

COMUNE DI SANLURI
PROVINCIA SUD SARDEGNA

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
G E O M . S A N D R O F A R R I S

PIANO PARTICOLAREGGIATO
CENTRO DI ANTICA E PRIMA FORMAZIONE

PROGETTO DEFINITIVO
APRILE 2021

GRUPPO DI PROGETTAZIONE



ANDREA CASCIU INGEGNERE
MICHELE CASCIU ARCHITETTO

LUCA BOGGIO INGEGNERE
ELISA PAU INGEGNERE

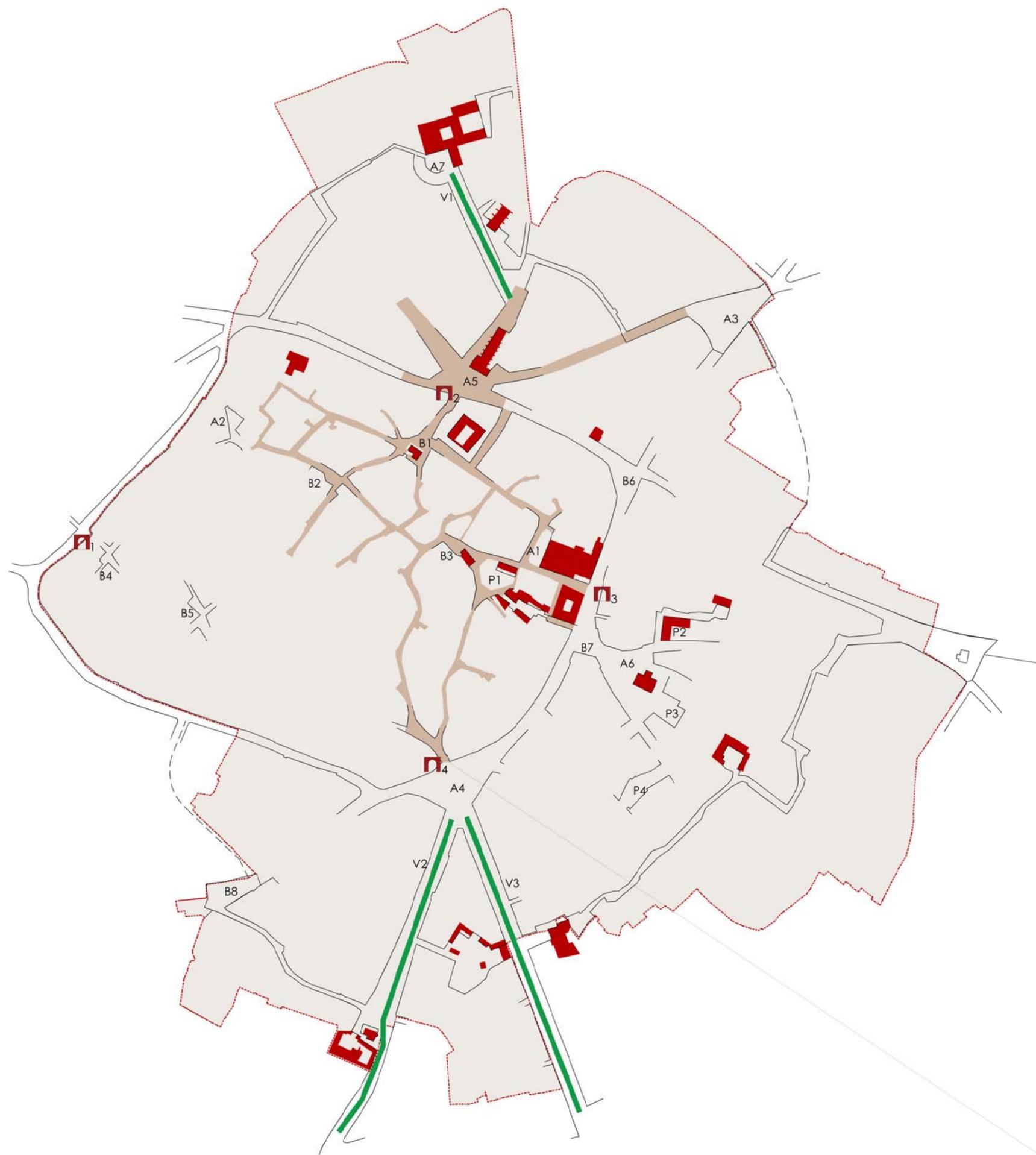
ASSISTENTI DI PROGETTO
DOTT. GAVINO GIUSEPPE SANNA

EL.E.03

PRIMA STESURA 07/2016
REVISIONE 04/2021

SCALA_

ABACHI 3/LO SPAZIO PUBBLICO



PIAZZE

A1_PIAZZA NS. SIGNORA DELLE GRAZIE
 A2_PIAZZA CARDUCCI
 A3_PIAZZA MARTIRI DELLA LIBERTA'
 A4_PIAZZA PORTA NUOVA
 A5_PIAZZA 7 AGOSTO 1881
 A6_PIAZZA S.PIETRO
 A7_PIAZZA CHIESA SAN FRANCESCO

SLARGHI

B1 B5
 B2 B6
 B3 B7
 B4 B8

VIALI

V1_VIALE PADRI CAPPUCCINI
 V2_VIALE SAN MARTINO
 V3_VIALE TRIESTE

STRADE PAVIMENTATE IN PIETRA

Attualmente all'interno del centro storico e nella viabilità attorno al Monte Granatico è presente una significativa percentuale di strade pavimentate in pietra, sanpietrini o ciottoli.

VIABILITÀ STORICA

La totalità della viabilità interna al centro storico, comprensiva di quella sullo sviluppo delle vecchie mura.

ALTRI SPAZI PUBBLICI

Spazi aperti derivanti da demolizioni recenti, oggi prevalentemente destinati a parcheggi.

P1_BIBLIOTECA
 P2_VIA UMBERTO
 P3_VIA SAN PIETRO
 P4_VIA CARLO FELICE/VIA ROMA

IL PERCORSO CONCENTRICO

Viabilità esterna al centro storico di particolare interesse per le finalità del Piano

PORTE STORICHE

1_PORTA MAESTRALE
 2_PORTA GRECALE
 3_PORTA SCIROCCO
 4_PORTA LIBECCIO

Nelle presenti prescrizioni, si fa riferimento e si rimanda a quanto contenuto nelle "Linee Guida per la tutela del paesaggio nei centri di antica e prima formazione", volume realizzato nell'ambito delle attività svolte dall'Osservatorio dei Centri Storici e delle trasformazioni urbane della Sardegna in collaborazione con le Università di Cagliari e di Sassari.

Si riconosce ruolo strategico allo "spazio pubblico" e all'agire nella ricerca del "decoro urbano". Lo spazio pubblico (inteso come l'insieme delle superfici orizzontali liberamente accessibili, dei prospetti degli edifici che lo delimitano e degli altri elementi presenti quali vegetazione, attrezzature ecc...) è caratterizzato dalle sue componenti fisiche, tecniche (le reti e le urbanizzazioni) e storiche. E' elemento di connettività per antonomasia.

Di seguito si propone una linea di intervento che privilegia l'aspetto "paesaggistico" dello spazio pubblico nel suo processo di conservazione o trasformazione ovvero legato alle vedute, alle percezioni e alla materialità delle superfici e dei volumi che compongono le quinte urbane e gli spazi della quota zero.

La classificazione morfologica e d'uso dello spazio pubblico per la realtà di Sanluri identifica:

Spazio Pubblico di interesse storico:

- Piazze;
- Viabilità storica (interna e di bordo al Centro Storico - Zona A);
- Slarghi;
- Viali;

Altri spazi pubblici:

- Il percorso concentrico;
- Spazi aperti derivanti da demolizioni recenti.

SPAZIO PUBBLICO DI INTERESSE STORICO

Piazze

Nei centri storici la piazza - intesa come spazio dalla vocazione più propriamente civica - esiste esclusivamente in relazione e in funzione delle principali polarità urbane. Spesso coincide con il sagrato della chiesa parrocchiale o con gli spazi antistanti il monte granatico e il municipio. Gli spazi pubblici non appartengono infatti alla cultura dell'insediamento storico e la piazza non è un luogo genericamente libero, ma è sempre frutto di un'azione di regimazione della proprietà privata ed il suolo sul quale la si ricava è sempre stato in precedenza posseduto da qualcuno. Se la piazza è realizzata ai margini dell'abitato - è questo il caso degli importanti spazi pubblici fronteggianti il seicentesco convento dei frati Minori Cappuccini - ciò avviene a seguito di precisi obiettivi di investimento fondiario, con interessanti dinamiche di sviluppo urbano e degli spazi pubblici. Dei sette spazi identificabili come "piazze" all'interno del centro matrice di Sanluri, solo due sono interni al centro storico (N.S. delle Grazie e Carducci), quattro sono sul margine della vecchia cinta muraria o ai margini del centro matrice e hanno caratteristiche che li avvicinano alla funzione di slargo stradale di grande dimensione (S.Pietro, 7 Agosto 1881, Martiri della Libertà e Piazza Porta Nuova), due sono a servizio di edifici religiosi e di più recente definizione o disegno (S.Pietro e belvedere San Francesco).

E' sempre opportuno un progetto specifico del singolo spazio pubblico, coerente agli indirizzi generali relativi al rapporto tra gli elementi d'arredo, il verde, la dimensione dello spazio e le quinte costruite che lo definiscono e che tenda a:

- non alterare i caratteri spaziali e gli scorci percettivi primari della piazza;
- lasciare libera la maggior parte della superficie di calpestio, organizzando il verde e gli elementi di arredo in modo che costituiscano raggruppamenti ordinati con ruolo secondario nella piazza rispetto allo spazio complessivo;
- recuperare e valorizzare elementi storici presenti (p.e. pozzi, pavimentazioni originarie...);
- escludere o limitare significativamente la sosta a raso delle automobili;
- favorire e guidare la riqualificazione dei fronti privati, quinte fondamentali nella definizione degli spazi pubblici.

Sono sconsigliati disegni di pavimentazione e disposizione degli elementi di arredo secondo schemi aleatori ed eccessivamente complessi. Il disegno delle superfici non deve comunque connotare eccessivamente l'intervento o alterare il rapporto tra superficie pubblica e facciate.

Sono fortemente sconsigliate disposizioni di arredi pubblici, commerciali, elementi di verde e illuminotecnici prive di gerarchia o frammentarie e invasive. Sono da evitare anche quelle configurazioni che seppur ordinate non favoriscono la percezione della piazza e degli edifici di pregio e creano un rapporto di chiusura rispetto alle principali percorrenze.

Si consiglia l'uso di pochi materiali, il più possibile naturali e cromatismi semplici e non eccessivamente contrastanti. Da evitare progettazioni che prevedano soluzioni eccessivamente contrastanti con gli spazi pubblici esistenti o che prevedano molteplici ed incoerenti soluzioni delle principali problematiche tecniche (smaltimento acque, illuminazione, accessibilità, passaggi di quota, raccordi tra diverse superfici pavimentate, cordolature, etc..)

Nel caso di piazze notevolmente modificate nel tempo rispetto alla configurazione originaria, soprattutto per le alterazioni tra le aree pedonali e quelle destinate al traffico veicolare, sono ammesse nuove differenti configurazioni purché nella direzione dei caratteri spaziali e gli scorci percettivi primari e originari della piazza.



PIAZZA N.S. SIGNORA DELLE GRAZIE



PIAZZA PORTA NUOVA



PIAZZA CARDUCCI



PIAZZA CHIESA SAN FRANCESCO



PIAZZA S.PIETRO



PIAZZA 7 AGOSTO 1881



PIAZZA MARTIRI DELLA LIBERTÀ



Viabilità storica

Nei centri rurali della Marmilla la **strada** diviene essenzialmente percorso, è il luogo su cui si attestano gli ingressi alle corti che nell'architettura tradizionale rappresentano l'unico affaccio su di essa. All'interno dei centri storici l'utilizzo pedonale deve essere considerato un valore prioritario rispetto all'uso carrabile. E' opportuno:

- utilizzare prevalentemente pavimentazioni posate a secco con elementi di piccola pezzatura, più vicine alle tradizionali forme degli acciottolati, lastricati, ecc. La praticità di tali pavimentazioni si rivela ogni qualvolta sia necessario intervenire per modificare o mantenere reti o sottoservizi. La tecnologia di posa in opera su massetto cementizio scaturirà da condizioni di contesto, legate al materiale, alla sua pezzatura e al traffico previsto;
- dove le pavimentazioni storiche ancora esistano e siano restaurabili, è opportuno reintegrarle e ricondurle all'assetto originario anche mediante smontaggi e rimontaggi;
- nelle "nuove" pavimentazioni:
 1. è da privilegiare l'utilizzo di materiali di produzione locale o regionale, storicamente diffusi e in uso;
 2. particolarmente in contesti con bassa intensità di traffico, l'inserimento dei marciapiedi può non essere necessario o costituire un arbitrario ammodernamento di una configurazione tradizionale; è preferibile una sezione stradale continua e priva di barriere architettoniche in tutti i casi dove le ridotte dimensioni stradali non permettano adeguate larghezze di marciapiedi e carreggiate;
 3. evitare pavimentazioni in lastre di spessore sottile, funzionalmente non adatte ed espressivamente in contrasto con l'uso del massello lapideo proprio delle pavimentazioni storiche e anche delle migliori pavimentazioni contemporanee;
 4. prediligere materiali e soluzioni formali improntate alla semplicità e alla essenzialità, giustificate da riferimenti storici e funzionali. In assenza di particolari riferimenti culturali locali non si giustifica il ricorso ad eccessive elaborazioni geometriche, all'accostamento gratuito di materiali di differente natura e colore e in generale a esecuzioni inutilmente costose e ricercate.

Il **vicolo**, struttura generata dal processo di frazionamento per successione ereditaria e che si sovrappone ai tessuti originari introducendo un ulteriore livello di complessità, può essere letto come ambito a metà tra quello pubblico della strada e quello privato della corte, seppure in diretta relazione con entrambe. Il carattere intimo del vicolo lo differenzia al tempo stesso dalla strada e dallo slargo, trasformandolo in occasione per lo sviluppo di un sistema di relazioni alla scala del più immediato vicinato.



Slarghi

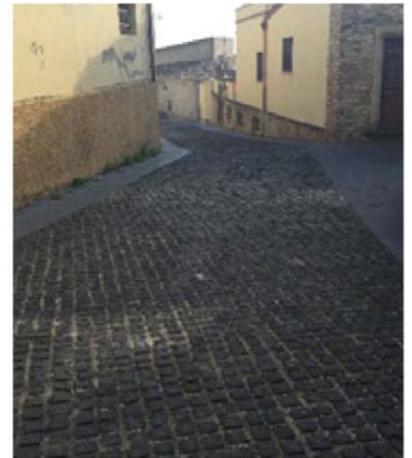
Gli slarghi sono spazi generati dalle dilatazioni presenti nel tessuto storico denso per via del confluire di più strade o per la presenza di un edificio originariamente ad uso pubblico.

La posizione di verde (laddove previsto) e dell'eventuale arredo urbano deve prediligere le aree di bordo del medesimo spazio, non obliterare la percezione della facciata né compromettere l'accessibilità ai piani terra. Gli slarghi urbani hanno spesso una prossimità molto breve con le facciate e hanno dimensioni contenute. Per questo motivo, in generale devono presentare pochi elementi di arredo urbano o essere risolti con la sola riqualificazione delle pavimentazioni.

La posizione degli elementi di raccolta dell'acqua come canalette a cielo aperto, griglie lineari o altro, deve tendere ad allontanare l'acqua dalle facciate e concorrere al disegno generale dello spazio.

Analogamente per quanto prescritto per le piazze, è sempre opportuno un progetto specifico dei singoli slarghi, all'interno degli interventi previsti sulla viabilità, che tenda a:

- non alterare i caratteri spaziali e gli scorci percettivi dello slargo;
- recuperare e valorizzare elementi storici presenti (p.e. pozzi, pavimentazioni originarie...);
- escludere o limitare significativamente la sosta a raso delle automobili;
- favorire e guidare la riqualificazione dei fronti privati, quinte fondamentali nella definizione dello spazio pubblico.



B1

B2

B3

B4

B5

B6

B7

Viali

L'assetto degli spazi pubblici del centro matrice di Sanluri all'esterno dell'originaria cinta muraria, ha subito modificazioni più evidenti rispetto a quelle prodottesi all'interno del centro storico.

I grandi isolati periferici si frantumano con la nascita di nuova viabilità locale a servizio della proprietà fondiaria via via più minuta.

Tra le modificazioni più significative emerge la rettifica di **viale Trieste** (ex vico di Porta Nuova) che diviene, all'inizio del secolo scorso, viale prospettico su piazza Garibaldi.

Precedentemente, la realizzazione del seicentesco convento dei frati Minori Cappuccini è occasione di interessanti dinamiche di sviluppo urbano e di creazione di nuovi spazi pubblici, tra i quali quello che oggi è il **viale Padri Cappuccini**.

Infine, il **viale San Martino** unisce l'antica omonima chiesa con quella che era Porta Nuova.

Questi assi, da un lato connettono le aree del centro storico con polarità più periferiche e con l'agro, dall'altro costituiscono occasione di promenades urbane e di sovrapposizione d'usi, potenzialmente più significativi della monofunzionalità veicolare cui spesso si limitano gli usi attuali.

Questi viali sono caratterizzati dalla presenza di verde lineare urbano che può caratterizzare e rafforzare la rete ecologica urbana.

Le soluzioni proposte per tali assi (vedi EL. D.9.1 - D.9.3 - D.9.4), definiscono i presupposti per la formazione di un importante corridoio ecologico e di spazi pubblici aperti che, attraversando da nord a sud l'intero centro abitato, connette l'agro, i più significativi monumenti ed edifici e il tracciato del corridoio cicloturistico regionale previsto a sud dell'abitato.

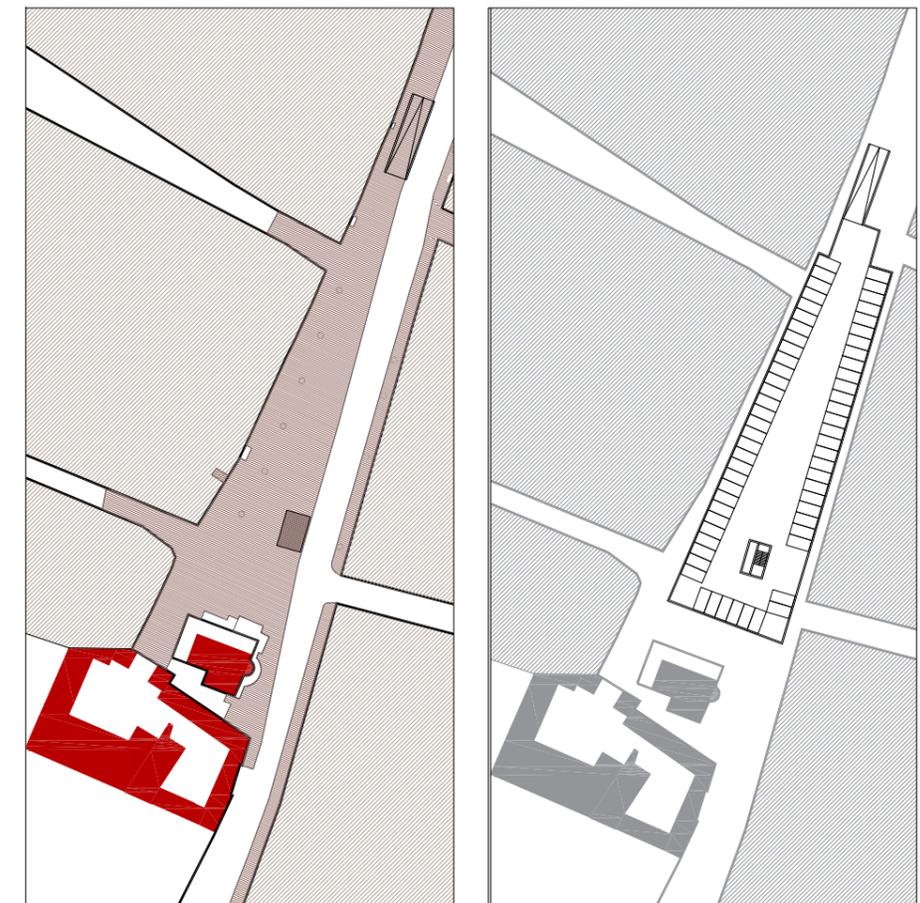
L'organizzazione degli spazi destinati ad ospitare gli ambulanti durante il mercato all'aperto nei viali San Martino e Trieste, oltre a non ostacolare i flussi pedonali, deve garantire lo spazio per il passaggio dei mezzi. Il posizionamento delle strutture temporanee non deve precludere le condizioni sopra riportate, deve consentire l'accesso alle abitazioni e non ostacolare i flussi provenienti da altre vie.

Nei viali urbani alberati, la disposizione per fasce delle corsie pedonali, deve essere preservata senza soluzione di continuità. La dimensione degli spazi connessori e la loro disposizione non deve ridurre i flussi pedonali né renderli tortuosi e avvicinarli al traffico veicolare.

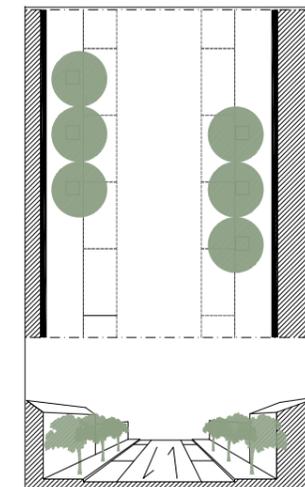
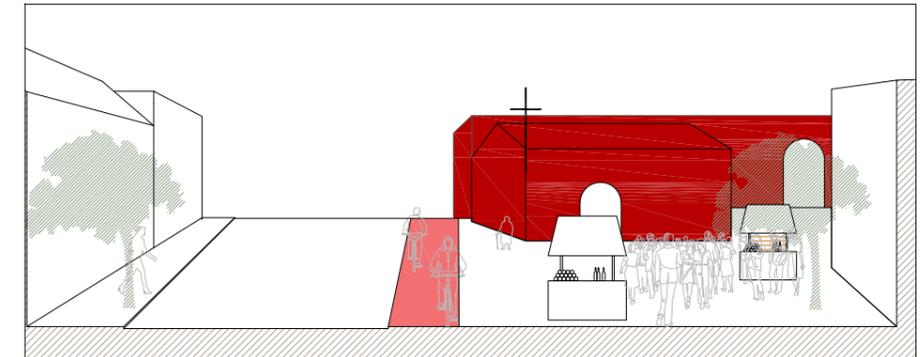
Le soluzioni proposte per tali spazi (vedi EL. D.0.8 - D.9.1 - D.9.4), definiscono i presupposti per la formazione di un importante corridoio ecologico e di spazi pubblici aperti che, attraversando da nord a sud l'intero centro abitato, connette l'agro, i più significativi monumenti ed edifici e il tracciato dell'itinerario prioritario ciclabile Sanluri/Sanluri Stato-Isili di cui alla Del. G.R. 6/22 del 31/01/2017.



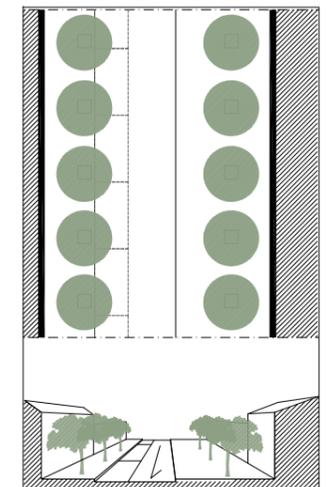
Itinerario prioritario ciclabile Sanluri/Sanluri Stato-Isili di cui alla Del. G.R. 6/22 del 31/01/2017



IPOTESI DI RIQUALIFICAZIONE VIALE SAN MARTINO
LIVELLO STRADA - SPAZI PEDONALI/CICLABILI/MERCATO
PARCHeggi INTERRATI



STATO ATTUALE



IPOTESI DI RIQUALIFICAZIONE

ALTRI SPAZI PUBBLICI

Il percorso concentrico

La viabilità di quella parte di Centro Matrice esterna al Centro Storico, ha caratteristiche tali che non possa essere considerata indicazione prioritaria l'utilizzo prevalentemente pedonale e il ricorso esteso a materiali lapidei per le pavimentazioni. Tale corona urbana è caratterizzata dalla disposizione radiale di isolati di forma allungata. Questo, insieme al prevalente ricorso all'uso dell'auto, scoraggia l'uso di percorsi alternativi e la diffusione di mezzi di trasporto individuale a basso impatto (mobilità ciclopedonale ed elettrica).

Pur con queste caratteristiche, il Piano - vista la localizzazione in tale corona di diversi monumenti, strutture e spazi pubblici - individua un **percorso concentrico** alle vecchie mura, potenziale "infrastruttura" utile all'aumento della permeabilità e connessione interna al centro matrice e a stimolare il ricorso a mezzi di trasporto individuale a basso impatto.

Per tale percorso e con i dovuti adeguamenti legati al fatto di essere esterni al Centro Storico, valgono le stesse indicazioni e prescrizioni riportate nel paragrafo "Viabilità Storica".

1. Recupero Chiesa San Martino e sagrato
2. Nuova Piazza e parcheggio interrato
3. Definizione del PdL C7 per garantire continuità e omogeneità del percorso
4. Ipotesi di nuovo accesso ciclopedonale
5. Progetto strategico "Fronte urbano di via Muraglia" (definizione margini e delle aree per standard delle Zone C)
6. Riqualificazione aree prospicienti la chiesa di San Rocco.
7. Connessione formale piazza Martiri della Libertà con pavimentazione via Orsini
8. Connessione con Parco S'Arei tramite nuovi accessi da via Mazzini e via Azuni
9. Valorizzazione delle pavimentazioni pubbliche e dell'arredo urbano;
10. Ipotesi di accordo Comune/Guardia di Finanza per parziale uso pubblico degli spazi di corte
11. Accordo con privato per creazione di passaggio ciclopedonale ad uso pubblico tra via Cavour e via Trieste
12. Possibile acquisizione al patrimonio pubblico di UMI disabitata caratterizzate da edilizia storica e posizione strategica per la continuità del percorso

 Edifici Pubblici

 Percorso concentrico_sviluppo 2950 m



3-4



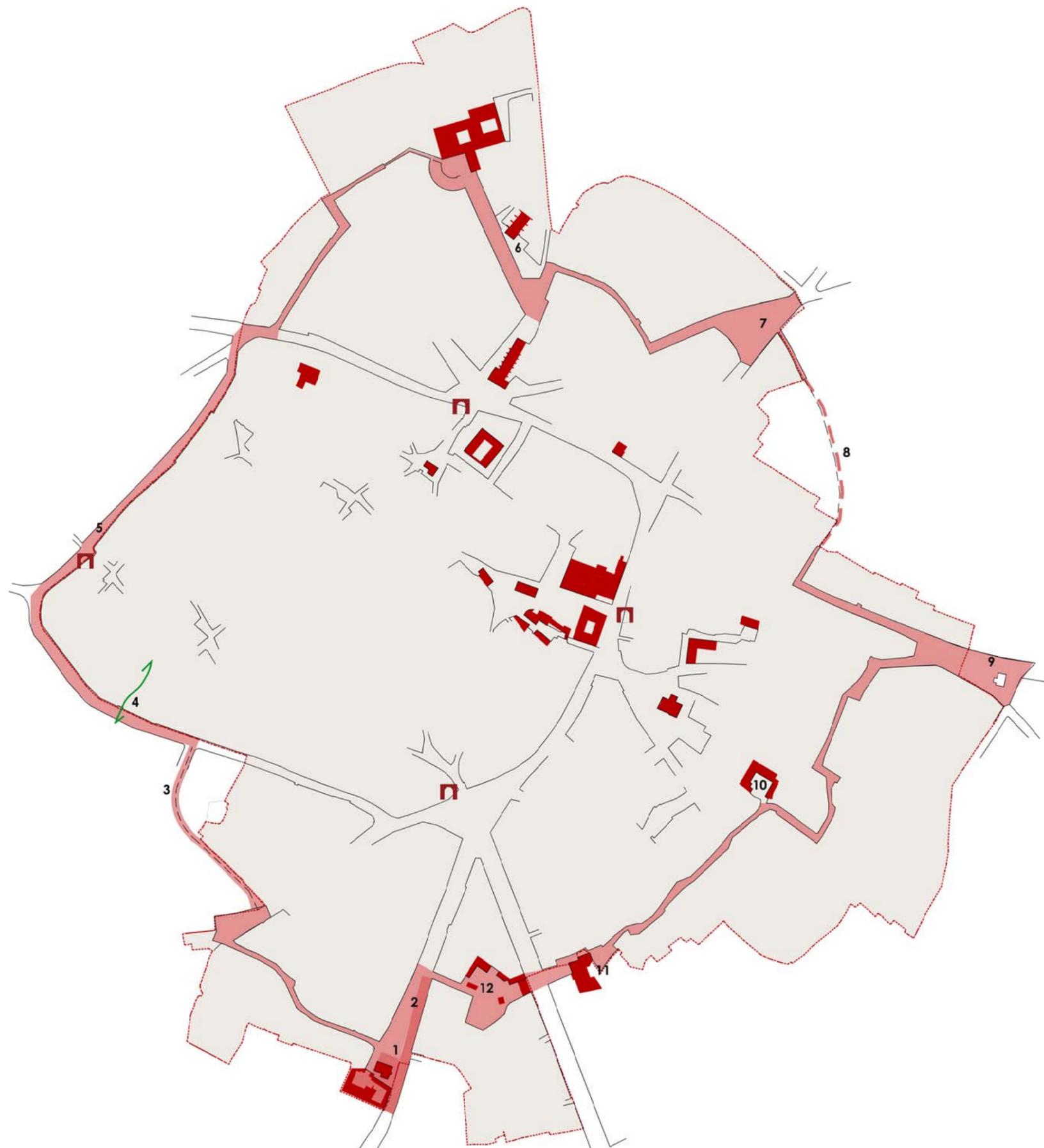
8



1-2



11-12



Spazi aperti derivanti da demolizioni recenti

In generale, il Piano sollecita ed auspica interventi volti a riqualificare ambiti urbani impropriamente trasformati in tempi recenti nella forma planimetrica e nell'assetto morfologico - a seguito di demolizioni - attraverso la ricostituzione di assetti planimetrici e rapporti tra pieni e vuoti originari e tramite il ripristino di condizioni percettive, altimetriche o di arredo urbano preesistenti.

Il Piano identifica quattro spazi pubblici derivanti da demolizioni recenti, oggi prevalentemente destinati a parcheggi che possono rientrare nella fattispecie soprarichiamata:

P1_INFORMAGIOVANI

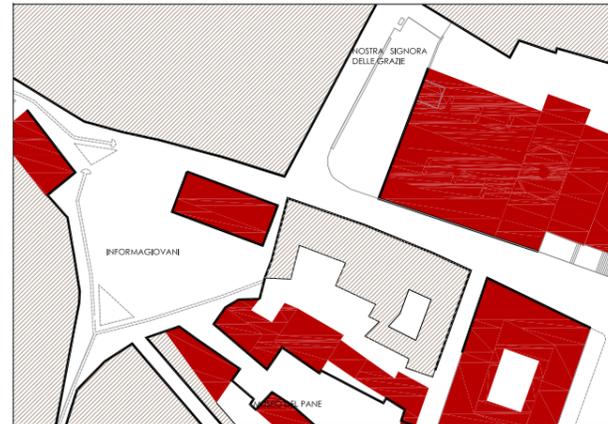
L'attuale spazio deriva dalla demolizione quasi integrale di due importanti case a corte. Si prevede il restauro dell'edificio residuo e degli spazi aperti di pertinenza con l'ipotesi della riproposizione almeno parziale degli originali muri di cinta. Uso pubblico del nuovo spazio protetto e mantenimento parziale delle aree destinate a parcheggio. Collegamento formale e funzionale con gli spazi aperti del Museo del Pane.

P2_VIA UMBERTO

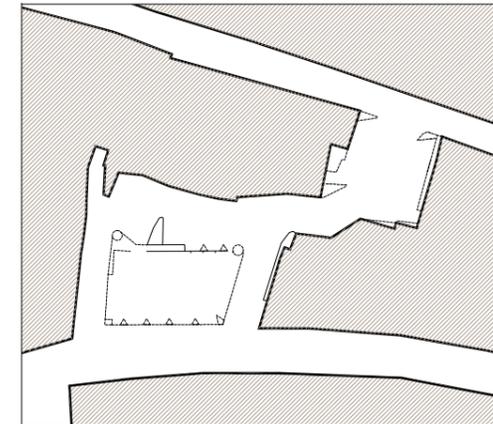
Anche questo spazio deriva dalla demolizione integrale di alcune proprietà private. Il vuoto creatosi ha tagliato in due l'originario isolato. Il Piano ipotizza la realizzazione di un parcheggio interrato, di due edifici e di spazi pubblici aperti che - oltre che permettere la ricostituzione di assetti morfologici perduti - possano contribuire ad un più denso uso del centro storico (p.e. residenza a canone moderato)

P3_VIA SAN PIETRO e P4_VIA CARLO FELICE/VIA ROMA

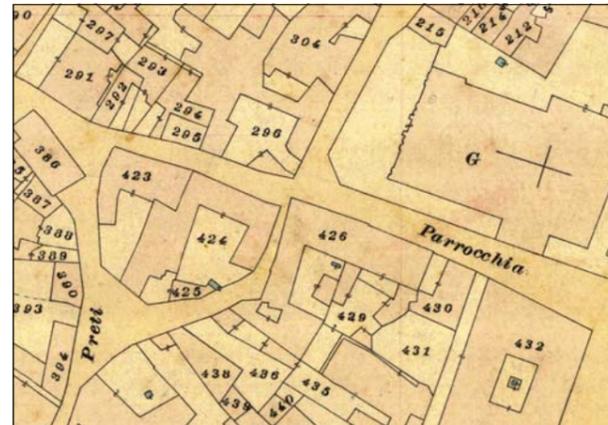
Pur nel rispetto delle necessarie dotazioni di spazi per parcheggio, il Piano pone i presupposti per valutare interventi pubblici (o pubblico/privati con il coinvolgimento di alcune proprietà limitrofe prive di edificato) finalizzati alla ricucitura di queste parti del tessuto edilizio, potenziale connessione tra la testata del Corridoio ecologico "Centro Matrice/agro" (il Palazzo Comunale) e il "percorso concentrico alle vecchie mura".



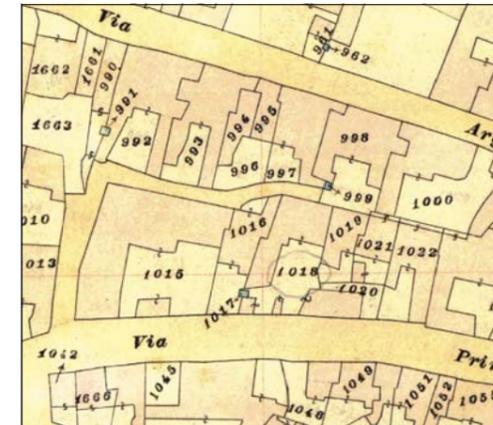
P1_STATO ATTUALE



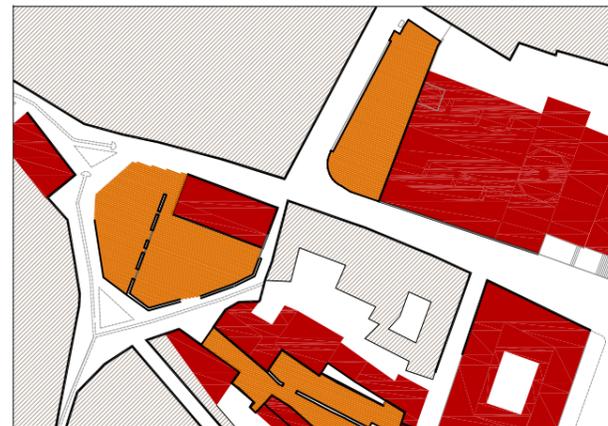
P2_STATO ATTUALE



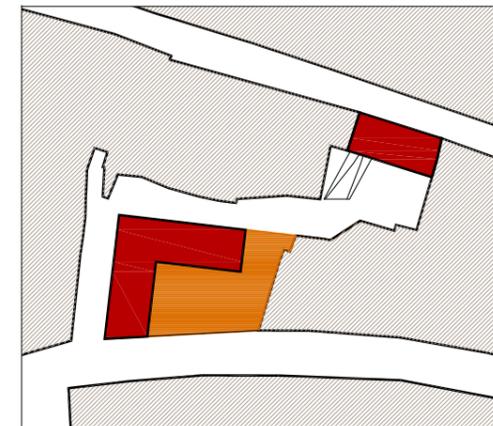
P1_CATASTALE DI IMPIANTO



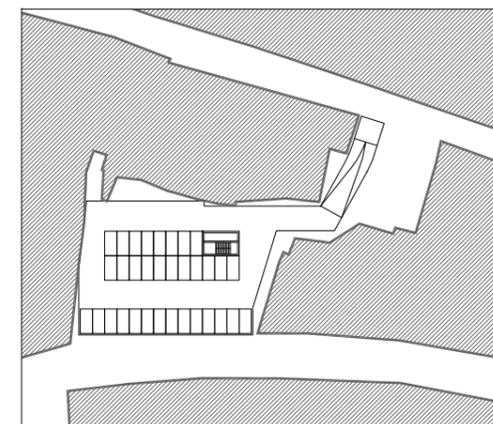
P2_CATASTALE DI IMPIANTO



P1_IPOTESI DI RIQUALIFICAZIONE



P2_IPOTESI DI RIQUALIFICAZIONE_PIANO TERRA



P2_IPOTESI DI RIQUALIFICAZIONE_PARCHEGGI INTERRATI