di intersezione: la prima a nord-est in corrispondenza del pontile Sanità, la seconda a sud-est in prossimità della Darsena. A copertura dei parcheggi, in parte interrati, sono state previste due grandi piazze con alberature artificiali posizionate in corrispondenza della struttura portante. Questi elementi in legno lamellare sostengono sia gli apparecchi di illuminazione, che i pannelli solari per soddisfare il fabbisogno energetico del parcheggio sottostante. Le prese d'aria sulla copertura assolvono sia ad una funzione tecnica, nell'aerazione naturale del parcheggio, sia ludica come rampe per pattini e skate, ma anche palchetti per spettacoli.

Figura 17. L'estremità dell'interfaccia a nord-est: la piazza è stata ricavata sulla copertura del parcheggio

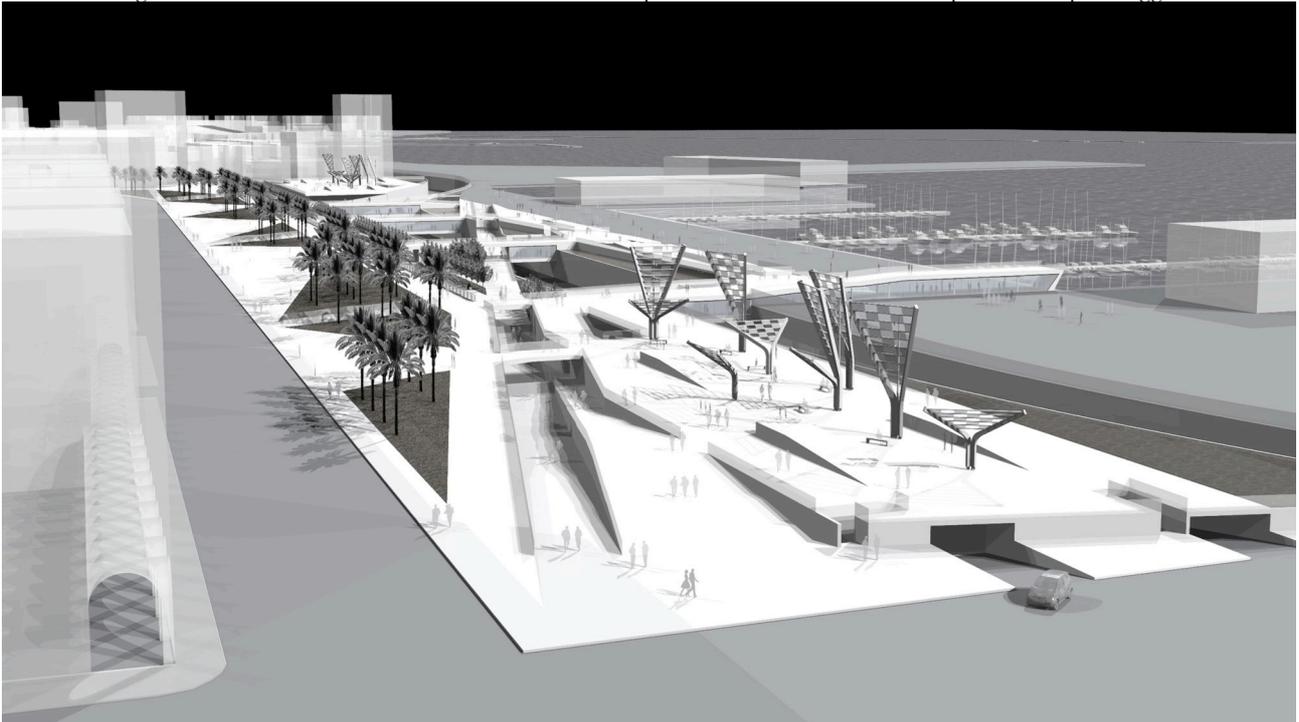
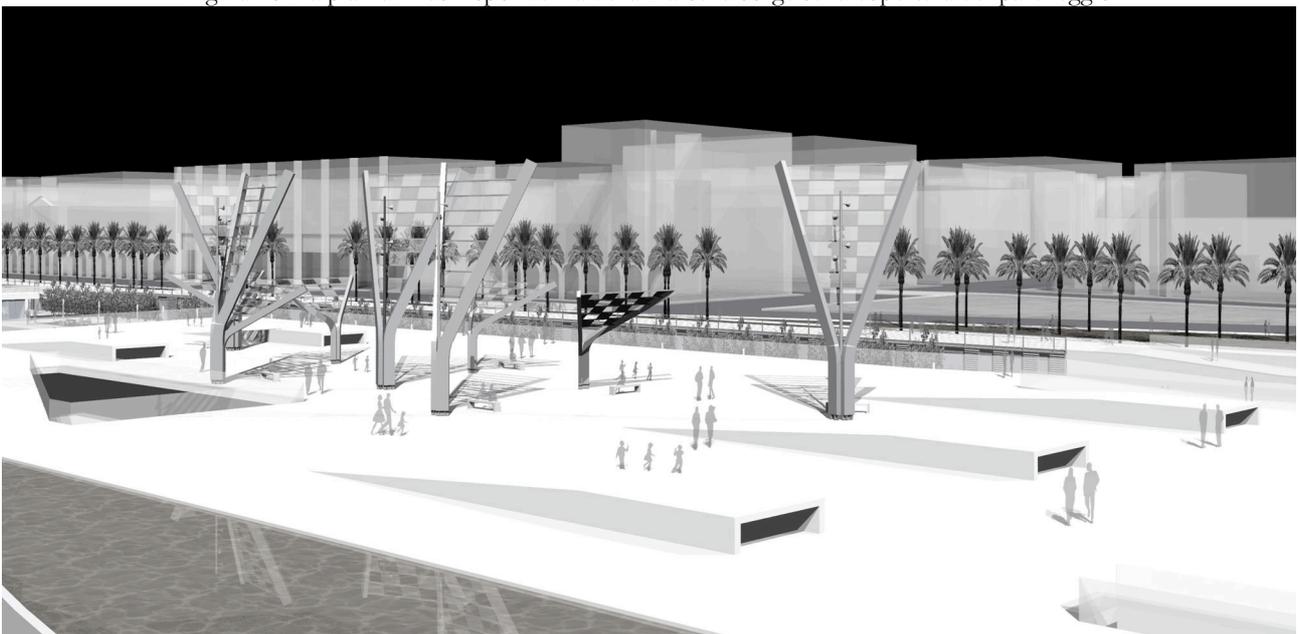


Figura 18. La piazza in corrispondenza della Darsena sorge sulla copertura del parcheggio



Bibliografia

- A. Forino, *Paesaggi sull'acqua*, Alinea, Firenze 2003
- R. Bruttomesso, *Waterfront: una nuova frontiera urbana*, Città d'Acqua, Roma, 1991
- AA.VV., *La costa italiana*, d'Architettura, N.25, 2004
- C. Abbate, *L'acqua come luogo della costruzione, Il ruolo dei Waterfronts*,
- R. Cherubini, *Margini sull'acqua. L'identità urbana della città costiera*, Arredo Urbano, N. 22, 1987
- A. Corboz, *Il territorio come palinsesto*, Casabella, N.516, settembre 1985
- O. Bohigas, *Ricostruire Barcellona*, Etaslibri, Milano 1992
- O. Bohigas, *Un programma per Barcellona*, Casabella, N.483, settembre 1982
- V. Baganato, *Barcellona verso il 2004: I nuovi progetti*, Area, N.63, luglio-agosto 2002
- J. Busquets, *L'olimpico Bohigas. I grandi progetti di Barcellona*, Casabella, N.533, marzo 1987
- J. Busquets, *La trasformazione come progetto urbanistico. La villa olimpica de Barcelona*, Lotus International, N.67, dicembre 1990
- L. Semerani, *Architetture sul limite: Manuel de Sola Morales e il Moll de la Fusta*, Lotus International, N. 56, Milano, 1987
- J. Martorell, *L'esperienza della Villa Olimpica a Barcellona*, Lotus International, N.71, febbraio 1992
- J. M. Montaner, *L'idea del Villaggio olimpico di Barcellona. Tipi e morfologie*, Lotus International, N. 67, dicembre 1990
- G. Polazzi, *Guillermo Vazques Consuegra: Lungomare di Vigo*, Area, N.48, gennaio-febbraio 2000
- J. Della Fontana, *Vicente Guallart: Puerto de Vinaroz*, l'Arca, N.198, dicembre 2004
- L. Negrini, *I quaderni de l'industria delle costruzioni: Ben van Berkel Ponte Parodi a Genova*, EdilStampa, Roma, 2001
- C. Paganelli, *Concorso per Genova: Mediterranean Square*, l'Arca, N.162, 2001
- A. Forino, *Paesaggi sull'acqua, bordi d'acqua nella città contemporanea: il piano di riqualificazione del porto di Santa Cruz de Tenerife*, Alinea, Firenze 2003
- Reiser+Umemoto, *East River Corridor, Manhattan, New York*, Lotus Navigator, N.7, Milano 2003
- E. A. Corti, M. A. Mongiu, G. Cavallo, M. Merella, M. Sias, G. P. Ritossa, *L'interfaccia porto-città, Via Roma tra memoria e progetto*, Cagliari 1997
- P. Steri, *Una proposta per la riqualificazione dell'asse viario della via Roma: un grande tunnel per unire l'Est e l'Ovest della città*, Sardegna Economica, N.1, 2003
- P. Fadda, *Il Porto di Cagliari nella storia*, Cagliari, 2002
- AA. VV., *Cagliari Quartieri Storici. Marina*, Cinisello Balsamo, 1989
- A. Boscolo, M. Brigaglia, L. Del Piano, *La Sardegna contemporanea*, Sassari, 1974
- L. Colombo, *Cagliari... che scompare*, Cagliari, 1926
- F. Corona, *Guida di Cagliari*, Cagliari, 1915
- E. Milesi, *L'evoluzione della forma urbana*, Cagliari tra memoria e anticipazione, Cagliari, 1985
- M. Rigoldi, *Lo sviluppo urbanistico di Cagliari: da piazzaforte a città moderna*, Studi Sardi, Cagliari, 1962, vol. XIII
- A. Romagnino, *Cagliari, Marina*, Milano, 1981