



COMUNE DI SASSARI

**"Progetto dimostrativo
di Azioni Integrate
per lo Sviluppo Urbano"**

***Il nuovo asse di Trasformazione urbana
del Comune di Sassari***

Il Contesto

Sassari, capoluogo della omonima Provincia, la seconda città della Sardegna, è collocata sul versante Nord-occidentale dell'Isola.

Con i 7 Comuni dell'Area Vasta rappresenta la seconda area metropolitana dell'ISOLA con 223 mila abitanti, di cui 130 residenti nel capoluogo. Interconnessa con le linee ferroviarie e stradali al Porto di Porto Torres e alla sua area industriale petrolchimica, di circa 400 ettari, distante circa 16 KM, all'aeroporto e alla riviera di Alghero distante circa 25-30 km.

L'area non appare come un continuum indifferenziato raccolto intorno a una città-metropoli, ma come un sistema costellato di forti identità: un capoluogo sede di Università e di importanti istituzioni regionali con forti tradizioni politiche e culturali, una cittadina come Alghero conosciuta al di fuori dell'isola per la lingua catalana relitta, un territorio, come quello di Porto Torres, plasmato tanto dai tentativi di sviluppo industriale del dopoguerra fondato sull'industria petrolchimica, quanto dai traffici commerciali e turistici odierni, una enclave rurale rivolta tra i due mari come quella definita dai comuni di Alghero a sud ovest e Sorso e Sennori a Nord, due baluardi che guardano al golfo dell'Asinara ed al suo Parco Nazionale, come Stintino e Castelsardo, e al Parco Regionale di Porto Conte che si attendono dal mare e dalla costa opportunità di sviluppo sostenibile e di integrazione.

Nella città hanno sede la prestigiosa Università con 450 anni di storia, che conta circa 14.000 studenti con 11 facoltà di cui 3: Agraria, Veterinaria e Architettura, uniche per tutta la regione; Le altre importanti altre funzioni al servizio del territorio e dell'intera Regione: le due Banche Sarde - Banco di Sardegna e Banca di Sassari, Tribunale e Corte d'Appello, Azienda Sanitaria Locale di rilievo provinciale, l'Agenzia Regionale per la Sperimentazione agro-zootecnica, dell'Istituto Zooprofilattico per la Sardegna, della Sede Arcivescovile, di diversi istituti medi superiori. Operano circa 11.000 imprese, il terziario avanzato ed i servizi occupano l' 85% della forza lavoro. L'Area Vasta come detto è sede del Parco Nazionale dell'Asinara e del Parco Regionale di Porto Conte, che idealmente limitano la seconda pianura agricola irrigua dell'Isola.

Contrariamente ad altri sub-sistemi regionali, il Nord-Ovest della Sardegna è caratterizzato dalla presenza nel raggio di 40/50 Km di un novero di comuni (sicuramente gran parte di quelli impegnati nella pianificazione strategica) con una lunga specifica storia, una struttura urbana sedimentata, vocazioni produttive relativamente differenziate, relazioni consolidate col capoluogo.

La città di Sassari, oltre alla naturale interrelazione con l'Area Vasta contermina, proietta la sua azione di guida provinciale verso l'interno della regione del Logudoro di Ozieri, sull'asse ferroviario ed autostradale che prosegue ad Est verso Olbia ed a Sud verso il capoluogo di Regione, Cagliari.

L'Area Vasta e il Piano Strategico intercomunale

L'AREA VASTA DI SASSARI come sistema di coordinamento e governance territoriale muove i suoi passi dall'anno 2005, su sollecitazione della Regione Sardegna, ed in attuazione delle linee strategiche comunitarie, ha usufruito della dotazione finanziaria per i principali Comuni della Sardegna per la redazione dei Piani Strategici comunali e Intercomunali, utilizzando:

- le risorse POR - Asse V "Città" - Misura 5.1 del periodo 2000-2006;
- le risorse F.A.S. (Riserva aree urbane dei fondi per le Aree Sottoutilizzate "Politiche per le aree urbane"), in attuazione della delibera CIPE 20/04.

L'Area Vasta ha dunque avviato e concluso nel 2008 il processo di redazione del PIANO STRATEGICO INTERCOMUNALE e COMUNALE sperimentando le nuove metodologie di "Governance per le aree urbane", in particolare in vista della nuova programmazione 2007-2013, consolidando oggi tali metodologie come consuetudine nei rapporti delle amministrazioni comunali.

L'OBIETTIVO GENERALE DEL PIANO

Il Piano intende realizzare una visione unitaria di sviluppo del territorio dalla forte carica innovativa: **fare dell'area Nord-Sardegna un sistema urbano con una base produttiva diversificata incentrata sul turismo di qualità, l'agro-industria, le applicazioni delle nuove tecnologie e la produzione di energia attraverso fonti rinnovabili.**

LA METODOLOGIA UTILIZZATA

Il Piano ha assunto la partecipazione degli attori locali come elemento fondante e si è quindi basato sul metodo inclusivo della "democrazia partecipata", attraverso il coinvolgimento di portatori di interesse locale, del mondo pubblico e privato, coinvolgendo alcuni testimoni privilegiati e, nel contempo, lasciando comunque spazio alla partecipazione spontanea dei cittadini.

Sono stati organizzati laboratori e gruppi di lavoro al fine di definire una visione condivisa dello sviluppo del prossimo decennio e di individuare alcuni spunti progettuali su cui lavorare, indicando anche i potenziali soggetti idonei a contribuire alla loro realizzazione. In seguito si è cercato di dare

una definizione precisa (e misurabile) di obiettivi, risultati attesi, attività, con indicatori di realizzazione, fonti di verifica e fattori esterni.

LE POLITICHE PER L'AREA VASTA

Dal processo di coinvolgimento degli attori locali di sviluppo, dalle indicazioni delle Amministrazioni e da quelle degli esperti, sono emersi i bisogni del territorio;

- 10 “Policy” (o semplicemente “Politiche”), cioè linee generali d’indirizzo:
 1. apertura, integrazione europea, internazionalizzazione, cultura e formazione;
 2. lavoro, sviluppo, risorse umane
 3. risanamento ambientale ed energia
 4. ricerca e sviluppo, innovazione e trasferimento tecnologico,
 5. riqualificazione urbana e territoriale
 6. mobilità e sicurezza dei trasporti
 7. governance territoriale
 8. servizi pubblici: orientamento ai cittadini
 9. valorizzazione ambientale
 10. integrazione fra comparti economici;
- gli 8 temi strategici di cambiamento:
 1. Apertura, identità e sviluppo delle risorse umane come fattori competitivi sullo scenario globale
 2. Muoversi e comunicare nel Nord Sardegna. Facilità, sicurezza, intermodalità, innovazione
 3. La rigenerazione ed il riuso delle aree industriali
 4. Paesaggio a Nord Ovest: il tema del paesaggio, dell’estetica e del decoro di città e territorio
 5. Il turismo come “ipertesto” del territorio
 6. La rete ecologica territoriale
 7. Le leve del cambiamento: governo del territorio e rapporti tra le istituzioni
 8. Ascolto attivo e cambiamento nei servizi pubblici
- i Progetti veri e propri, cioè i 4 “PROGETTI BANDIERA”.
 - 1. Governance dell'area vasta del Nord-Ovest**
 - 2. Porte della Città-Rete**
 - 3. Rete tecnologica e della Conoscenza**

4. Vie della Nurra e del Golfo dell'Asinara

1. Governance dell'area vasta del Nord-Ovest

Governance del Nord-Ovest: nasce per mettere in condizione le amministrazioni di far fronte alle sfide organizzative del Piano dotando il territorio di forme di coordinamento fra istituzioni (multilivello) ed attori locali (multiattore) stabili (Tavoli intercomunali di piano e settoriali, Conferenza d'area vasta, Comitati guida comunali etc...) dotate della capacità e delle professionalità necessarie per il monitoraggio, la valutazione degli esiti delle politiche ed il feedback necessario per correggere la rotta in corso d'opera.

Da questa esperienza è emersa l'esigenza di considerare la città ed i centri dell'area vasta non più come spazi territoriali conclusi, amministrativamente delimitati, ma come "luoghi funzionali", in cui risulta rafforzato il ruolo della cooperazione e co-decisione tra diversi livelli di governo nell'indirizzare le scelte di programmazione della città e dell'area vasta che acquisisce piena titolarità sugli strumenti operativi per una efficace attuazione.

2. Porte della Città-Rete

Muoversi e comunicare nel Nord Sardegna. P.Torres, Sassari, Sorso, Alghero.

(intermodalità, innovazione). Obiettivi ed azioni puntano a potenziare l'apertura del territorio con lo sviluppo di reti lunghe, come l'integrazione europea, l'iternazionalizzazione, nuovi traffici, nuove relazioni che passino per un porto ed un aeroporto in grado di inserirsi a pieno titolo in un contesto competitivo internazionale per i passeggeri e le merci, con la disponibilità di servizi a valore aggiunto più elevato basato sul turismo, il tempo libero ed i servizi di scala urbana. Contemporaneamente, il progetto, punta a migliorare la maglia viaria e ferroviaria interna al territorio e i collegamenti con le altre aree del territorio regionale, in particolare il Nord Est e il Sud dell'Isola.

Il completamento della tratta a scartamento ridotto della SS-aeroporto- Alghero città (parzialmente finanziato) risulta al momento la scelta strategica più importante sulla quale punta l'intera area vasta. E' di particolare rilevanza, infatti, il progetto sulla linea Sassari – Alghero. A tale progetto è stato dedicato uno studio di fattibilità che prospetta vari possibili scenari in termini di analisi costi e benefici. Su uno di questi scenari il Comune di Sassari intende inserire una propria proposta relativa alla realizzazione di un "dente ferroviario" che assicuri il collegamento diretto fra Sassari e l'aeroporto di Alghero e la stessa cittadina di Alghero. Ciò anche in considerazione del fatto che ad oggi è stato calcolato un traffico di quasi 350.000 passeggeri sull'attuale tratta ferroviaria con un carico pressoché costante nell'arco dell'anno, anche se con picchi elevati nei mesi estivi. Le ipotesi sono legate alla crescita della domanda e alla possibilità da parte degli Enti preposti di fare investimenti importanti. Lo scenario in cui si inserisce il "dente ferroviario"

proposto da Sassari, prevede la realizzazione di un insieme di interventi finalizzati ad un servizio in grado di collegare i poli attrattivi della zona: ammodernamento della Sassari- Alghero, penetrazione urbana di Alghero e nuovo collegamento sulla costa algherese tra Aeroporto ed il centro di Alghero. Per questo scenario è stato previsto un investimento complessivo di oltre 100 milioni di euro.

3. Rete tecnologica e della Conoscenza

Rete tecnologica e della Conoscenza riguarda la progressiva creazione di un network d'innovazione che vede come primo passo lo sviluppo di una serie di nodi innovativi localizzati presso le aree industriali del territorio. All'attualità la nuova frontiera della cosiddetta Chimica Verde in sostituzione della Petrochimica tradizionale promosso dall'Enichem e dalla Novamont, in quanto si usano vegetali anziché idrocarburi rilancia la necessità di uno sviluppo delle risorse umane come fattori competitivi sullo scenario globale, basato sul necessario risanamento ambientale e la rigenerazione ed il riuso delle aree industriali classificate tra i siti di interesse nazionale. Tale nuovo ciclo produttivo rilancia la ricerca e lo sviluppo, l'innovazione ed il trasferimento tecnologico.

4. Vie della Nurra e del Golfo dell'Asinara

La rete ecologica territoriale e la riqualificazione urbana nasce per creare nuove opportunità di sviluppo di attività economiche basate sul turismo come "ipertesto" del territorio, sulla fruizione ambientale, la mobilità e l'insediamento per i residenti delle aree rurali, i cittadini, le imprese. Il paesaggio del Nord Ovest, lo studio e lo sviluppo di estetiche per la bellezza di città e territorio caratterizzano le Vie della Nurra e del Golfo dell'Asinara.

Il Piano Strategico comunale

L'elaborazione del Piano Strategico ha rappresentato per la città un'importante occasione per produrre, coi metodi della democrazia partecipata, una visione del proprio futuro e un primo insieme di idee progettuali capaci di rilanciare la realtà locale. Durante il processo ha preso forma una rete di attori e di relazioni in grado di contribuire ad accrescere la cooperazione istituzionale e territoriale in funzione di progetti sempre più ambiziosi, capaci di infondere attraverso la rigenerazione del sistema urbano di Sassari nuova vitalità all'intera comunità regionale e in particolare al nord della Sardegna. Grazie al processo di pianificazione strategica, lanciato nel maggio del 2006 e culminato nel 2007 attraverso la definizione di un primo novero di idee progettuali. Oggi la città di Sassari può contare su una "visione" e su un insieme di interventi che hanno superato il vaglio, critico e non sempre unanime ma certo ampiamente condiviso, non solo dell'assemblea civica ma anche di un gran numero di cittadini.

Alcuni numeri: 1 settimana di Community Planning, workshop su cultura e qualità della vita, 5 tavoli tematici, 1873 cartoline con idee dei cittadini raccolte.

- 4 mete direzionali, - 9 Direzioni di Intervento - 8 Progetti Scenario -6 Progetti Integrati

La “VISIONE”

Sassari cuore di un sistema territoriale competitivo e sostenibile: “bella, buona, forte”.

Nella visione – poche parole che esprimono un sogno contagioso, una prospettiva che guida i comportamenti e orienta le scelte in un orizzonte di tempo prolungato, un riferimento che non cambia ad ogni refolo di vento – confluiscono una pluralità di idee. Il significato principale è presto detto. In un contesto locale e internazionale, caratterizzato dal declino demografico e da una crescente mobilità dei fattori produttivi, dalla centralità della conoscenza nella catena di creazione del valore, da mutamenti profondi negli orientamenti dei consumatori e nel modo in cui questi interagiscono con le imprese, dalla pervasività delle nuove tecnologie, la dimensione urbana riconquista una posizione centrale, diventando il luogo deputato all’innovazione, allo sviluppo di nuovi servizi, al soddisfacimento di una molteplicità di bisogni per residenti, visitatori, turisti. Sassari, muovendo dal riconoscimento dei limiti dell’attuale organizzazione civile, dell’armatura urbanistica e del mix produttivo, vuole riprendere in chiave moderna la sua funzione storica di città-guida.

Il Piano individua nella **creazione di un sistema urbano integrato fondato su reti di complementarità e di sinergia con gli altri centri del Nord-Ovest dell’isola, la soluzione ideale**. Solo la costruzione di reti di sinergia (in cui si uniscono le forze per affrontare problemi comuni) o di complementarità (in cui le specializzazioni/vocazioni del vicino si integrano con le nostre) può permettere di superare i limiti di perifericità e massa critica, magnificare i punti di forza e ridimensionare le debolezze dell’area nel suo complesso. Sassari possiede tutti i requisiti fondamentali, oltre alla storia, alle tradizioni civiche, al fatto di essere sede universitaria e centro finanziario di rango regionale, per costituire il perno di questa nuova realtà, il “cuore” che serve tutto il sistema per le funzioni più elevate e indivisibili nonché per quelle rare e specializzate che richiedono una massa critica localizzata, ma allo stesso tempo un centro che dà e riceve, capace di accogliere chi proviene dagli altri distretti e di interagire proficuamente con questi ultimi.

La visione riflette allo stesso tempo l’idea che per mantenere e potenziare il proprio ruolo di nucleo propulsore ed aggregante del territorio del Nord-Sardegna, in un’epoca caratterizzata da processi sempre più intensi di integrazione internazionale e di diffusione delle nuove tecnologie, in cui l’impegno comune a livello europeo è la costruzione in tempi stretti di una società e di un’economia fondate sulla conoscenza, la città non può rimandare oltre l’opera di trasformazione della propria base produttiva e di innalzamento della qualità urbana, con l’obiettivo di ridurre la dipendenza dai trasferimenti pubblici e di porre le premesse per la creazione di un sistema realmente competitivo.

In altre parole la città vuole guardare maggiormente ai mercati e al merito, affrontare e potenziare l'accessibilità interna ed esterna, agganciarsi ai circuiti internazionali nel campo scientifico, alle reti lunghe nel campo turistico e culturale. Nel contempo, i cittadini chiedono che le scelte rivolte al futuro siano rispettose del passato, rivendicano un futuro per il proprio passato. A cominciare dalla difesa/valorizzazione senza alcuna remora del verde e degli spazi agricoli che ancora circondano la città, del sistema delle valli – vero e proprio asse ambientale - e di tutte le testimonianze simbolo della storia comunale, delle tradizioni artistiche e culturali.

Le METE: il percorso che dalla visione porta all'identificazione dei progetti e, ove necessario, delle soluzioni negoziate per realizzarli, si è svolto secondo tappe di avvicinamento coerenti con la natura partecipata del processo e nel rispetto dei vincoli di tempo imposti dall'esterno. Operativamente, sulla base della visione futura sono state definite quattro mete e nove direzioni di intervento. Le mete sono delle descrizioni dello stato finale desiderato della città in un orizzonte temporale di medio-lungo termine.

[Sassari città competitiva](#)

[Sassari città sostenibile](#)

[Sassari città vivibile](#)

[Sassari nodo strategico di un territorio più vasto](#)

LE DIREZIONI: Le direzioni di intervento sono delle collezioni di obiettivi affini che permettono di conseguire una o più “mete”.

Ne sono scaturite 9 direzioni strategiche all'interno delle quali sono stati inseriti i progetti.

D1 Accoglienza e solidarietà - D2 Ambiente - D3 Trasformazione della base produttiva

D4 Cultura - D5 Formazione - D6 Governance - D7 Informazione e comunicazione

D8 Accessibilità e mobilità - D9 Trasformazione e rigenerazione urbana

Gli altri strumenti di pianificazione e programmazione in uso nella città

Gli altri strumenti di programmazione in uso nella Città di Sassari si sono oltre modo affinati, completati ed evoluti: dalle dichiarazioni programmatiche del Sindaco e la Relazione Previsionale e Programmatica, si è ora giunti all'elaborazione e applicazione del Piano delle Performance e al Bilancio sociale, quale rendiconto dell'attività amministrativa. La struttura ed i contenuti del Piano Strategico Comunale hanno permesso l'elaborazione di dettaglio rappresentata dal PISU - Piano Integrato di Sviluppo Urbano nella sua declinazione comunale ed intercomunale. Infine in stretta correlazione con il piano strategico comunale sono stati definiti il PUC, il PAES ed i specifici dossier per interventi specifici attuativi strettamente correlati al reperimento delle risorse finanziarie pubbliche o private necessarie allo sviluppo urbano.

Documenti di pianificazione e programmazione strategica in dotazione:

Piano Strategico comunale - Piano Strategico intercomunale - Patto per il territorio

Piano Integrato di Sviluppo Urbano (PISU) sulla Mobilità Sostenibile

L'aggiornamento del Piano Strategico comunale: un Dossier per il territorio

Un'altra significativa attività di pianificazione riguarda l'attuale "parco-progetti" dell'Ente, che ha trovato sintesi nel "Dossier degli interventi strategici del Comune di Sassari" – approvato con Delibera di Giunta n.223 del 1/08/12, che si prefigge di utilizzare nel triennio 2012-2014 tutte le opportunità fruibili per la presentazione, la gestione e la realizzazione dei progetti dell'Ente in materia di sviluppo urbano, sociale, culturale ed economico, affrontando anche strumenti totalmente innovativi come "Jessica" e il relativo Fondo regionale di Sviluppo Urbano.

Piani Integrati di Sviluppo Urbano (PISU)

L'Asse V "Sviluppo Urbano" del POR FESR 2007-2013 prevedeva il processo dei Piani Integrati di Sviluppo Urbano (PISU), intesi come traduzione operativa dei piani strategici comunali ed intercomunali, non ancora sperimentati in Sardegna con la precedente programmazione. Il nuovo processo è stato avviato nel gennaio 2010 con la pubblicazione di un Avviso regionale per la presentazione di una domanda di finanziamento per studie/o progetti preliminari relativi a progetti previsti dai piani strategici.

Il Comune di Sassari ha risposto a tale avviso con 5 proposte progettuali sulle quali sviluppare studi di fattibilità e/o progetti preliminari, la cui realizzazione avrebbe dovuto trovare una solida fonte finanziaria all'interno del medesimo POR FESR oppure nel PAR/FAS (ciò non è accaduto).

Delle 5 proposte, tre erano collegate al piano strategico comunale e due a quello di Area Vasta:

Tali progetti inseriti nel nuovo asse di Trasformazione Urbana sono coerenti con l'ipotesi di intervento integrati contenuti nell'opzione strategica Città del documento Barca

1. Sistema parco multifunzionale della valle Eba Giara – Rosello

2. Riqualificazione Area San Donato

Coerenti con l'ipotesi di intervento integrato 2 "Pratiche e progettazione per l'inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati".

3. Mobilità di qualità: individuazione e creazione di un sistema di itinerari interquartiere

4. Sistema intercomunale di Eliporti

5. Sistema intercomunale di parcheggi e mobilità sostenibile.

Coerenti con l'ipotesi di intervento integrato **1 "Ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città"**.

Il PUC – Le quattro priorità.

- 1. il sistema della Mobilità:** costituisce uno dei due fondamentali assi portanti del Puc, attraverso la valorizzazione dell'asse ferroviario e tranviario. Prevede il potenziamento delle funzioni di attraversamento esterne al centro città per fluidificare il traffico e migliorare le condizioni ambientali.
- 2. Il sistema delle Valli:** il raccordo tra il Fosso della Noce, l'Eba Giara e la vallata di viale Porto Torres, con il loro recupero ed immissione nel sistema urbano, che assicura l'uso pedonale continuo e la creazione di un parco lineare parallelo alla ferrovia. Nello specifico i sistemi delle valli confluiscono in un sistema più vasto: la direttrice lungo la ferrovia per Porto Torres, cioè il cosiddetto Asse Parco o Parco lineare progettato come parco di uso pubblico. L'asse del parco lineare parallelo della Ferrovia per Porto Torres, costituisce la scelta portante del Piano Urbanistico Comunale: si tratta di un percorso pedonale – ciclabile alberato con una larghezza minima di 50 mt, fino ad un massimo che è la linea definita dalla SS 131.
- 3. Il progetto del Centro Direzionale** in viale Porto Torres. Posto alla confluenza delle due valli urbane, punto di partenza dell'asse parco, elemento conclusivo dell'asse principale del centro storico, utilizzando la sede di un parco ferroviario da dimettere, il centro Direzionale assume un ruolo chiave nella configurazione della nuova Sassari.
- 4. Il censimento dei vuoti urbani,** che ha portato all'individuazione di aree di trasformazione all'interno del contesto urbano e si è scelto di assoggettare a progetti urbanistici che contengono le condizioni di edificabilità e individuano le aree da cedere al Comune per la realizzazione di servizi pubblici.

Particolare significato ha rivestito il processo della pianificazione strategica nella elaborazione del nuovo PIANO URBANISTICO COMUNALE DELLA CITTA' DI SASSARI.

Infatti i progetti del piano strategico sono perfettamente inseriti nel Piano Urbanistico Comunale, i cui principali obiettivi sono l'attenzione e la riqualificazione della città esistente attraverso politiche di conservazione e valorizzazione della città storica, di completamento della città compatta del '900 e di trasformazione nelle aree semicentrali e periferiche; le strategie di sviluppo sostenibile tra identità urbana e innovazione; la promozione di politiche di tutela, la conservazione e la riqualificazione del territorio della Nurra e delle aree costiere.

Il Piano Strategico Comunale ha certamente contribuito a far crescere la conoscenza dei problemi di cui soffre la città, per individuarne le soluzioni. La natura specifica del PIANO STRATEGICO, riguardante non solo la città "fisica", ma anche la società locale, il suo livello culturale le sue necessità ed aspettative, porta a considerare il Piano urbanistico come parte di un piano integrato, fisico, economico, sociale.

Un esempio per tutti: il PIANO STRATEGICO considera obiettivo prioritario il recupero del Centro storico cittadino in coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale. Individua pertanto una serie di “azioni” di natura integrata che presuppongono interventi di diverso livello, amministrativo, economico, sociale, urbanistico, trasportistico, turistico, etc.

Dunque, per concludere, vi è stato un preciso riscontro fra le soluzioni adottate nel PUC e le azioni e gli obiettivi individuati dal PIANO STRATEGICO COMUNALE.

Il Nuovo Asse di Trasformazione urbana e la Programmazione 2014-2020

DALLA COMPARAZIONE TRA L'ELABORAZIONE CONTENUTA NELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA INTERCOMUNALE DI AREA VASTA E IN PARTICOLARE COMUNALE DI SASSARI, CON IL DOCUMENTO "METODI E OBIETTIVI" DEL DOCUMENTO DEL MINISTRO BARCA, NOI RITENIAMO ESSERCI PIENA COERENZA TRA L'OPZIONE STRATEGICA "CITTA'" E LE TRE IPOTESI DI INTERVENTO INTEGRATO E LA NOSTRA PROPOSTA DI NUOVO ASSE DI TRASFORMAZIONE URBANA PER LA CITTA' DI SASSARI.

Nella definizione di questo nuovo asse noi riscontriamo che le tre ipotesi, sono in gran parte fra loro integrabili, in quanto l'intervento si pone in stretta relazione con l'area vasta metropolitana della nostra città perché le funzioni in esso contenute sono rilevanti per il territorio più vasto che su di essa vi gravita.

- 1) Ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città.**
- 2) Pratiche e progettazione per l'inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati.**
- 3) Rafforzamento della capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive globali.**

Si vedrà nel dettaglio come l'intervento della politica di coesione potrà dare un sostegno finanziario importante, in quanto si è in presenza di un disegno e di un'assunzione forte di responsabilità degli attori urbani rilevanti. Alla città di Sassari potrà essere riconosciuta la forte responsabilità assunta quale capofila nella definizione strategica, nella progettazione, e nell'attuazione di progetti ed interventi che intervenendo sull'area vasta è aperta a coalizioni con altre entità amministrative, assumendo un ruolo non limitato a quello di semplice “beneficiario” di un progetto standard.

Il carattere fortemente integrato tra il nuovo Asse di trasformazione urbana e l'area vasta, renderà necessario adottare un approccio multifondo in considerazione del fatto che ognuno degli interventi indicati richiede l'integrazione di azioni materiali e immateriali.

Le ipotesi del documento Barca e le proposte operative qui illustrate comportano senz'altro la possibilità di sostenere alcuni grandi interventi infrastrutturali localizzati all'interno della città.

In alcuni casi proposti si tratta di proseguire nel supporto, in parte già avviato e distribuito su più cicli di programmazione, di alcuni grandi progetti di rivitalizzazione urbana già avviati e con necessità di ulteriore finanza per il completamento, in cui prevale la parte di trasformazione fisica ed il recupero di manufatti in chiave sociale o produttiva. Si tratta certamente di fornire un contributo risolutivo ponderato anche in relazione a modalità di finanziamento e coinvolgimento di soggetti privati che diano di per sé adeguate garanzie.

PRIMA IPOTESI DI INTERVENTO INTEGRATO:

“Ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città”.

Le politiche di coesione potrebbero sostenere l’avvio (o la prosecuzione) di piani di investimenti per il miglioramento dell’efficienza e dell’efficacia delle infrastrutture di rete e dei servizi pubblici dell’area urbana per fornire migliori servizi ai cittadini residenti e utilizzatori della città. Ciò potrebbe avvenire anche sostenendo le autorità metropolitane e il nuovo assetto delle loro attribuzioni funzionali. Di particolare rilievo sono i principi di cittadinanza anche digitale legati ai nuovi servizi pubblici legati e al paradigma delle smart cities. Le politiche di coesione potrebbero promuovere dunque l’utilizzo evoluto di tecnologie abilitanti da parte delle amministrazioni locali anche per assicurare pari opportunità di accesso ai servizi (es. tra zone centrali e quartieri svantaggiati). La governance attuata finora consente di valutare in misura positiva lo sviluppo organizzativo e la capacitazione istituzionale e manageriale delle strutture e burocrazie urbane coinvolte nell’Area Vasta.

La linea Sassari – Alghero e il “Dente Ferroviario con l’aeroporto di Alghero”

E’ di particolare rilevanza un progetto territoriale sulla linea Sassari – Alghero. L’obiettivo è quello di realizzare un sistema integrato di sviluppo urbano del territorio basato sul turismo, il tempo libero ed i servizi di scala urbana. A tale progetto è stato dedicato uno studio di fattibilità che prospetta vari possibili scenari in termini di analisi costi e benefici. Su uno di questi scenari il Comune di Sassari intende inserire una propria proposta relativa alla realizzazione di un “dente ferroviario” che assicuri il collegamento diretto fra Sassari e l’aeroporto di Alghero – Fertilia. Ciò anche in considerazione del fatto che ad oggi è stato calcolato un traffico di quasi 350.000 passeggeri sull’attuale tratta ferroviaria con un carico pressoché costante nell’arco dell’anno, anche se con picchi nei mesi estivi. Le ipotesi sono legate alla crescita della domanda e alla possibilità da parte degli Enti preposti di fare investimenti importanti. La scelta di uno degli scenari andrà di pari passo con la crescita della domanda. Lo scenario in cui si inserisce il “dente ferroviario” proposto da Sassari, prevede la realizzazione di un insieme di interventi finalizzati ad un servizio in grado di collegare i poli attrattivi della zona: ammodernamento della Sassari-Alghero, nuovo collegamento dal luogo detto “Mamuntanas” all’Aeroporto, penetrazione urbana

di Alghero e nuovo collegamento Aeroporto, Porto, Fertile e Aeroporto. Per questo scenario è stato previsto un investimento complessivo di oltre 200 miliardi delle vecchie lire.

Mobilità e infrastrutture a livello urbano - Metropolitana di superficie

Il sistema della mobilità costituisce uno dei due fondamentali assi portanti del PUC. Sassari ha la fortuna di possedere un sistema ferroviario (statale e regionale) di notevole articolazione territoriale; al tempo stesso, ha avviato un programma di rete tranviaria il cui primo esito è la linea urbana che facendo capo alla stazione ferroviaria giunge al centro cittadino ora ZTL. Vi sono i presupposti per un uso metropolitano delle reti ferroviarie per giungere a creare un sistema di notevole articolazione, capace di servire i diversi quartieri di cui ormai la città si compone. Questa particolare condizione di cui gode potenzialmente la città, induce a ritenere il sistema ferroviario quale elemento strutturante il PUC. Le linee ferroviarie sono da considerarsi come arterie vitali del corpo vivo della città. A proposito di ciò è in programma il secondo lotto della metropolitana di superficie per il quale è programmato un finanziamento del POR FESR 2007-2013 di 60 milioni di Euro.

Solo con un trasporto pubblico efficiente si può ottenere il trasferimento degli spostamenti dall'auto privata al mezzo pubblico, venendosi così a creare condizioni ambientali di notevole qualità. Il PUC prevede pertanto un potenziamento delle funzioni di attraversamento esterne al centro città per fluidificare il traffico veicolare e migliorare pertanto le condizioni ambientali; le infrastrutture assumono così la funzione di "gronda" capace di drenare il traffico e servire le relazioni tra le diverse parti di cui la città si compone.

Se dunque la potenziale rete di trasporto pubblico struttura il progetto del PUC, il ruolo delle infrastrutture stradali cambia ed assume una funzione di accessibilità urbana per le relazioni "esterne" della città.

Il Centro Intermodale

Il progetto fa seguito al "Concorso Europeo di Idee per la realizzazione del "Centro Intermodale Passeggeri di Sassari", promosso dall'ARST sulla base dei contenuti dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 21/04/97 con l'Assessorato dei Trasporti della RAS e il Comune di Sassari, per l'individuazione e la realizzazione di un centro di interscambio ferro/gomma e gomma/gomma tra i fruitori dei diversi modi trasporto che gravitano sulla Città.

L'accordo di programma stanziava 20 miliardi di vecchie lire. Attualmente il finanziamento del progetto esecutivo è di 32 milioni di Euro.

L'obiettivo del progetto è quello di realizzare un servizio generale di livello superiore che mira a dare impulso allo sviluppo economico sociale e civile della Città e del suo hinterland.

Infatti l'area si trova localizzata in un nodo strategico, cioè di fronte alla Stazione ferroviaria cui convergono le linee ferroviarie di Alghero, porto Torres, Sorso ed extra provinciali e la stazione della metropolitana di superficie, nel contesto del sistema di integrazione tra la macroaccessibilità

(relazioni tra Sassari e il territorio contermino) e la microaccessibilità (relazioni tra i versanti della Città). Inoltre risulta immediatamente accessibile al sistema viabilistico e ai servizi che collegano il capoluogo sia al territorio più vicino che all'ambito dell'Area Vasta, sia del resto della Provincia.

Nel punto di approdo prospettato è possibile intercettare n°246 corse extraurbane, con una capacità di trasporto di 13.530 passeggeri ed una domanda di trasporto stimata di 7-442 utenti, nell'eventualità che non si verifichi la ripartizione modale ferroviaria su citata. In caso contrario i valori più su stimati si ridurrebbero ad un movimento di circa 180 corse/giorno per un utenza media complessiva stimata in circa 4000 passeggeri/giorno, a tutto vantaggio della modalità ferroviaria lungo le direttrici Sassari-Alghero e Sassari-Porto Torres.

In sintesi gli obiettivi specifici del progetto sono:

- l'integrazione urbana attraverso la percezione e la fruizione di uno spazio pedonale – parco pensile; asse verde Corso Vico con fascia di giardino; parcheggi; riorganizzazione del traffico; realizzazione del tunnel per i mezzi collettivi; realizzazione di nuovi percorsi pendolari; ottimizzazione del confort degli utenti.

Il nuovo Piano Integrato di Sviluppo Urbano sulla Mobilità Sostenibile di area vasta

- la mobilità ciclabile-

Nel 2012 è stato avviato un nuovo importante processo di evoluzione della pianificazione strategica a livello di Area Vasta. Infatti è stato avviato e portato a conclusione l'iter di predisposizione di un nuovo Piano Integrato di Sviluppo Urbano (PISU) dedicato al tema della Mobilità Sostenibile. Tale processo ha coinvolto l'intera Area Vasta, che aveva e ha il compito di rendere operativi i piani strategici attraverso l'elaborazione dei "piani integrati di sviluppo urbano" (PISU), nell'ambito dei quali occorre inquadrare gli interventi da finanziare attraverso risorse regionali o di derivazione comunitaria. I comuni dell'Area Vasta hanno incaricato il Comune di Sassari, in qualità di capofila, di coordinare il processo del nuovo PISU sulla Mobilità Sostenibile con l'obiettivo di pervenire ad un documento strategico e operativo sul tema. Un primo passo dello strumento ha riguardato il finanziamento dei progetti di mobilità ciclabile proposti dai sette comuni dell'Area Vasta. La sottoscrizione tra i 7 Comuni dell'Area Vasta di un Accordo di Programma adottato dalla RAS con Delibera 33/43 del 2012, che prevede una prima tranche di finanziamento per il Comune di Sassari di quasi 2 milioni di Euro per la realizzazione dei progetti di mobilità ciclabile è il primo risultato operativo raggiunto.

A tali componenti si ricollegano ai Piani Integrati di Sviluppo quale evoluzione dei piani strategici comunale e intercomunale.

Il PISU "Sistema intercomunale di parcheggi e mobilità sostenibile"

L'aspetto principale afferente la mobilità nell'Area Vasta di Sassari è riconducibile al progressivo accentramento delle attività e dei servizi cui si è contrapposta una diffusione della popolazione nei

centri minori e nell'agro che ha provocato un aumento consistente della domanda di mobilità. Si registrano inoltre importanti problemi di congestionamento e di inquinamento acustico ed ambientale, accompagnati dalla diminuzione della velocità commerciale dei mezzi su gomma e dalla più generale riduzione della qualità della vita.

Il presente progetto, che consiste nella realizzazione di un sistema di parcheggi di sosta ed interscambio facilmente accessibili dalla rete stradale extraurbana o di quartiere, promosso dai 7 comuni dell'area metropolitana Sassari-PortoTorres-Stintino-Alghero-Sennori-Sorso-Castelsardo, nasce dall'esigenza di favorire l'intermodalità e attenuare i flussi di traffico privato verso il centro urbano, in un'ottica di razionalizzazione della rete dei collegamenti e dei servizi di accesso a vantaggio di un sistema di mobilità sostenibile.

La necessità di costituire un efficiente sistema di sosta ed interscambio si avverte ancora di più durante la stagione turistica-balneare. Come evidenziato nel Piano regionale dei Trasporti, il sistema dei servizi (quali per l'appunto parcheggi d'interscambio in prossimità di centri intermodali) e delle infrastrutture di trasporto svolge un ruolo centrale nella creazione di un turismo sostenibile.

La proposta progettuale consiste nella realizzazione di un sistema integrato di parcheggi filtro posti nelle porte di ingresso ai centri urbani, prevedendo aree di interscambio potenziate con servizi navetta come minibus o mezzi elettrici che agevolino l'accesso alle stesse e ne promuovano l'utilizzo anche in chiave turistico/ambientale. Infatti, il sistema dei trasporti, all'interno del sistema integrato di offerta turistica, riveste un ruolo determinante per la soddisfazione complessiva del turista, in particolare per quelle categorie di utenza, specialmente straniera, che si affida al trasporto locale per il raggiungimento delle destinazioni finali.

SASSARI: l'azione che il comune intende proporre consiste nella realizzazione di tre parcheggi multipiano e nella messa a punto del sistema di interconnessione con le reti dei trasporti pubblici ed il centro urbano. Nel rispetto di quanto previsto dal PUM e dal PGTU sono state identificate dal comune tre aree, lungo le direttrici principali di accesso al centro urbano, adatte alla realizzazione di parcheggi multipiano per complessivi 1600 posti auto:

Pertanto si ritiene determinante la realizzazione di un'area di interscambio attrezzata per la sosta di automobili, mezzi elettrici, bike sharing e bus.

Contributo richiesto (per lo studio di fattibilità) risultato ammissibile ma non ancora finanziato: € 180.000,00

Il PISU "Sistema intercomunale di Eliporti o elisuperfici"

L'Area Vasta di Sassari è caratterizzata da una diffusa dislocazione sul territorio dei nodi logistici. In tal senso va quindi inquadrato l'intervento proposto di attivazione di un sistema di eliporti nell'Area Vasta di Sassari.

L'intervento mira a migliorare la qualità della vita dei cittadini e visitatori dell'Area Vasta di Sassari, attraverso l'implementazione della mobilità, il rafforzamento della prevenzione ambientale, la prevenzione incendi, e la realizzazione di un servizio di soccorso aereo potenzialmente attivabile 24h su 24h.

L'Area Vasta si differenzia per avere in sé beni ambientali di notevole pregio quali le grotte marine, i Parchi, le aree SIC, una costa interessante e importanti centri storici e culturali ricchi di siti archeologici e storici di notevole pregio quali le necropoli, le aree archeologiche, i centri storici di epoca medioevale. Le strutture ricettive dislocate nel territorio sono in grado di offrire servizi di alloggio e di ristorazione di buona qualità che possono portare anche ad un turista di fascia alta. Vi è dunque la necessità di attivare una rete turistica, e non solo, in grado di sviluppare ulteriormente il grado di attrattività dell'area, mediante lo sviluppo della mobilità fra i nodi dell'Area Vasta.

La realizzazione di un sistema di eliporti risponde quindi all'esigenza di diversificare, innovare ed implementare la mobilità sia per motivi turistici, destagionalizzando dunque, sia per scopi d'affari diviene dunque un obiettivo da perseguire nell'ottica di sviluppo dell'Area Vasta. Creare dunque una rete di trasporto che consenta di incentivare la mobilità nel territorio dell'Area Vasta diviene di importanza strategica per lo sviluppo, ed ancora più importante è far sì che la mobilità sia sostenibile, ovvero che sia possibile creare una rete di trasporto, all'interno della quale s'inserisce anche l'eli-trasporto, che renda fattibile gli spostamenti da una località all'altra velocemente ed a costi relativamente contenuti.

Il sistema intercomunale di eliporti incrementa la disponibilità di un servizio di soccorso ed emergenza. Consentire l'accesso alle strutture sanitarie nel minor tempo possibile è determinante per salvare vite umane.

Il terzo obiettivo che l'intervento vuole raggiungere, nasce da un problema piuttosto diffuso e ricorrente in tutto il Mediterraneo che comporta risvolti di degrado ambientale dati dall'emergenza degli incendi dolosi e/o colposi e dal deturpamento ambientale.

L'intervento prevede così la realizzazione di n. 6 eliporti o elisuperfici dislocati rispettivamente ad Alghero, a Stintino, a Sassari, a Portoferraio, a Castelsardo, a Sennori e Sorso (che ne attiverebbero uno comune data la vicinanza dei territori).

Contributo richiesto (per lo studio di fattibilità) non finanziato: € 180.000,00

Il PISU "Una mobilità di qualità: individuazione e creazione di un sistema di itinerari interquartiere"

La mobilità all'interno del territorio afferente il Comune di Sassari viene delineata dalle analisi dei diversi strumenti di pianificazione (Piano Strategico, PUM, PGTU, PUC), come elemento caratterizzato da una elevata criticità.

L'intervento proposto, consiste nell'individuazione, ristrutturazione, riqualificazione e nuova costruzione della rete delle strade/itinerari di collegamento interquartiere ad anello attorno alla Città, che delineino una nuova viabilità gerarchizzata, con l'obiettivo di evitare che il traffico veicolare di lunga percorrenza urbana acceda e/o attraversi il centro storico e la città compatta creando di fatto la sostanziale separazione tra la rete al servizio degli spostamenti di una lunga percorrenza e quella locale, con ricadute positive sulla viabilità interna.

L'intervento, con la creazione di un nuovo tessuto connettivo e gerarchizzato interquartiere, si configura come propedeutico rispetto ad un'ulteriore serie di interventi all'interno della città

compatta e del centro storico, che, in assenza di un alleggerimento della “pressione” dovuta alla mole di traffico veicolare che giornalmente li attraversa, risultano di difficile realizzazione, come ad esempio le corsie preferenziali, le centralizzazioni e sincronizzazioni della rete semaforica, un maggior utilizzo dei mezzi pubblici o di altri sistemi di mobilità collettiva, quali car sharing, car pooling, interventi che consentirebbero una crescita della città in termini di rispetto dell’ambiente e una riduzione sensibile dell’inquinamento atmosferico e acustico. E' opportuno sottolineare la profonda integrazione con la proposta contestualmente effettuata sul versante intercomunale che prevede interventi per la realizzazione di un sistema di parcheggi e la promozione dell'intermodalità per i sette comuni dell'Area Vasta del sassarese, realizzando parte degli obiettivi previsti per il miglioramento dell'accessibilità del territorio.

Contributo richiesto (per lo studio di fattibilità) non finanziato: € 180.000,00

Altri progetti integrati per i residenti e gli utilizzatori delle città

L'Orto Botanico universitario

L'Università degli Studi di Sassari ha ricevuto nel corso del 2012 un finanziamento dai Fondi FAS di 18 milioni di Euro per il completamento dell'Orto Botanico.

L'Orto Botanico del Dipartimento di Scienze Botaniche, Ecologiche e Geologiche dell'Università di Sassari, si estende su un'area di Superficie 120.000mq di cui 36.400mq di edifici, è concepito come un centro pluri-funzionale in cui trovano riscontro esigenze di carattere scientifico, didattico, culturale e ricreativo tendenti a promuovere la ricerca scientifica, la conoscenza dell'ambiente, a favorire lo sviluppo di un rapporto più corretto col territorio, a svolgere attività di divulgazione ambientale.

Gli spazi interni sono suddivisi per aree:

1. area della ricerca;
2. area delle serre;
3. area della flora e delle collezioni tematiche;
4. popolamenti erbacei;
5. la macchia mediterranea;
6. le formazioni forestali;
7. arboreto della flora nativa ed esotica.

La missione dell'Orto Botanico è di contribuire alla conoscenza delle piante in tutte le loro espressioni per assicurare la conservazione della biodiversità, degli habitat, degli ecosistemi e del paesaggio della Sardegna nel più vasto contesto mediterraneo e internazionale.

Il nuovo progetto sull'ex hotel Turritania

La proposta, che sarà meglio illustrata nel successivo paragrafo, nel conteso delle strutture a servizio del territorio e dell'accoglienza integrata, riguarda la riqualificazione della piazza

antistante l'hotel e la realizzazione di 18 alloggi (distribuiti negli ultimi tre livelli) da assegnare a canone sostenibile e 23 posti letto (collocati al piano terra) a disposizione dell'Ersu da attribuire a studenti e/o trasfertisti appartenenti al mondo universitario quali docenti o collaboratori per quanto riguarda l'edificio storico. Oltre ai posti letto di pertinenza dell'Ersu nel piano terra è presente un'area dedicata a biblioteca e zona studio.

SECONDA IPOTESI DI INTERVENTO INTEGRATO:

“Pratiche e progettazione per l’inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per aree e quartieri disagiati”.

Proseguendo il percorso avviato con il Piano d’Azione per la Coesione, la programmazione 2014-2020 dovrebbe assegnare una forte priorità a interventi di inclusione sociale che rafforzino sia le filiere delle politiche ordinarie sia il tessuto associativo e l’economia sociale. I piani di intervento qui proposti sono rivolti a diversi gruppi obiettivo (minori, anziani, disabili, migranti, vecchie e nuove povertà) secondo il fabbisogno espresso localmente per segmenti di popolazione, e in aree e quartieri caratterizzati da gravi concentrazioni di disagio socioeconomico e svantaggio nell’accesso ai servizi essenziali. Gli strumenti dello Sviluppo locale partecipativo hanno stimolato la microprogettualità e l’innovazione che organizzazioni già radicate localmente (cooperative, associazioni, ONG, volontariato) hanno messo in campo per rispondere a domande di servizi (di prossimità, mutuo aiuto, sostegno alla persona) che non sempre trovano risposte nelle filiere istituzionali. Nei documenti di programmazione sono individuati specifici e misurabili risultati attesi per il monitoraggio e la valutazione degli interventi che qui si propongono.

Il nuovo progetto sull’ex Hotel Turritania

Si tratta di un edificio realizzato su progetto del 1942 dell'architetto Vico Mossa. I lavori andarono avanti fino al 1948 con diverse pause nella costruzione a causa degli eventi bellici. Il Turritania fu in origine commissionato dal podestà di Sassari per l'Eca, l'Ente Comunale di Assistenza. Questa funzione non fu però mai svolta. Dalla seconda metà degli anni '50 ospitò invece un'attività alberghiera. Alla fine degli anni '70 fu rilevato dall'Opera universitaria, che svolgeva compiti di assistenza agli studenti, al piano terra c'era il servizio mensa, aperto anche ai ragazzi delle scuole superiori. Agli fine degli anni '80 l'Opera universitaria lasciò la proprietà del bene al Comune. L'immobile si trovava già in stato di degrado e oggi la situazione appare ormai quasi compromessa: un gigantesco cartellone pubblicitario ne copre la facciata.

Attualmente l’ex hotel Turritania si trova in un totale stato di abbandono. Ad eccezione di alcuni accessi principali, tutte le aperture sono state murate per motivi di sicurezza e questo fatto contribuisce a capire quali siano le reali condizioni complessive dell’immobile.

La soluzione proposta dal Comune di Sassari riguarda la riqualificazione della piazza antistante l'hotel e la realizzazione di 18 alloggi (distribuiti negli ultimi tre livelli) da assegnare a canone sostenibile e 23 posti letto (collocati al piano terra) da attribuire a studenti e/o trasfertisti appartenenti al mondo universitario quali docenti o collaboratori per quanto riguarda l'edificio storico. Nel piano terra vorrebbe realizzare un'area dedicata a biblioteca e zona studio. Si prevede inoltre la realizzazione, nel piano seminterrato, di una lavanderia che potrebbe essere utilizzata oltre che dagli studenti e dai residenti anche da altri utenti. La zona del seminterrato che ha accesso diretto sia dalla Piazza sia dal cortile retrostante che confina con la ferrovia è da destinare ad attività "bike sharing" (come deposito e uffici) e noleggio veicoli per la mobilità sostenibile a trazione elettrica. Quest'area sarà anche messa in comunicazione diretta con la adiacente stazione attraverso una gradinata. Sono presenti all'interno dell'edificio due posti auto come già presenti nella destinazione originaria dell'edificio mentre i restanti parcheggi necessari sono stati ricavati sulla piazza cercando di ricollocarli rispetto allo stato attuale di modo tale da consentire la massima fruibilità dello spiazzo rispetto allo stato di degrado e di "caos" attuale. Per il progetto relativo allo stabile e alla riqualificazione urbana dell'area è stato calcolato un investimento di 5 milioni di Euro.

La rinascita del Centro Storico

Sia il Progetto sull'ex Turritania che il Piano Integrato di Sviluppo Urbano dedicato alla riqualificazione del Quartiere di San Donato sono volti alla rinascita del Centro Storico, tema prioritario del PUC per invertire la dinamica del consumo di suolo che ha caratterizzato il corso degli ultimi cinquant'anni a Sassari.

Il riuso del patrimonio esistente, attraverso programmi pubblici di riqualificazione urbana e politiche incentivanti rivolte ai privati, diventa il perno su cui poggia l'offerta abitativa prevista dal PUC nel decennio 2007/16.

Data l'articolazione complessa e l'estensione territoriale del patrimonio residenziale si è ritenuto utile disaggregare l'offerta teorica incentrata sul recupero nelle sue componenti:

- recupero del patrimonio edilizio non occupato;
- recupero del patrimonio degradato del centro storico;
- recupero dei fabbricati degradati nei quartieri popolari, tra gli altri di Santa Maria di Pisa e di Latte Dolce;

La rinascita del Centro Storico è risultato, nel dibattito per il piano strategico, l'obiettivo principale. Le potenzialità in esso contenute, il valore che assume per definire l'identità sassarese, i valori intrinseci dei manufatti architettonici, delle strade e delle piazze, sono gli ingredienti che hanno determinato tale scelta, ma c'è di più: il Centro Storico è venuto ad assumere un valore, che prima non aveva di contrapposizione alla digressione urbana dell'agro oramai invaso da un edificato diffuso. Esso è il luogo della socialità e della solidarietà che si contrappone ai luoghi asociali, immagine reificata dell'egoismo e della personalizzazione. Il ritorno al centro storico assume

pertanto il ruolo di una contrapposizione e di affermazione di un valore che si attribuisce ad un modello consolidato. L'inizio della rinascita è già nei fatti, con la realizzazione totale pavimentazione di strade e piazze del 75% del Centro Storico.

Per il recupero del patrimonio degradato nel centro storico è stato calcolato che il 20% delle abitazioni e il 23% del patrimonio edilizio del Comune di Sassari si trova in uno stato di degrado più o meno grave. Un terzo degli edifici compromessi (1076 su 3360) si trova all'interno della città murata; (unità urbanistica A) si tratta di un patrimonio al 90% antecedente il 1919, costituito da fabbricati di altezza variabile tra 1 e 3 livelli e con numero di unità immobiliari oscillante 2 e 3. Tale stock abitativo, tradotto in abitazioni, risulta pari a circa 2160 alloggi della dimensione media di 65 mq (2,5 stanze/ab.).

Gli interventi di recupero e restauro porteranno ad una inevitabile riduzione sia del numero di alloggi sia della superficie totale; calcolando un coefficiente di 0,22 dovuto alla eliminazione dei piani terra ad uso residenziale e un coefficiente di 0,22 derivato dalla installazione dei necessari locali tecnologici e dal frazionamento/accorpamento delle unità, si arriva alla determinazione di circa 1400 alloggi e circa 300.000 mc.

Lo stato di marginalità in cui versa la porzione di centro storico non ancora interessata da un progetto di recupero dei sottoservizi e degli spazi aperti (quartiere di san Donato) e le vicende recenti che hanno interessato l'ex Hotel Turritania, portano a concentrare l'attenzione su questa area critica per la città attraverso azioni urbanistiche strategiche per una politica di rilancio.

Le molteplici criticità condensate tra il tratto finale del Corso Vittorio Emanuele e l'inizio di Viale Porto Torres, sintetizzabili dalla presenza del fascio ferroviario che costituisce una cesura definitiva per il sistema urbano nel suo complesso, sono alla base di un progetto strategico per Piazza Sant'Antonio – Turritania con una serie di azioni progettuali riassumibili in tre obiettivi:

- **la presenza di un parcheggio** di attestamento della capacità di 300/350 posti auto accessibile sia da corso Vico sia da Viale Porto Torres al di là della linea ferroviaria, quale porta di accesso al centro commerciale naturale di Corso Vittorio Emanuele; questo fatto consente di realizzare in superficie un'unica piazza interamente pedonalizzata.
- **il recupero e la valorizzazione dell'edificio ex Turritania** e dei fabbricati al contorno (teatro ferroviario, Intergremio, ecc.); permanendo il vincolo monumentale, peraltro non condiviso dall'Amministrazione Comunale proprietaria dell'immobile, si rende necessario, visto anche il progressivo stato di degrado, mettere a punto un progetto di recupero compatibile con le nuove funzioni che si andranno a localizzare e con le sistemazioni ed i nessi spaziali al contorno;
- **il ripristino del percorso storico della Strada Regia** per Porto Torres, superando la discontinuità rappresentata dal fascio ferroviario con la realizzazione alle spalle del Turritania, di una piastra della superficie di circa mq 1200, che sovrappassa il fascio ferroviario per sbarcare sul lato opposto di Viale Porto Torres in correlazione con il nuovo Centro Direzionale. Tale infrastruttura, oltre che costituire un belvedere a sbocco verso la valle degli Orti di Lu Paradisu, definisce una vera e propria stazione centrale coperta per tutte le linee urbane della metroltramvia (linea Sassari-Alghero, linea Sassari-Sorso, linea Sassari-Baddimanna, linea per Li punti- San Giovanni). Tale stazione, accessibile a raso da Viale Porto Torres e attraverso scale mobili dalla piazza belvedere,

oltre ai servizi legati alla mobilità potrebbe ospitare attività terziarie e commerciali complementari alla presenza del “nuovo” Turritania.

Il PISU sulla riqualificazione del Quartiere di San Donato

L’obiettivo dell’intervento proposto è quello di riqualificare e rigenerare il contesto urbano delle zone ancora gravemente degradate del Centro Storico, nello specifico dell’area denominata “San Donato”.

Infatti il Comune di Sassari ha avviato un fondamentale processo di rinnovo della Città nel suo spazio centrale ed essenziale costituito dal nucleo storico, una parte del quale, però, ne è rimasta esclusa, compromettendo la perfetta e completa rinascita delle zone adiacenti riqualificate.

Il Piano Strategico comunale prevede nell’ambito del “progetto scenario” denominato “Processi di rigenerazione di Sassari che si estende a tutto il Centro Storico. Pertanto, l’obiettivo della presente proposta risponde alla necessità di dare continuità alle correlate positive azioni di rigenerazione urbana già avviate dal Comune di Sassari .

Rispetto all’analisi del contesto, l’area di San Donato, che con i suoi 25.000 mq costituisce una fetta significativa all’interno del perimetro delle mura che cingono il nucleo storico, è emblematica rispetto all’importanza delle politiche di sviluppo: interessata da fenomeni di immigrazione non ancora del tutto integrata, bassa scolarizzazione, povertà, degrado e devianza.

Infatti è l’area che ha maggiormente risentito della progressiva perdita di identità economica con spostamento, dal Centro Storico verso l’esterno, delle principali attività commerciali, artigianali, professionali e di servizio, svolgendo, allo stato attuale, una funzione abitativa al limite delle condizioni minime di accettabilità, con particolare riferimento alle seguenti criticità:

- degrado delle costruzioni e dell’ambiente urbano con evidente frammentazione del tessuto insediativo;
- scarsa coesione sociale e marcato disagio abitativo;
- incompatibilità territoriale e ambientale con la residenza;
- depauperamento delle funzioni urbane tipiche;
- progressiva perdita della connotazione identitaria.

Nel PUC l’Unità Urbanistica n°13 “San Donato” ha un “cuore” rappresentato dalla Scuola elementare, è strutturata da un sistema di vie principali parallele: il corso Vittorio Emanuele, la via Lamarmora e la via delle Muraglie. Da queste strade si dirama un sistema secondario dell’accessibilità che disegna un’interessante tessuto di piccole vie e slarghi con potenzialità di articolazione della gerarchia degli spazi che si sviluppa dal pubblico al privato attraverso una complessa trama di spazi intermedi.

Emerge una destinazione pubblica in parte commerciale e artigianale, mentre l’articolazione più minuta e appartata corrisponde a una caratterizzazione prevalentemente residenziale che consente il rafforzamento del partenariato tra i soggetti pubblici e privati.

Pertanto, la presente proposta è finalizzata a restituire e in un certo senso reinventare la funzione sociale e culturale dell'area di San Donato per costituire parte integrante e di completamento del processo di rigenerazione del Centro Storico, nonché per contribuire allo sviluppo economico e al miglioramento della qualità della vita di tutta la Città di Sassari.

L'intervento si declina ulteriormente in obiettivi più specifici e trasversali ai tre ambiti richiamati dal Piano Strategico:

- la vivibilità intesa come insieme di condizioni strutturali minime necessarie, per le quali occorre la riqualificazione del patrimonio edilizio e dei sottoservizi, in linea con le opere pubbliche finora realizzate nell'area;
- l'attrattività dal punto di vista degli investimenti immobiliari;
- l'attrattività dal punto di vista di nuove attività imprenditoriali, con particolare riferimento alle attività artigianali e quelle legate alla filiera del turismo;
- l'attrattività dell'area dal punto di vista turistico e culturale;
- la coesione sociale tra la popolazione residente nell'area e quella residente nella restante parte della Città, nonché nei confronti della nuova immigrazione;
- il recupero del radicamento culturale e delle attività economiche insite nelle tradizioni e nel modo di vivere dell'area;
- la realizzazione di collegamenti tra le aree da recuperare e gli altri spazi della Città, non solo dal punto di vista dell'accessibilità e della mobilità, ma anche come iniziative ed eventi di contrasto all'isolamento sociale dell'area.

Nello specifico la presente proposta ha l'obiettivo di rimuovere uno dei principali fattori frenanti del processo di rivitalizzazione, consistente nel fatto che da più di un secolo non sono stati eseguiti interventi significativi di adeguamento tecnologico, recupero e rinnovo delle infrastrutture pubbliche ed in particolare dei sottoservizi.

L'intervento, pertanto, rappresenta anche un'azione simultanea di recupero del patrimonio storico e di adeguamento delle infrastrutture primarie, prevedendo le seguenti attività:

- ripristino delle antiche pavimentazioni, per restituire alle strade e alle piazze interessate un carattere coerente con l'impianto urbanistico stratificato mediante un'azione volta al rifacimento delle pavimentazioni con gli originari acciottolati e basolati;
- rifacimento delle reti fognarie, volto a garantire la tutela ambientale, risolvendo il problema dell'inquinamento incontrollato dovuto principalmente al fatto che le reti esistenti, realizzate con cunicoli scavati nella roccia calcarea, rappresentano un sistema di canali perdenti che determinano un serio problema per i collegamenti con la falda acquifera sottostante. Vi è la necessità di realizzare un adeguato sistema di smaltimento delle acque superficiali, oggi assolutamente carente, che determina, tra l'altro, ristagni d'acqua ed allagamenti degli scantinati;
- rifacimento delle reti idriche, per consentire l'eliminazione delle perdite idriche, che attualmente registrano il dato allarmante di una percentuale di perdita pari al 67%, e l'adeguamento del fabbisogno idropotabile.

- rifacimento dell'illuminazione pubblica, per contribuire a migliorare le condizioni di vivibilità, di sicurezza e di aggregazione sociale nelle ore serali mediante sistemi di illuminazione notturna in linea con i livelli imposti dalla normativa e con gli attuali sistemi volti ad aumentare il risparmio energetico.
- rinnovo, integrazione e adeguamento degli impianti di concerto con gli enti terzi gestori di servizi del sottosuolo, come il gestore della rete di distribuzione elettrica, il gestore della rete gas, il gestore della rete di telecomunicazioni.

Contributo richiesto (per il progetto preliminare) e finanziato € 93.520,56

Investimento previsto per la realizzazione: 15 milioni di Euro

Il progetto del Piano Strategico "Città della cultura"

Attraverso l'Asse IV del POR FESR 2007-2013 si è potuto realizzare uno dei progetti previsti da Piano strategico comunale, dedicato alla realizzazione della **rete museale urbana integrata** (asse museale), anche in attuazione della L. R. 20 settembre 2006.

Sono stati individuati gli istituti e i luoghi della cultura in parte esistenti, in parte in via di recupero, di cui si prospetta l'integrazione in un progetto capace di costituirsi come nuova offerta per la città e per il turismo. Si è partiti dal Museo della Città – Palazzo di Città con gli annessi spazi espositivi della Frumentaria e di Palazzo Ducale, per estendersi alla Fontana di Rosello, l'area archeologica di Monte d'Accoddi e alcuni palazzi storici di rilevanza anche turistica. All'offerta turistica della Città sono collegati Padiglione Tavolara, trasformato in Museo dell'artigianato e delle arti decorative, il Museo archeologico e storico Sanna, il Museo di arte antica nell'ex Canopoleno e quello d'arte contemporanea del Carmelo, l'Infermeria di San Pietro, il Museo dei Gremi, il Museo Diocesano e il Palazzo della Frumentaria, il Teatro Ferroviario e l'ex Saponificio Masedu. Correlata, ma indipendente, dovrebbe essere l'attività della struttura dell'ex-Mattatoio, spazio non museale o espositivo, esterno al centro storico propriamente detto, ma destinato ad operare nel settore dei servizi culturali, come struttura formativa, didattica e di sperimentazione, con ruolo di cardine tra l'Accademia di Belle Arti, l'Università e gli operatori esterni di diversi settori creativi.

L'asse attraversa così gran parte del tessuto urbano, e funziona come catalizzatore dei flussi turistici. Il coordinamento e la programmazione a medio termine di attività ed eventi è fattore essenziale per sviluppare un turismo di short-break, quale è spesso quello culturale.

Il sistema delle valli ed il parco lineare

Tale tema richiama il PISU dedicato sistema parco multifunzionale della Valle di Eba Giara e Rosello. Il progetto va ad attuare un primo lotto funzionale del progetto obiettivo del Piano Strategico Comunale "LA STRADA DEL VERDE", ma avrà importanti effetti positivi, diretti ed indiretti, su numerosi progetti obiettivo individuati dal piano strategico.

Il progetto si prospetta come un'azione innovativa di sviluppo sostenibile del territorio urbano, per le attività di svago e, in un'ottica di medio e lungo periodo, come uno stimolo a sviluppare forme alternative di spostamento in città.

L'attuazione del progetto consentirà il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- garantire una maggiore connessione tra le aree verdi;
- amplificare il ruolo svolto dalle aree verdi cittadine nei processi di aggregazione sociale dei cittadini;
- concepire le aree verdi come elementi di attrazione per lo sviluppo turistico della città di Sassari e come occasione per lo sviluppo di nuove attività economiche legate ai servizi per la sostenibilità urbana.
- diminuire lo spostamento attraverso mezzi motorizzati, riducendo in questo modo le emissioni in atmosfera;

Il Tema è il secondo asse portante del PUC è, nella sostanza, rappresenta il progetto ambientale.

Un piano urbanistico degli anni duemila non può più partire dall'organizzazione insediativa, e cioè dai "pieni", ma dalle caratteristiche ambientali, cioè dai "vuoti".

Sassari è fatta da un sistema di valli, due delle quali "interne alla città, che ha fino ad oggi trascurato, lasciando che se ne riducessero le potenzialità di vero e proprio "canale ecologico". Il raccordo tra queste due valli, con il loro recupero ed immissione nel sistema urbano, assicurandone l'uso pedonale continuo e la creazione di un parco lineare parallelo alla ferrovia per Porto Torres rappresentano il secondo asse portante che struttura il piano.

Se un tempo l'asse portante di un piano era un asse veicolare "costruito" oggi si ritiene di poter scegliere come asse un parco, dotato di pista pedonale e ciclabile. La sua potenza è data dalla lunghezza (circa 6 km), dall'utilizzo dell'asse ferroviario quale elemento distributore dell'utenza ed infine dal costituire il parco e le sue intersezioni una attrezzatura urbana di elevata qualità a vantaggio dei quartieri nati disordinatamente attorno. Le iniziative di intervento sul patrimonio residenziale nei quartieri di Santa Maria di Pisa e Latte Dolce devono essere canalizzate al miglioramento di interi tessuti urbani compromessi da un decennale stato di degrado. L'asse parco diviene condensatore della nuova forma urbana, capace di assorbire quella domanda che fino ad oggi si è rivolta all'agro, e di dare una qualità urbana innovativa per l'intero sistema territoriale che raccoglie spazi verdi di percorso (il boulevard), le fermate della tramvia, con relativi parcheggi di interscambio. Nello specifico i sistemi delle valli confluiscono in un sistema più vasto: la direttrice lungo la ferrovia per Porto Torres, cioè il cosiddetto Asse Parco o Parco lineare progettato come parco di uso pubblico. L'asse del parco lineare parallelo della Ferrovia per Porto Torres, costituisce la scelta portante del Piano Urbanistico Comunale.

La ferrovia potrà avere un doppio utilizzo: un esercizio veloce, senza fermate, Porto Torres – Sassari ed un esercizio di tipo metropolitano con fermate ogni 7/800 metri. L'asse parco accoglie trasversalmente funzioni speciali, integrazioni di servizi per i quartieri (soprattutto in corrispondenza delle fermate del treno) ed integrazioni residenziali. Il piano completa i vuoti urbani esistenti con ulteriori progetti (schede norma del PUC) in cui si precisano le aree da cedere al Comune per i pubblici servizi (scuole, aree verdi, parcheggi) e le aree che risultano ancora edificabili.

Il Parco, il quale è estremamente vicino al centro storico sassarese ed è lambito da numerose zone e quartieri cittadini su ambo i lati (Monte Rosello alto e basso, monte Attentu - San Francesco, Cappuccini e Prunizedda e centro storico basso), assume una funzione di comparto “cerniera” fra insediamenti urbanisticamente e socialmente molto diversi e con caratteristiche condizionanti ciascuno il contesto socioeconomico della zona. Quindi un sistema parco urbano del verde, ma anche e soprattutto della riconnessione del tessuto urbano e sociale e della valorizzazione di alcune funzioni storiche e vitali della città (rio dell’Eba Giara, fontana del Rosello, lavatoio, orti e botteghe artigiane).

Contributo richiesto e finanziato per lo Studio di fattibilità: € 177.427,98
Investimento previsto per la realizzazione: 13 milioni di Euro.

Il progetto per il recupero del patrimonio degradato nei quartieri della periferia di Santa Maria di PISA e Latte Dolce

Il PUC riguarda anche l’area più a nord, sul versante orientale i nuovi quartieri di Santa Maria di Pisa, Latte Dolce e Sant’Orsola sono privi di un’integrazione trasversale con le altre parti della città, per cui i flussi convergono verso il centro attraverso le direttrici radiali di Via Pascoli-Via Pirandello-Ponte Rosello e V.le Porto Torres – cavalcavia – Corso Trinità. Dal punto di vista urbanistico le linee ferroviarie che diffusamente attraversano il territorio urbano di Sassari sul versante nord-est costituiscono una barriera fisica che specie nell’ambito stazione ferroviaria - parco merci - quartieri di Latte Dolce e Santa Maria di Pisa, ha contribuito ad ostacolare l’integrazione urbana e relazionale tra i due quadranti Nord -Ovest e Sud della città.

Il Piano di riqualificazione urbana delle aree degradate dei quartieri di Latte Dolce e Santa Maria di Pisa è rivolto a valorizzare e riqualificare due quartieri in stato di elevato degrado sociale ed urbano.

Su questo ambito si prefigura una nuova sistemazione dell’intera area cerniera che cerchi di superare gli ostacoli fisici, ma anche percettivi, che il passaggio delle linee ferroviarie ancora, pesantemente, rappresentano (frattura urbana – inizio periferia etc..).

In questo senso il PUC prevede:

- lo spostamento dello scalo merci (CEMAT) dal centro città rendendo disponibili nuovi spazi per servizi di livello urbano e territoriale;
- l’interconnessione viaria tra la nuova rotatoria di Via Amendola, il sottopasso di Santa Maria, la Via San Paolo e le aree ferroviarie dismesse (scalo CEMAT), il cavalcavia, Via Sicilia/Via Bogino, Via Pirandello/Via Pascoli con le aree limitrofe ex Pani che mette in gioco vaste aree da riqualificare (aree industriali dismesse di Via San Paolo, aree e fabbricati fatiscenti lungo il Viale Porto Torres, l’ex reparto delle autolinee Pani, il sistema delle valli di Rosello, del fosso della noce etc);
- il collegamento pedonale tra il Corso Vittorio Emanuele, Piazza S. Antonio e Viale Porto Torres .

Il collegamento viario ha l’obiettivo di decongestionare dal traffico veicolare l’area di Corso Vico, Via XXV Aprile e Via Saffi e di connettere con il suo prolungamento, lungo il tracciato della ferrovia (di cui si prevede la riqualificazione in tramvia), l’anello centrale con l’incrocio tra la Via Pirandello e la

Via Poligono, evitando alle relazioni interquartiere di utilizzare Via Pascoli, Ponte Rosello, Corso Trinità e Via Sicilia etc

Il progetto è rivolto a quella parte della periferia articolata in due unità:

1. quella di **Latte Dolce** sorta in una prima fase degli anni '50 come collegamento tra la città di Sassari e le aree rurali circostanti, ampliata disordinatamente in una seconda fase (fine anni '60 e prima metà anni '70) perchè è diventato il quartiere più vicino alle zone di interesse industriale (Impianto petrolchimico dell'Area di Sassari, Porto Torres, Alghero) e che attualmente in gran parte sono aree dismesse e compromesse sotto il profilo ambientale;

2. quella di **Santa Maria di Pisa** che spazialmente e temporalmente rappresenta la continuazione di Latte Dolce, sviluppata pienamente a partire dalla seconda metà degli anni '70.

Si tratta principalmente di un **quartiere "dormitorio"** caratterizzato dalla scarsa coesione sociale e dal marcato disagio abitativo. Il Quartiere è caratterizzato dalla presenza di fasce di popolazione giovane, dovuta al tasso di disoccupazione e al basso livello di istruzione. A tutto ciò si aggiunge il fatto che gran parte del patrimonio edilizio pubblico esistente è fortemente degradato, così come gli spazi aperti circostanti gli edifici e quelli originariamente destinati a verde sono caratterizzati da incuria e da un diffuso degrado.

Il Latte Dolce - Santa Maria di Pisa è uno dei quartieri più periferici della città, una perifericità dovuta non soltanto alla lontananza dal centro, accentuata da un sistema di trasporto pubblico insufficiente, ma dovuta soprattutto alla concentrazione di forme di marginalità diffusa e di disagio che toccano le diverse fasce della popolazione in particolare modo quelle più giovani.

Le iniziative, principalmente pubbliche, di intervento sul patrimonio residenziale nei quartieri di Santa Maria di Pisa e di Latte Dolce devono essere analizzate al miglioramento di interi tessuti urbani compromessi da un decennale stato di degrado.

Gran parte del patrimonio edilizio pubblico esistente è fortemente degradato, così come gli spazi aperti circostanti gli edifici e quelli originariamente destinati a verde sono caratterizzati da incuria e da un diffuso degrado.

Il Piano prevede il recupero di un edificio pubblico attualmente occupato abusivamente (ex scuola materna di via Cedrino) e il restauro del palazzo ex Serd, che per una parte è già in fase di ristrutturazione. situato nella via Bottego, edificio oggetto di imminenti lavori di ristrutturazione per una parte dell'immobile, per il quale il piano in oggetto prevede il completamento della ristrutturazione per la parte mancante, in modo da avere altri spazi da dedicare ai servizi per il cittadino quali uffici per il decentramento amministrativo (Punto Città, Servizi Sanitari ed eventualmente una sede distaccata della polizia municipale).

Il Piano prevede inoltre la valorizzazione delle aree libere, area di via Paganini, con interventi di verde pubblico e spazi per il gioco e lo sport, piste ciclabili, percorsi vita. Sarà oggetto di recupero e

valorizzazione anche la Piazza Dettori e le aree circostanti. Si prevede inoltre di integrare gli interventi con il rifacimento della rete viaria in stato di abbandono e con la previsione di modifiche utili a migliorare la circolazione.

Tutte le attività di recupero delle aree verdi con la creazione di parchi urbani dovranno essere sottoposte a vincoli di eco-compatibilità e dovranno prevedere l'utilizzo di fonti rinnovabili.

L'idea trainante è però caratterizzata dal recupero e dalla valorizzazione delle aree libere con interventi di verde pubblico e spazi per il gioco e lo sport, piste ciclabili, percorsi vita. Sarà inoltre elemento di forte coesione sociale il recupero e la valorizzazione della Piazza Dettori. Si prevede inoltre di integrare gli interventi con il rifacimento della rete viaria in stato di abbandono e con la previsione di modifiche utili a migliorare la circolazione.

I risultati attesi per gli aspetti sociali e culturali riguardano l'eliminazione dei fattori negativi che assegnano all'ambito valenze di perifericità e marginalità rispetto al contesto urbano complessivo, il miglioramento delle funzioni urbane presenti nell'ambito, la riqualificazione di spazi per attività culturali e di relazione sociale.

L'intervento di riqualificazione dovrebbe portare una positiva ricaduta occupazionale diretta e indotta che interesserebbe la popolazione residente.

Infatti il piano prevede il recupero di aree verdi con la creazione di spazi dedicati al gioco e allo sport che potrebbero essere curati e gestiti da privati, oltre la creazione di nuovi servizi come un Punto Città, una sede dislocata della polizia Municipale con servizi ad essa connessi oltre alla possibilità di un nuovo Asilo.

In merito alla valorizzazione delle aree libere con interventi di verde pubblico e spazi per il gioco e lo sport, piste ciclabili, percorsi vita, la proposta progettuale può prevedere l'attivazione di un servizio di gestione del parco. L'azione è rivolta alla messa in atto delle procedure amministrative necessarie all'individuazione di un soggetto privato, motivato alla gestione degli spazi, delle strutture e delle attività di supporto che potranno svolgersi nel parco urbano ludico – sportivo dei quartieri di S. Maria di Pisa e di Latte Dolce. L'individuazione del soggetto privato dovrà avvenire mediante gara ad evidenza pubblica col metodo dell'offerta economica più vantaggiosa.

L'investimento complessivo richiede 30 milioni di Euro, di cui 20 per la ristrutturazione delle case popolari, secondo un accordo sottoscritto dalla Giunta regionale precedente a quella attuale.

TERZA IPOTESI DI INTERVENTO INTEGRATO

“Rafforzamento della capacità delle città di potenziare segmenti locali pregiati di filiere produttive globali”.

Le politiche di coesione dovrebbero concorrere ad attrarre l'insediamento di segmenti pregiati delle filiere produttive locali a vocazione urbana (creatività, innovazione dei servizi del welfare, governance aziendale, relazioni pubbliche, comunicazione, servizi avanzati per le imprese industriali e agricole). A ciò potrebbe mirare soprattutto la promozione di servizi avanzati per le imprese. I progetti e gli interventi potrebbero coinvolgere i presidi stabili di ricerca e innovazione

che andrebbero incoraggiati a rappresentarsi anche come attori urbani e a stimolare attività comuni delle rappresentanze degli interessi dell'impresa. In quest'ambito potrebbero considerarsi iniziative di promozione della funzione strategica delle città nella fornitura di alcuni servizi a favore di filiere produttive anche esterne, per localizzazione immediata, ai confini urbani.

Il Centro Direzionale

Il progetto del Centro Direzionale che si propone, costituisce il terzo elemento fondamentale del Piano Urbanistico della città. Posto nel cuore del sistema delle valli, cerniera del rapporto fra città storica e area di Predda Niedda, centro del sistema dei trasporti dell'area metropolitana, il Centro Direzionale rappresenta certamente l'idea del nuovo piano ed interpreta le prospettive della città che derivano dal dibattito sviluppato con il Piano Strategico. La confluenza delle due valli urbane, punto di partenza dell'asse parco, il centro Direzionale assume un ruolo chiave nella configurazione della nuova Sassari è l'elemento conclusivo dell'asse principale del centro storico, utilizzando la sede di un parco ferroviario da dismettere. Si tratta di un insediamento-ponte, che riunisce le due città oggi separate dalla ferrovia.

Il Centro Direzionale stabilisce pertanto un nuovo polo di centralità perseguendo una logica di costruito fondata su tre centri Piazza d'Italia /Corso Vittorio Emanuele/Centro Direzionale.

Nessuna struttura può dirsi utilizzabile e/o dedicata a tale esigenza e che la risposta cittadina fa ricorso per lo più a posti-teatro ed alle piccole sale convegni delle sedi alberghiere, senza tra l'altro garantire una capienza adeguata e servizi neanche per convegni di 1.000 partecipanti, che rappresentano il minimo per poter proporre un'offerta qualificata. L'opportunità di business del segmento degli affari e dei congressi è giustificata dalla predilezione per le localizzazioni urbane più note, purché adeguatamente dotate di strutture ricettive di alto livello e dalla capacità di spesa del congressista, la cui spesa è tre volte superiore a quella del turista ordinario.

Il PUC ha individuato una precisa strategia nell'indicare le modalità con le quali può essere costruita questa nuova offerta ricettiva congressuale. All'interno del Nuovo Centro Direzionale ubicato nel punto nevralgico del tratto iniziale di Viale Porto Torres, è previsto un centro congressi, con relativa ricettività alberghiera, capace, per dimensioni e centralità, di diventare un punto di riferimento nella domanda turistica di tipo congressuale.

Sul piano della domanda locale, oltre all'Università che riveste l'importante ruolo sul piano dell'offerta formativa, bisogna segnalare altre istituzioni interessate all'organizzazione di incontri congressuali quali la Provincia, la Camera di Commercio, Istituti di Credito, partiti politici, ordini professionali ed ecc.

La rinascita del Centro storico, i progetti per l'asse lineare e il sistema delle valli nell'ottica dello sviluppo economico locale

I progetti precedentemente illustrati, dedicati al recupero del Centro Storico, dell'Asse lineare e del sistema delle valli, sono coerenti e trasversali rispetto alla terza ipotesi di intervento integrato del documento "Barca".

Gli interventi infrastrutturali della riqualificazione del Centro Storico e di San Donato, anzitutto rappresentano, oltre che un'esigenza relativa alla qualità della vita dei cittadini, una leva eccezionale per la rigenerazione anche economica, culturale e sociale dell'area. Tale valutazione può essere supportata dal confronto con le zone adiacenti all'area di San Donato in cui la rigenerazione è stata avviata dai recenti interventi infrastrutturali. Qui infatti si assiste ad una evoluzione documentata dall'apertura di nuove attività imprenditoriali anche di recupero della tradizione agroalimentare e dell'artigianato artistico, dal ritorno di forme di aggregazione giovanile prima scomparse e poi ricostituitesi, dalla concentrazione di eventi nell'ambito delle principali manifestazioni culturali e di spettacolo, dal recupero del decoro edilizio e dell'antico prestigio architettonico e ambientale.

L'impatto economico-sociale potrà quindi essere riconosciuto nei seguenti risultati attesi:

- l'aumento di nuova residenza;
- il miglioramento delle condizioni di vita dal punto di vista igienico-sanitario, dei consumi energetici, dell'utilizzo efficiente dell'acqua, del gas;
- l'aumento del valore degli edifici e una maggiore competitività nel mercato immobiliare e dall'indotto occupazionale legato alla rigenerazione edilizia degli edifici pubblici e privati;
- la nascita di nuove attività imprenditoriali e contestualmente di nuova occupazione;
- il recupero del pregio architettonico e storico dal punto di vista turistico e culturale;
- il recupero dell'identità dell'area, delle antiche tradizioni e degli antichi mestieri;
- l'aumento delle presenze nell'area dei cittadini e dei turisti attraverso la fruibilità di nuovi spazi accessibili e di incremento delle iniziative e di spettacolo;
- l'aumento delle presenze presso il Palazzo della Frumentaria, sede espositiva di proprietà e gestione comunale;
- l'integrazione dell'area all'interno del circuito turistico comprendente l'adiacente parco multifunzionale della Valle dell'Eba Giara che include il sistema monumentale della Fontana di Rosello, e la parte più estesa dell'originaria cinta muraria trecentesca;
- il miglioramento dei processi di socializzazione tra la comunità locale e quella degli immigrati, nonché in relazione alle altre parti della Città già sviluppate;
- il miglioramento del contesto nel quale si svolgono le funzioni educative e formative dei bambini e dei giovani esercitate dalle scuole operanti nell'area;
- l'aumento della sicurezza e la riduzione dei fenomeni di devianza attualmente concentrati nell'area;
- il miglioramento dei punti di accesso e di collegamento anche in termini di fruibilità per i soggetti disabili tra il quartiere e le altre parti della Città per una mobilità di qualità.

Pertanto la rinascita del centro Storico e dell'area di San Donato, nella loro funzione sociale e culturale contribuiranno allo sviluppo economico e al miglioramento della qualità della vita di tutta la Città. Lo stesso discorso si può fare per l'Asse lineare negli interventi sulla Mobilità Urbana e per il sistema delle Valli. Creare le condizioni "fisiche" per una mobilità di qualità significa, infatti, creare nuovi servizi e un indotto che comporta un eccezionale impatto in termini di nuova occupazione e nuova imprenditorialità.

La creazione di un sito di eccellenza nella valle dell'Eba Giara-Rosello significa l'erogazione di nuovi servizi specifici rendendo molto più appetibile l'intera area per le micro e medie imprese sia innovative che di recupero di antichi mestieri. Un esempio fra tutti è costituito dal recupero degli

antiche Orti urbani, tipico esempio di integrazione fra sostenibilità, valorizzazione delle risorse locali e inclusione sociale. A ciò si aggiungono altri servizi integrati, come quelli sportivi, ludici, culturali, formativi, educativi, sociali, assistenziali.

In conclusione il “parco-progetti” illustrato nel presente documento, che coinvolge l'investitore pubblico per circa 200 milioni di euro, di cui 92 già stanziati con il precedente ciclo di programmazione, e quello privato per almeno il doppio, ha come obiettivi gli stessi, riportati su scala locale, dei documenti strategici della nuova programmazione 2014-20: la crescita in termini di benessere e di attrattività per gli abitanti e gli ospiti, siano essi nuovi immigrati, investitori o turisti, attraverso la creazione di nuove economie derivanti da un uso sostenibile del territorio urbano.