

**Sintesi TeLa - Laboratorio di Tesi di Laurea
Tesi di progetto**

*Palau: attuazione delle previsioni del PUC in un
progetto urbanistico di riqualificazione dell'insediamento*



Laureando
Dario Nieddu

Relatore
Prof. Pasquale Bellia

Università degli Studi di Firenze – DIDA
Cdl in Pianificazione della Città, del Territorio e del Paesaggio
A.A 2015/2016 – Aprile 2017

Indice

INQUADRAMENTO

- *Introduzione generale di Palau (Sardegna), 7*

ANALISI TERRITORIALE 9

- *Carta delle fasce altimetriche, 11*
- *Carte delle pendenze, 11*
- *Carta delle esposizioni, 13*
- *Carta geologica, 13*
- *Carta dell'uso del suolo, 15*
- *Carta dei sistemi territoriali 15*

ANALISI URBANA

- *Cenni storici, 17*
- *Sviluppo urbanistico dell'insediamento, 23*
- *I tracciati 37*

STRUMENTI URBANISTICI

- *Il PUC di Palau, 39*

RIFERIMENTI CULTURALI

- *Il PEEP, 47*
- *Nodi di interscambio, 51*
- *Piazze lungomare, 53*
- *Città dello Sport, 55*
- *Recupero di ferrovie in disuso 57*

PROGETTO

- *Aree di intervento e scopi del progetto, 59*
- *MASTERPLAN, 61*
- *Città dello sport, 63*
- *Nuovo PEEP nell'area della stazione, 71*
- *Nodo interscambio stazione marittima, 79*
- *La piazza, 87*
- *I percorsi 97*

Bibliografia e sitografia, 111

Ringraziamenti 113



Inquadramento territoriale

INQUADRAMENTO

Introduzione generale di Palau

Prima di iniziare l'analisi, occorre conoscere un luogo; è infatti presente questo primo capitolo per introdurre in modo generale Palau e mostrare come si presenta oggi, allo stato attuale.

Palau, è una piccola cittadina costiera di recente costruzione, si trova sulla costa settentrionale della Sardegna, nelle vicinanze della famosa Costa Smeralda, all'interno della subregione storica della Gallura, e costituisce il porto di accesso per l'arcipelago di La Maddalena.

Il nome, Palau, deriva dal catalano *parar* che significa ripararsi; da qui deriva il termine "parago" o "parao" col quale i pescatori indicavano i luoghi della costa ritenuti più sicuri e ben riparati dal vento.

Per arrivare all'anno di fondazione del primo nucleo urbano dobbiamo però spingerci fino al 1875, quando Giovan Domenico Fresi, noto Zecchino, costruì la prima casa nell'attuale centro abitato di Palau.

L'insediamento vero e proprio nacque all'inizio del 1900 quando, in seguito alla costruzione del ponte sul fiume Liscia nel 1880, la costruzione della linea automobilistica Sassari-Tempio-Palau nel 1908, la linea ferroviaria nata nel 1932, Palau comincia a uscire dal suo isolamento determinando la crescita del piccolo borgo che, da frazione di Tempio Pausania, divenne comune autonomo nel 1959.

Il clima è mediterraneo caratterizzato da inverni miti ed estati molto calde, l'agente atmosferico principale è senza dubbio il vento, il maestrale, con la forza delle sue raffiche domina rispetto

agli altri.

La risorsa principale è data dal turismo estivo prevalentemente tramite locali, alberghi e turismo annesso, infatti durante la stagione estiva si passa dalle 4.443 presenze a 35.000.

Il turismo è dato soprattutto dalle bellezze naturali del territorio, la costa frastagliata fa sì che da un'estremità all'altra dell'insediamento si susseguono spiagge alternate a tratti di costa granitica. Il granito infatti è molto presente lungo tutta la costa palaese e in questo caso non si può non citare la roccia dell'Orso, una collina granitica di 122 metri modellata dagli agenti atmosferici, famosa per la sua forma di orso e visitata ogni anno da migliaia di persone; l'orso infatti è il simbolo del paese ed è raffigurato nello stemma comunale.



Entroterra palaese



Isola dei Gabbiani



Cala Scilla



Duna di Cala di Trana



Punta Sardengna



Capo d'Orso



Le Saline



Vista dalla collina di Baragge

ANALISI TERRITORIALE

L'analisi del contesto territoriale e ambientale tende ad accertare che gli usi e le trasformazioni previste siano compatibili con i sistemi naturalistico ambientali, insediativi e relazionali in base alle procedure fissate dalla legge regionale e garantisce che tali trasformazioni siano finalizzate principalmente a perseguire la sostenibilità degli interventi antropici rispetto al contesto ambientale (acque, dissesto idrogeologico, rischio sismico, uso delle fonti energetiche e delle fonti rinnovabili ecc.).

La nuova sfida per l'urbanistica moderna si chiama sviluppo sostenibile, cioè quello sviluppo volto ad assicurare uguali potenzialità di crescita del benessere dei cittadini e a salvaguardare i diritti delle generazioni presenti e future a fruire delle risorse del territorio.

Si è giunti a questo dopo aver analizzato i grandi cambiamenti all'interno della società che hanno portato nuovi problemi, ma anche dal fatto che le Regioni col Dpr 616-art.81 assumono le funzioni amministrative relative alla materia urbanistica, concernono la disciplina dell'uso del territorio comprensiva di tutti gli aspetti conoscitivi normativi e gestionali riguardanti le operazioni di salvaguardia e di trasformazione del suolo nonché la protezione dell'ambiente.

Per questo oggi gli obiettivi della pianificazione sono differenti rispetto al passato, mentre prima si pensava al territorio come a qualcosa che faceva da cornice alle città, pensando solamente all'espansione, oggi il territorio deve essere valorizzato e tutelato, ponendo dei limiti allo sviluppo.

La Sardegna è stata una delle prime regioni italia-

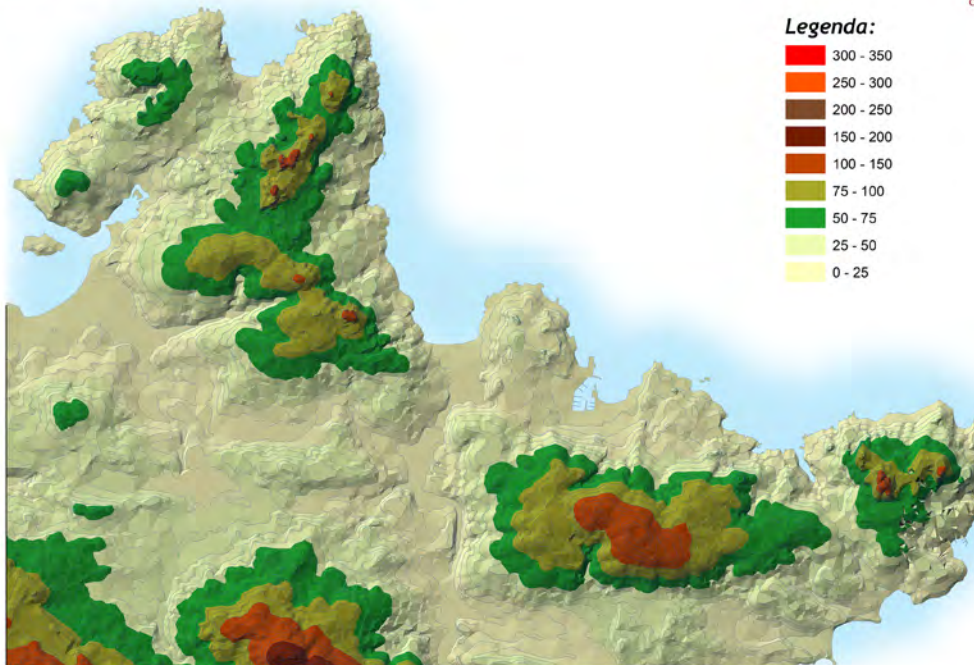
ne a ragionare in quest'ottica attraverso il Piano paesaggistico che impone dei limiti molto rigidi, il territorio costiero è stato diviso dal piano in 27 ambiti omogenei catalogati tra aree di interesse paesaggistico, compromesse o degradate.

Con questi livelli sono assegnati a ogni parte del territorio precisi obiettivi di qualità, e attribuite le regole per il mantenimento delle caratteristiche principali, per lo sviluppo urbanistico ed edilizio, ma anche per il recupero e la riqualificazione.

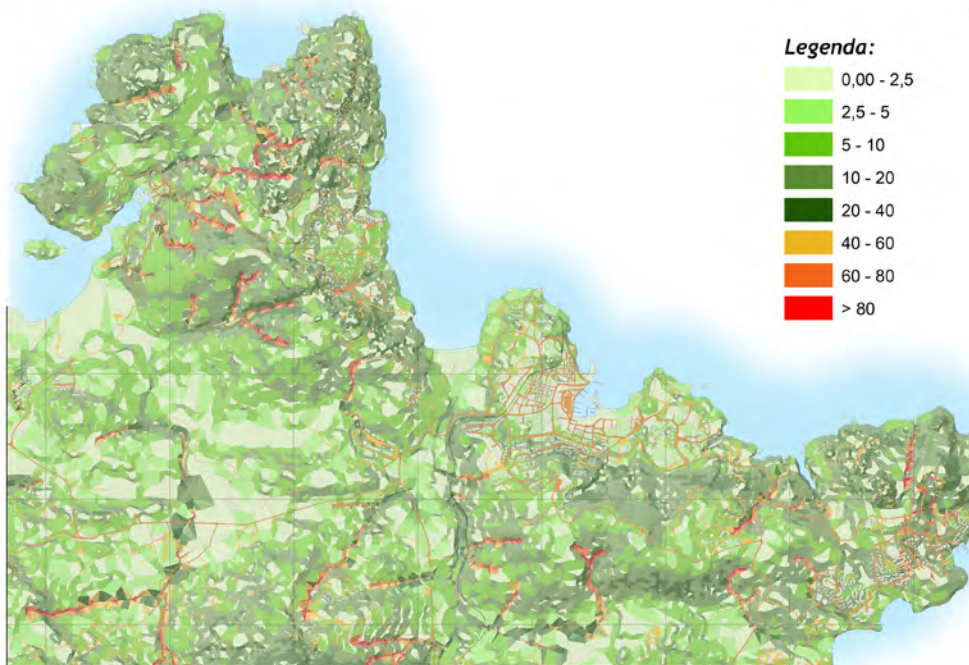
Per quanto riguarda la mia analisi ho studiato le seguenti carte dell'assetto territoriale del comune di Palau:

- Carta fasce altimetriche,
- Carta delle pendenze,
- Carta delle esposizioni,
- Carta geologica,
- Carta dell'uso del suolo,
- Carta dei sistemi territoriali

Carta delle fasce altimetriche



Carta delle pendenze



Carta delle fasce altimetriche

La carta ci fa capire le caratteristiche morfologiche del territorio attraverso la diversa altimetria del terreno.

Si può notare che l'insediamento di Palau è disposto in pianura con alle spalle la collina di Baragge, 150m, a est svetta il promontorio di Capo d'Orso, 150m, ad ovest invece è presente una lunga collina, anch'essa di quota non superiore ai 150m, che parte da Monte Altura per arrivare a Punta Sardegna, più a nord.

Ancora più a ovest sono presenti le piccole colline di Costa Serena e Talmone, a sud invece c'è la collina più alta del territorio palaese denominata Monti Canu, alta circa 250m.

Le parti più elevate di terreno sono quelle dove sorgono la maggior parte dei fortini militari presenti sul territorio, questo perchè da quei punti si ha una maggior visuale sull'orizzonte, ma questo lo vedremo meglio nel capitolo successivo.

Sono presenti anche due corsi d'acqua che formano una pianura alluvionale lungo il loro percorso sfociando poi verso il mare, uno a ovest nella spiaggia di Costa Serena e uno a nord nella spiaggia di La Sciumara, poco distante dall'insediamento.

dell'insediamento sono pendenze abbastanza moderate, anche se la collina di Baragge a sud ha una pendenza che si aggira intorno al 20%.

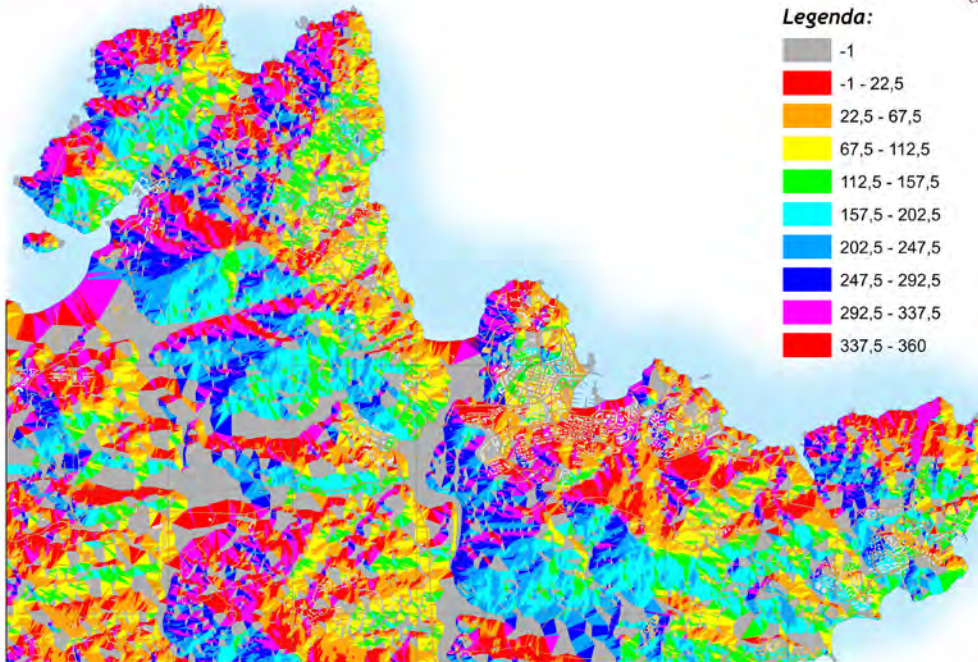
Le parti di territorio che si contraddistinguono dalle altre per le pendenze molto accentuate sono il promontorio di Capo d'Orso a est e la collina di Punta Sardegna/Monte Altura a ovest.

Carta delle pendenze

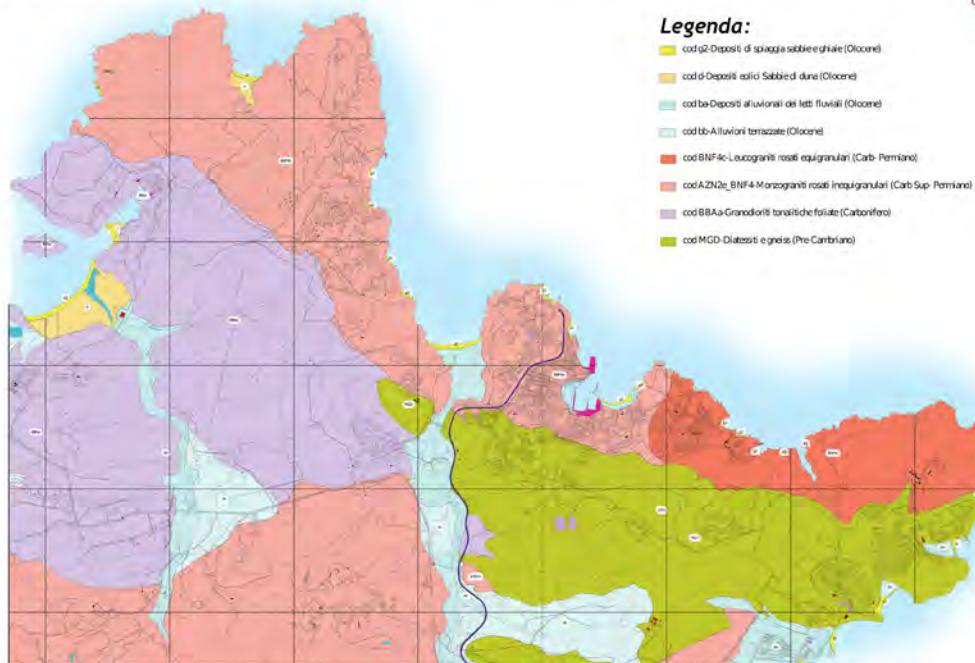
La carta evidenzia le parti di terreno con uguale pendenza presenti all'interno del territorio di Palau.

Per quanto riguarda la parti di terreno all'interno

Carta delle esposizioni



Carta Geologica



Carta delle esposizioni

La carta evidenzia le parti di terreno con la stessa esposizione al sole.

Si può notare che la parte più antica di Palau sia esposta a est – nord/est, mentre le recenti espansioni sono esposte quasi completamente a nord.

La frazione di Porto Rafael situata a ovest di Palau disposta lungo il versante est della collina Punta Sardegna/Monte Altura è esposta completamente a est.

Le parti di territorio pianeggianti, non hanno nessuna esposizione, sono indicate in grigio.

La subregione della Gallura per questo motivo si differenzia dalle altre parti della Sardegna, difatti in questa zona è presente un alta concentrazione di granito di varie tipologie compositive.

Per quanto riguarda le altre parti di territorio sono presenti anche depositi alluvionali lungo il corso dei fiumi e sabbie, ghiaie, dune all'interno delle spiagge.

Carta geologica

Nella carta vengono evidenziate le diverse formazioni geologiche presenti nel territorio palaese.

L'insediamento di Palau, la collina di Monti Canu e la collina Punta Sardegna/Monte Altura, colorate di rosa salmone, hanno la stessa formazione geologica, Monzograniti rosati inequigranulari.

La parte ovest di territorio, colorata di viola è costituita da Granodioriti tonaliche foliate; la collina di Baragge, colorata di giallo ocra, è formata da Diatessiti e Gneiss,

mentre il promontorio di Capo d'Orso colorato di arancione è costituita da Leucograniti rosati equigranulari.

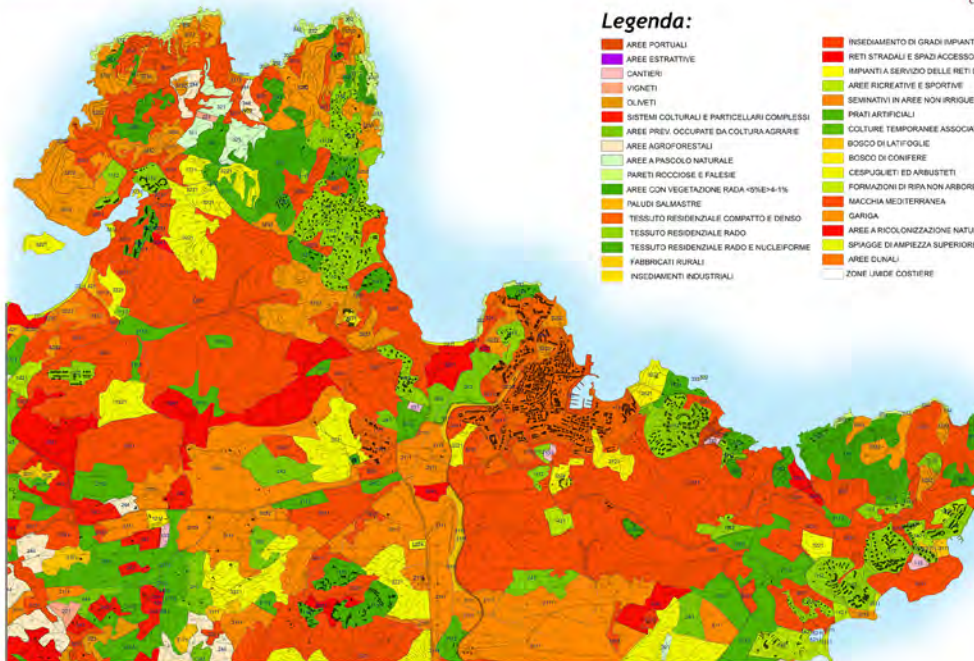
Nonostante queste porzioni di territorio abbiano formazioni geologiche con nomi differenti, esse fanno tutte parte della famiglia del granito, sono differenziati dall'estrema variabilità della loro composizione.

Carta dell'uso del suolo



Legenda:

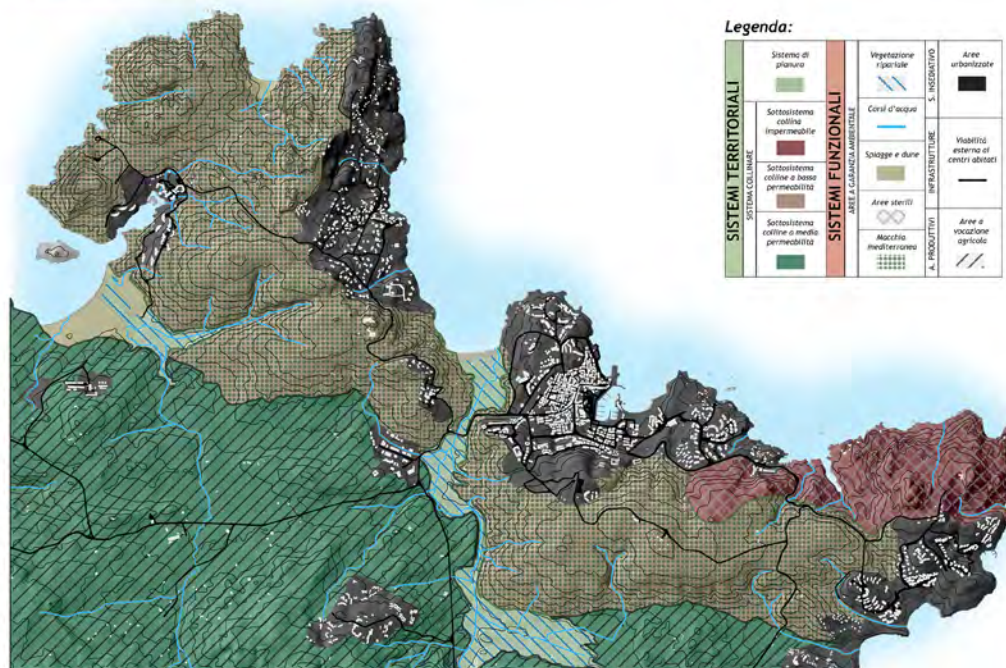
- | | |
|--|--|
| AREE PORTUALI | INSIEDIAMENTO DI GRADI (RIPANTI DI SERVIZI) |
| AREE ESTRATTIVE | RETI STRADALI E SPAZI ACCESSORI |
| CANTIERI | IMPANTI A SERVIZIO DELLE RETI DI DISTRIBUZIONE |
| VIGNETI | AREE RICREATIVE E SPORTIVE |
| OLIVETI | SEMINATIVI IN AREE NON IRRIGUE |
| SISTEMI CULTURALI E PARTICELLARI COMPLESSI | PRATI ARTIFICIALI |
| AREE PREV. OCCUPATE DA CULTURA AGRARIA | COLTURE TEMPORANEE ASSOCIATE ALL'OLIVO |
| AREE AGROFORESTALI | BOSCO DI LATI-FOLIE |
| AREE A PASCOLO NATURALE | BOSCO DI CONIFERE |
| PARETI ROCCOSE E FALESIE | CESPUGLIETI ED ARBUSTETI |
| AREE CON VEGETAZIONE RADA (10%N=4-1%) | FORMAZIONI DI RIPA NON ARBOREE |
| PAUVI SALMASTRE | MACCHIA MEDITERRANEA |
| TESSUTO RESIDENZIALE COMPATTO E DENSO | GARGA |
| TESSUTO RESIDENZIALE RADO | AREE A RICOLONIZZAZIONE NATURALE |
| TESSUTO RESIDENZIALE RADO E NUCLEIFORME | SPAGGE DI AMPIEZZA SUPERIORE A 25M |
| FABBRICATI RURALI | AREE DUNALI |
| INSIEDIAMENTI INDUSTRIALI | ZONE LARDE COSTIERE |



Carta dei sistemi

Legenda:

SISTEMI TERRITORIALI	Sistema di pianura	Vegetazione sparsa	Area urbanizzata
	Sottosistema collina impermeabile	Canal d'acqua	S. INDETTIVO
SISTEMI FUNZIONALI	Sottosistema collina a bassa permeabilità	Spagge e dune	Visibilità esterna ai centri abitati
	Sottosistema collina a media permeabilità	Area sterili	Area a vocazione agricola



Carta dell'uso del suolo

La carta mette in evidenza le classi di uso del suolo all'interno del territorio.

Il territorio extraurbano di Palau è caratterizzato dalla presenza massiccia di macchia mediterranea e di appezzamenti di terreno adibiti al pascolo del bestiame, ovino o bovino; vigneti, oliveti o comunque altre coltivazioni sono rare in questo territorio, la Sardegna infatti a differenza di altre regioni come la Toscana, ad esempio, ha un'altra cultura per quanto riguarda l'attività agricola e la gestione del territorio rurale.

Le zone del territorio di Palau dove si esercita maggiormente l'attività agricola sono nell'entroterra, mentre lungo la costa oltre a Palau sono presenti piccole aree urbanizzate, villaggi turistici, campeggi o comunque attività legate al turismo.

Carta dei sistemi

La carta dei sistemi viene fatta per racchiudere in un'unica tavola tutte le informazioni che ci hanno dato le carte precedenti.

Difatti essa può essere realizzata solamente dopo aver ben chiari nella mente tutta l'evoluzione riguardante l'assetto del territorio ereditato dal passato che si è strutturato nel tempo per effetto di processi fisici, biologici e storici che sono destinati a continuare in futuro, in parte per evoluzione naturale delle sue risorse essenziali, in parte per effetto delle azioni di trasformazione che con esse interagiscono. Attraverso tali processi si è venuta formando una "struttura identitaria"

del territorio che assume nelle sue diverse parti comportamenti ambientali differenti, stabilisce diverse relazioni funzionali e determina differenti configurazioni morfologiche a essi strettamente connesse. Per effetto di tali differenze alcune parti del territorio possono essere destinate a un solo uso, altre invece possono rispondere ad usi molteplici.

Nella carta sono presenti:

- *Sistemi territoriali*, dati dal sistema di pianura e il sistema di collina, con i vari sottosistemi, essi sono determinati dalle modalità con cui le popolazioni locali hanno interpretato originalmente i sistemi ambientali (assetto geologico, climatico, pedologico, di piovosità, ecc.) delle aree nel corso della storia.

- *Sistemi funzionali*, dati dalle aree a garanzia ambientale, aree urbanizzate, infrastrutture e aree agricole produttive, sono determinati dalle modalità di organizzare le risposte ai problemi da parte delle società locali in relazione ai problemi determinati dai sistemi ambientali.



Vista dalla collina di Baragge, anni '40



Vista del porticciolo, anni '60



Operazioni di scarico della rotabile dal traghetto, anni '40



Via Nazionale, anni '40



Piazza del molo, anni '40



Campo sportivo, anni '50

ANALISI URBANA

Sviluppo urbanistico dell'insediamento

Cenni storici

Il primo insediamento urbano nel territorio di Palau potrebbe risalire al 238 a.c., dopo la conquista dell'isola da parte dei romani.

Una delle prime opere costruite dai nuovi conquistatori fu la strada che da Olbia, passando per l'attuale Arzachena, raggiungeva l'area dove sorge Palau e proseguiva per il territorio di Santa Teresa Gallura.

Queste importanti informazioni testimoniano come la Gallura costiera fosse in quel tempo abitata, anche se non possiamo stabilire la densità, a meno di arbitrarie supposizioni.

Tramontato l'impero romano, durante l'alto medioevo venne cancellata ogni traccia degli insediamenti della zona, anche successivamente col Giudicato di Gallura, non si hanno testimonianze significative.

Dopo il Cinquecento, le persistenti incursioni saracene e le varie epidemie, dovute alla insalubrità delle pianure, furono la causa e l'effetto dello spopolamento della costa, le popolazioni difatti cercarono e trovarono rifugio più sicuro nelle zone interne della Gallura.

Fino alla metà del XVIII secolo, molte fonti concordano nel considerare deserta tutta la Gallura nord orientale, bisogna arrivare alla seconda metà del XVIII secolo per avere notizie storiche verificabili sul popolamento delle regioni del Liscia e di Palau.

Un primo tentativo di popolare la zona di Palau si ebbe all'inizio del 1768, quando La Maddalena, occupata militarmente dalle truppe sardo-piemontesi, aveva cominciato a sviluppare un notevole traffico industriale con la Sardegna.

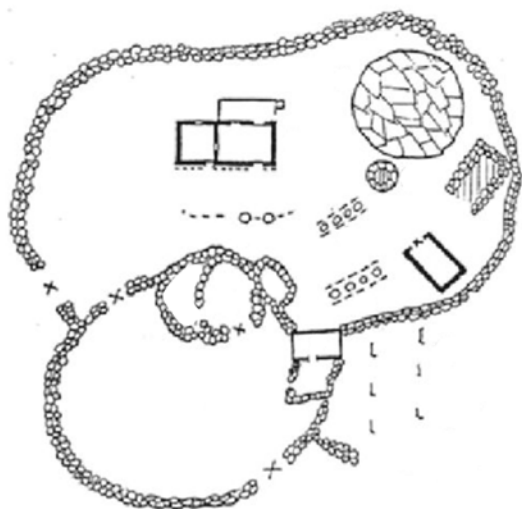
Lo scambio delle merci avveniva col porto di Longosardo, l'attuale Santa Teresa Gallura, porto ritenuto troppo lontano dai maddalenini, che chiedevano la realizzazione di un porto nelle coste di Palau, in corrispondenza con la spiaggia di La Sciumara, il Regno di Sardegna accettò le richieste e già nel 1767 fu possibile imbarcare le merci dalla costa palaese.

Nei primi anni del 1800 sempre La Maddalena, registrava un notevole incremento demografico dovuta all'importanza politico militare acquisita quale base ammiraglia del Regno di Sardegna. Tale incremento fece sorgere in numerose famiglie di pastori seri problemi di sussistenza, dovuti alla scarsità di terreni coltivabili nell'isola, pertanto una gran parte delle famiglie chiese la concessione delle terre nei pressi di Palau, con l'impegno di coltivarle e di costruirvi le proprie case. In quel periodo, il territorio dell'attuale comune di Palau, si presentava come una regione selvaggia, aspra e in prevalenza incolta. La maggior parte era ricoperta da vegetazione spontanea caratterizzata dalla presenza di cisto, mirto, ginepro, corbezzolo, lentischio e olivastri.

La zona era servita dalle strade per Tempio e Santa Teresa Gallura. Il tracciato della strada per Tempio, simile all'attuale, proseguiva lungo la sponda sinistra del fiume Liscia fino ad arrivare al guado, dove la strada si interrompeva. Infatti durante le piene invernali tutta la zona di Palau rimaneva isolata data la pericolosità di attraversare il fiume.



Il popolamento della Gallura, stazzi isolati



Struttura dell'azienda agricola



Insiediamenti sparsi

Lo Stazzo Gallurese

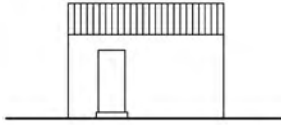
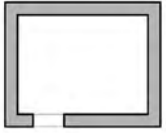
Nel paragrafo precedente si è accennato di come il territorio di Palau, ma anche quello della maggior parte della Gallura fosse disabitato; la scarsa presenza di insediamenti ha fatto sì che si sviluppasse un sistema insediativo incentrato sull'attività agricola, negli "stazzi". Il termine stazzo, prima estazu e stazio, è di derivazione latina (statio) ed indica un luogo destinato alla sosta: è una espressione diffusa anche in altre parti d'Italia, in Corsica e persino in alcuni cantoni svizzeri; in Gallura con questa indicazione si definisce non solo l'edificio destinato alla residenza ma tutto il complesso di edifici, recinti e superfici destinato a formare un vero e proprio sistema economico in un'accezione quindi molto più complessa ed articolata di una semplice denominazione tipologica. Tutti gli stazzi sono identificati con appellativi che li riconducono al proprietario originario, o alle caratteristiche del luogo in cui sorgono oppure ancora a qualche evento significativo avvenuto nelle loro immediate vicinanze: la specifica denominazione degli episodi mette in luce il carattere di particolarità e mai casuale degli insediamenti.

L'organizzazione della vita negli stazzi era improntata nella completa autosufficienza del sistema economico, questa struttura si rifletteva anche nei rapporti fisici che intercorrevano tra tutti gli elementi che contribuivano all'impostazione stessa del lavoro basata sull'agricoltura, in particolare cerealicola, e sull'allevamento (caprino, suino e bovino, mentre, contrariamente a quanto avveniva nelle restanti parti della Sardegna quello ovino era piuttosto raro). Ripetendo lo schema territoriale dei villaggi, al centro della proprietà era localizzato l'edificio destinato alla residenza; attorno ad esso si trovavano una serie di recinti,

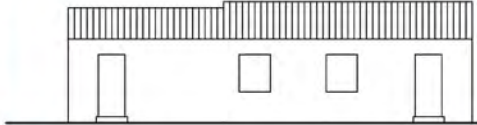
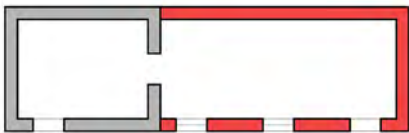
di forma generalmente circolare, destinati sia alle colture orticole e viticole, finalizzate al consumo interno, che al bestiame: si potevano quindi avere ad esempio lu accili, la mandra e lu mandriòni, lu salconi, lu chjòstru, la saurra e l'arrula rispettivamente destinati ad ospitare i bovini, le capre, i capretti, gli agnelli, i maiali e le scrofe. Un gruppo di stazzi formava la cussoghja.

La composizione della parte residenziale degli stazzi è impostata sulla ripetizione seriale della stessa cellula base per semplice accostamento laterale. Si identificano due tipi di cellula base differenziate unicamente da aspetti dimensionali e non formali: il primo, e più semplice, destinato ad ospitare un solo abitante, costituito da un rustico monolocale (a pianta rettangolare con lati lunghi rispettivamente 4-5 metri e 3-4 metri), il secondo, di dimensioni maggiori arrivando a lati di 7-8 e 5-6 metri, era destinato ad ospitare piccoli nuclei familiari e generalmente presentava un arco in mezzeria per l'appoggio delle due travi di colmo. Le misure trasversali e longitudinali erano dettate dalle dimensioni del materiale disponibile in loco per la realizzazione della struttura portante la copertura solitamente costituita da travi e travetti in legno di ginepro. L'incremento dei componenti la famiglia, o semplicemente la necessità di ospitare nuclei numerosi, era risolto con la successiva costruzione di altre cellule in aderenza su un muro trasversale e quindi con stessa profondità del corpo di fabbrica ma con differente lunghezza, in casi particolari l'ampliamento poteva avvenire ortogonalmente rispetto al corpo di fabbrica originario, generando una pianta ad L.

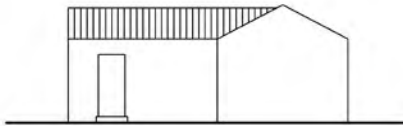
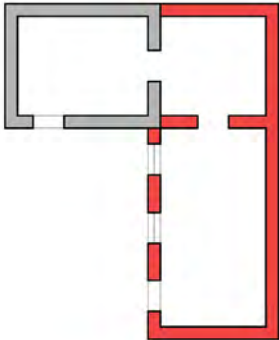
Dalla cellula base a sistemi complessi



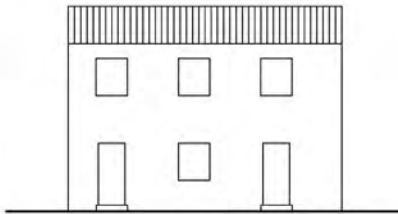
Fabbricato monovano



Tipo edilizio in linea



Tipo edilizio a L



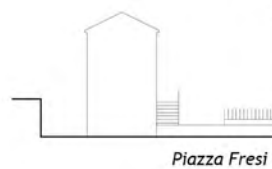
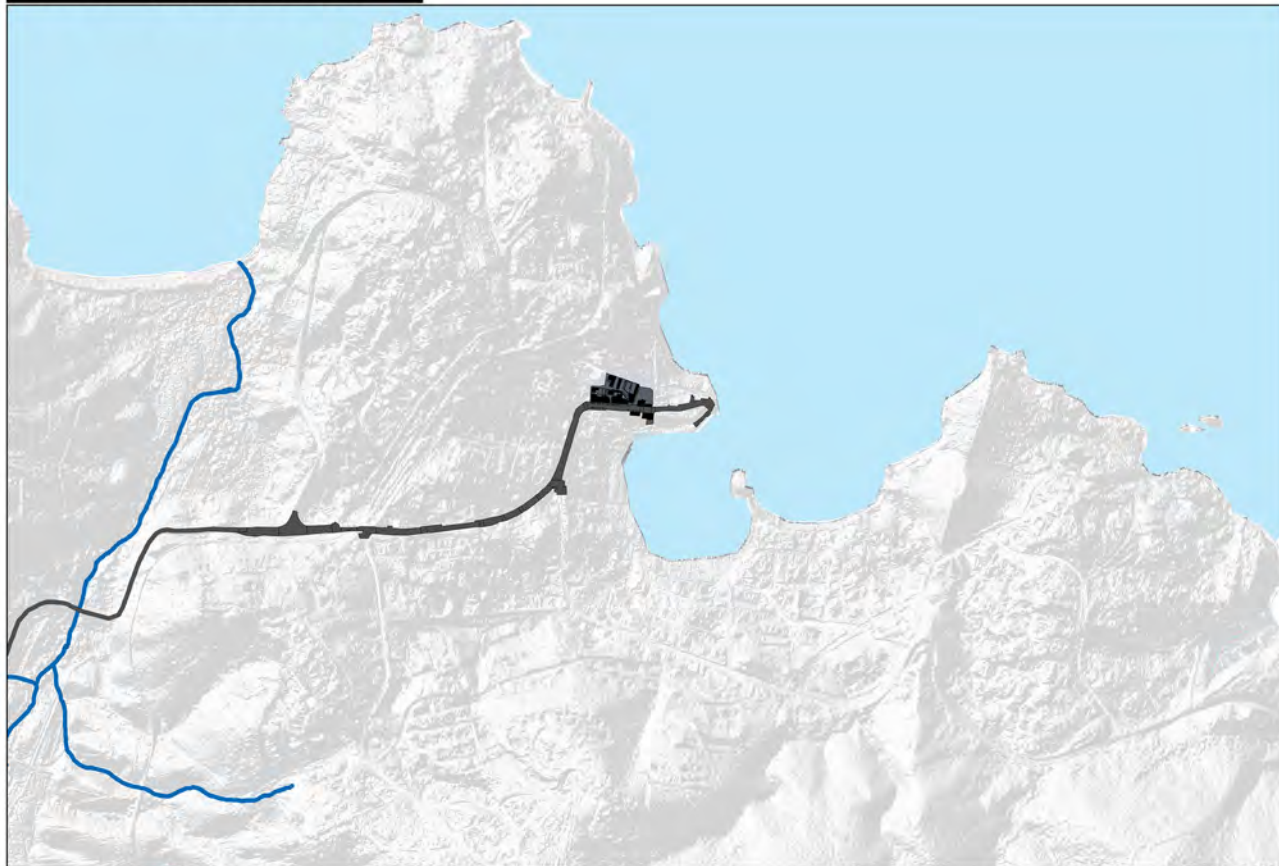
Palazzo

Gli ampliamenti sono facilmente identificabili in quanto, generalmente, la quota del colmo di copertura precedente non veniva mantenuta negli interventi successivi per cui gli episodi sono caratterizzati dalla variabilità dello skyline: tale variabilità era resa necessaria dalle difficoltà costruttive insite nel prolungamento del piano di falda per cui si sceglieva, molto semplicemente, di impostare il colmo successivo all'originario a quota diversa; essendo la profondità dei corpi di fabbrica sempre costante la lunghezza della singola falda era dunque identica e quindi non solo i colmi ma anche le linee di gronda appaiono in questo modo scalettate sempre con lo stesso ritmo: basso, alto, basso ecc. Molto più rari sono i casi di sopraelevazione, pur esistenti, in quanto l'inserimento del corpo scale costituiva un'inutile complicazione strutturale a fronte di una disponibilità pressoché illimitata di terreno su cui realizzare l'ampliamento planimetrico; i fabbricati composti da due o più piani venivano chiamati palazzi. Un elemento sempre costante nella costruzione degli stazzi era rappresentato dall'esposizione con l'asse longitudinale in direzione Nord – Sud con aperture tutte concentrate, senza eccezione, a Est per favorire l'illuminazione degli ambienti e, soprattutto, per proteggerli dai fortissimi e frequenti venti dominanti da Nordovest (maestrale). Unica eccezione alla linearità dei fronti era costituita talvolta dalla presenza di un piccolo ambiente ad uno spiovente (lu pinnènti) addossato al fabbricato principale (casa manna) ed in comunicazione tra loro attraverso una piccola porta: esso era utilizzato pà lu bistrasciu cioè per tutte quelle operazioni che provocavano disordine come macellazione di animali, preparazione di formaggi ecc. Nei tipi più complessi un ambiente della casa manna, chiamato l'appusèntu (dallo spagnolo aposento) identificava l'angolo

buono dove accogliere gli ospiti.

Lo schema costruttivo degli stazzi venne utilizzato anche per la costruzione dei primi insediamenti; costituendo il tipo edilizio della Gallura.

1890 - Centro Matrice



La nascita del borgo nel 1875

Nel 1870, si registra un incremento del traffico illecito tra la Sardegna e la Corsica, per questo a spese della provincia venne costruita nei pressi di Palau una caserma dei carabinieri.

Questo perchè lo Stato riconosceva la posizione strategica di Palau e in qualche modo avviò il processo insediativo, offrendo una garanzia di sicurezza per i nuovi potenziali abitanti.

Gli avvenimenti politici di quegli anni portarono l'Italia ad investire notevoli risorse economiche per la difesa dei suoi confini ed il controllo del nord Tirreno.

Per questo scopo La Maddalena venne scelta per insediarvi una grande base navale.

Ed è proprio in questi anni che vengono espropriati alla famiglia Fresi i terreni per la costruzione della strada Tempio – Palau.

È un periodo di grande fervore economico rispetto al passato, in questi luoghi, improvvisamente frequentati sarebbe nato un paese.

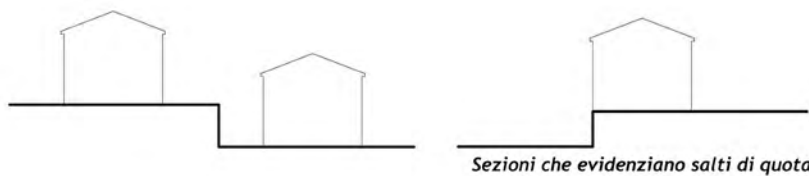
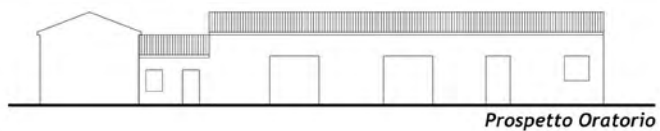
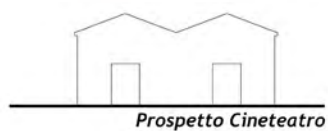
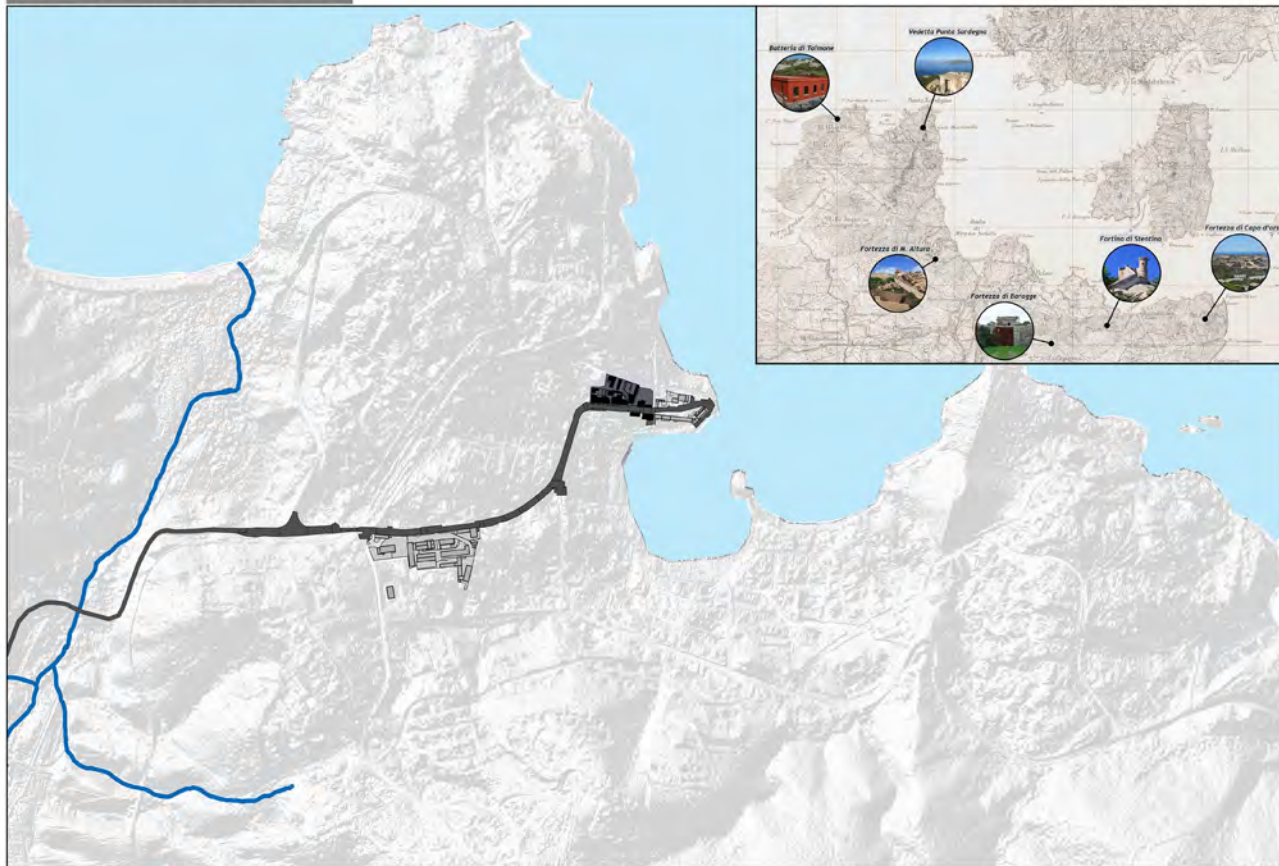
Giovan Domenico Fresi, valutando con lungimiranza questa nuova condizione decise di far costruire nel 1875 la propria dimora, avviando di fatto il processo insediativo, dando così il presupposto fondamentale per indurre altre famiglie a stabilire la propria residenza in questo luogo.

Dal punto di vista morfologico i primi edifici di Palau sono edifici semplici, rispecchiano lo schema elementare dello stazzo gallurese costituiti da una pianta rettangolare e tetto a due falde, si sviluppano lungo la via principale del paese, formando un fronte strada compatto, i retri invece sono più frastagliati e sono costituiti dalle pertinenze.

La vecchia casa di Giovan Domenico Fresi, Palazzo Fresi, oggi è un edificio di proprietà del

comune di Palau, al suo interno è presente la biblioteca comunale, inoltre il palazzo si affaccia sulla piazza omonima, Piazza Fresi.

1900 - Zone militari



Fine ottocento, l'epoca delle grandi fortificazioni

Durante il 1887 con la legge del 10 luglio il governo autorizzava le spese per la costruzione delle opere militari e il loro armamento in tutto l'arcipelago di La Maddalena e la costa sarda. Iniziava così l'epoca delle grandi fortificazioni. Nella costa palaese, fra il 1889 e il 1893 furono eseguite le fortificazioni di Capo d'orso, Baragge e Monte Altura, tutte occupate dalla regia marina con guarnigioni rispettivamente di 50, 180 e 35 uomini.

Ad esse si aggiunsero anche le caserme occasionali dello Stentino e Talmone, con una dotazione di 40 e 38 uomini.

In prossimità del borgo di Palau venne realizzato il complesso di Montiggia, recintato da mura, occupato dalla compagnia di disciplina con un totale di 173 uomini.

Esso comprendeva 15 vani per ufficio e sala guarnigione, 8 vani per dormitori, 13 vani per gli alloggi degli ufficiali, 4 vani per gli alloggi dei sottufficiali, 6 vani per infermeria, 10 vani per cucina, 11 vani per padiglione ufficiali e 1 vano di cucina.

La costruzione di tutte queste opere favorì nella zona un flusso demografico notevole, arrivarono persone da ogni parte della Sardegna, richiamati dalla possibilità di un lavoro remunerativo e di una residenza definitiva.

Cessate le guerre fortini e caserme hanno cambiato la loro destinazione d'uso, i fortini di Talmone, Monte Altura ora sono dei musei, il fortino di Stentino viene sfruttato dai militari per le vacanze estive, mentre i fortini di Baragge e Capo d'Orso sono in stato di abbandono. Per quanto riguarda la caserma di Montiggia

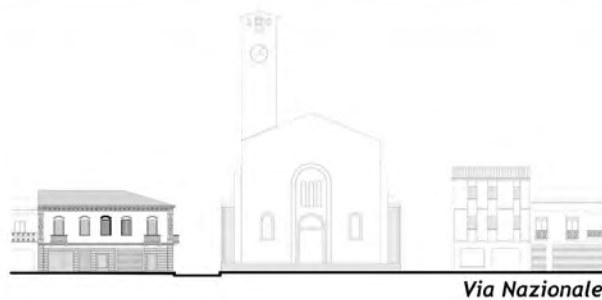
invece, dopo tanti anni di abbandono e degrado, nei primi anni del duemila è stata riqualificata da parte del comune di Palau.

Oggi al suo interno è presente la caserma della Guardia di Finanza con i rispettivi alloggi, il museo etnografico, l'asilo nido, un centro ricreativo, l'oratorio, il cineteatro con antistante uno spiazzo per proiettare film all'aperto.

L'area dal punto di vista morfologico rispecchia le caratteristiche delle classiche caserme militari, infatti è circondata da mura separandola così dal resto dell'insediamento, che si è sviluppato seguendo altri criteri.

È costituita da diversi corpi di fabbrica, disposti su di un unico livello con un'altezza di circa cinque metri, le coperture invece sono a capanna. Le parti non edificate sono completamente pedonali, formate da una pavimentazione in cotto e grandi mattonelle di granito, la vegetazione è abbastanza presente e si trova lungo strada, in via Nazionale, e tra i corpi di fabbrica.

1930 - Prima espansione



Prima espansione negli anni '30

Durante gli anni successivi, nel 1932, viene inaugurata la ferrovia che collega la zona del sassarese alla Gallura, dove Palau è il capolinea.

La rete ferroviaria passa per la stazione posta nella parte alta dell'insediamento, dove vi era anche la sede dei depositi e gli alloggi per i macchinisti. Il tratto finale della linea collega la stazione con il porto, e prevede l'inversione di marcia dei rotabili attraverso un'asta di manovra, necessaria per superare il dislivello tra la parte alta e quella bassa del paese. Le ultime centinaia di metri scorrono nel lungo mare del centro gallurese, terminando nel capolinea di Palau Marina, posto a ridosso delle banchine portuali, nonché punto più basso dell'intera linea.

Per quanto riguarda lo sviluppo edilizio, molti dei nuovi arrivati comprarono i terreni da Gian Domenico Fresi e iniziarono a costruire le loro abitazioni e botteghe, dove intraprendere le proprie attività.

L'espansione non avvenne con l'edificazione delle case fronte mare, secondo una consuetudine marinara ma ai due lati della via principale, via Nazionale, e a nord di Palazzo Fresi. Sembrava quasi si volesse perpetuare l'antica diffidenza che gli abitanti della Gallura avevano da sempre nutrito nei confronti del mare.

Lungo la via principale sorsero le prime botteghe e i primi esercizi pubblici dove i palaesì trascorrevano il loro tempo libero e manifestavano le loro esigenze associative, ed è proprio in quella zona che si decise di costruire la chiesa principale dell'insediamento, Nostra Signora delle Grazie.

In seguito, dalla chiesa, si sono sviluppati due assi viari che iniziarono la ricucitura tra la rete ferroviaria e la via principale.

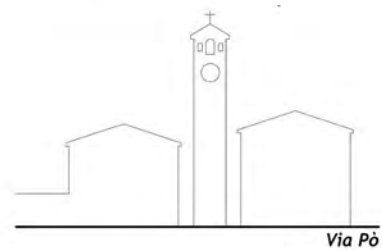
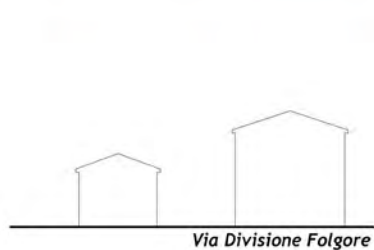
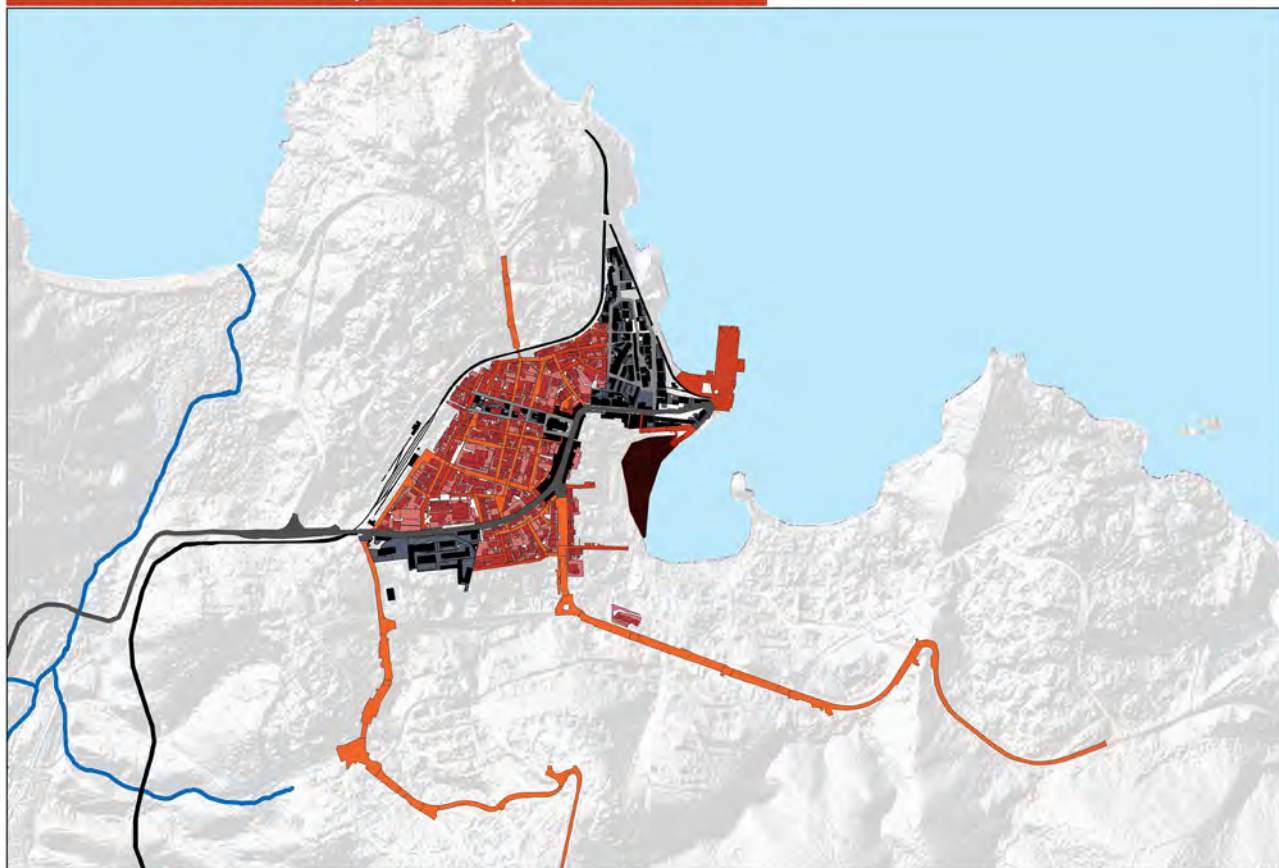
Inoltre una cosa molto importante che si fece in questi anni fu la bonifica dello stagno, posto al centro dell'insediamento.

L'opera faceva parte di un finanziamento previsto dal R.D. 6 novembre 1924, per i bisogni della Sardegna, di cui una parte erano destinati per le opere di bonifica e risanamento igienico. In quegli anni infatti, l'intera isola era colpita dalla malaria e attraverso questa bonifica si cercava di trovare una soluzione al problema.

Per quanto riguarda le morfologie edilizie non si discostano dalle tipologie del centro matrice, difatti hanno più o meno le stesse caratteristiche. È molto interessante la parte che si è sviluppata in maniera spontanea a nord del centro matrice, tra le due parti del tracciato ferroviario.

Sono presenti diversi allineamenti, per questo i lotti assumono forme non del tutto regolari, inoltre a differenza delle altre parti dell'insediamento in questa area è presente una pavimentazione con mattonelle di granito.

1960 - Ricucitura tra ferrovia e percorso matrice



Dal conflitto mondiale ai primi anni '60

A Palau in quegli anni non erano ancora presenti quelle infrastrutture necessarie per lo svolgimento quotidiano della vita, infatti erano ancora assenti la luce elettrica e la rete fognaria.

La luce elettrica arrivò solamente nel 1939, ottenuta dallo sfruttamento del bacino artificiale del fiume Coghinas.

Gli anni seguenti, iniziò la seconda guerra mondiale, periodo alquanto triste e di poco sviluppo per l'insediamento, gli abitanti di Palau la vivono in modo più traumatico rispetto alla prima; perchè il nord Sardegna diventa un avamposto conteso e, in diverse circostanze, teatro di guerra.

In particolare i palaesì non potranno mai dimenticare l'attacco aereo portato dagli americani sull'incrociatore Trieste, alla fonda nella baia di Mezzo Schifo, e sull'incrociatore Gorizia che aveva gettato l'ancora a ridosso di Caprera.

Durante il periodo bellico, viene costruito un lungo pontile sul lato nord della banchina del porto, per permettere l'imbarco e lo sbarco di truppe e materiali.

Finito il conflitto mondiale, nel 1949 viene realizzata finalmente la rete fognaria urbana e nello stesso anno iniziano le opere di recupero dell'incrociatore Trieste che permette all'economia locale di incamerare un boccata d'ossigeno.

Lo sviluppo urbanistico avvenne soprattutto tra il tracciato ferroviario e il tracciato della via principale dell'insediamento.

Gli assi urbani, presenti dagli anni '30, posti ai lati della chiesa che uniscono la stazione ferroviaria col centro negli anni '50 danno l'ordine e la regola per il nuovo sviluppo.

Difatti le nuove strade sono parallele e ortogonali

rispetto ai due assi urbani più antichi, esse formano degli isolati di forma rettangolare, larghi circa 25m e la lunghezza varia tra i 25/60m, costituendo un tessuto edilizio compatto.

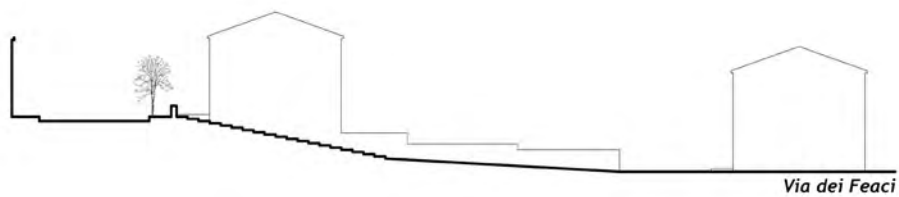
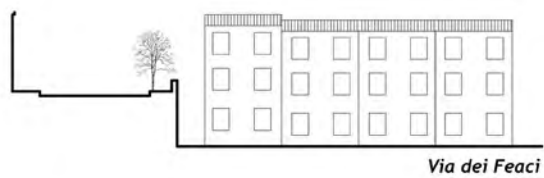
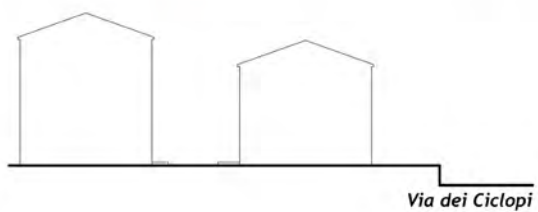
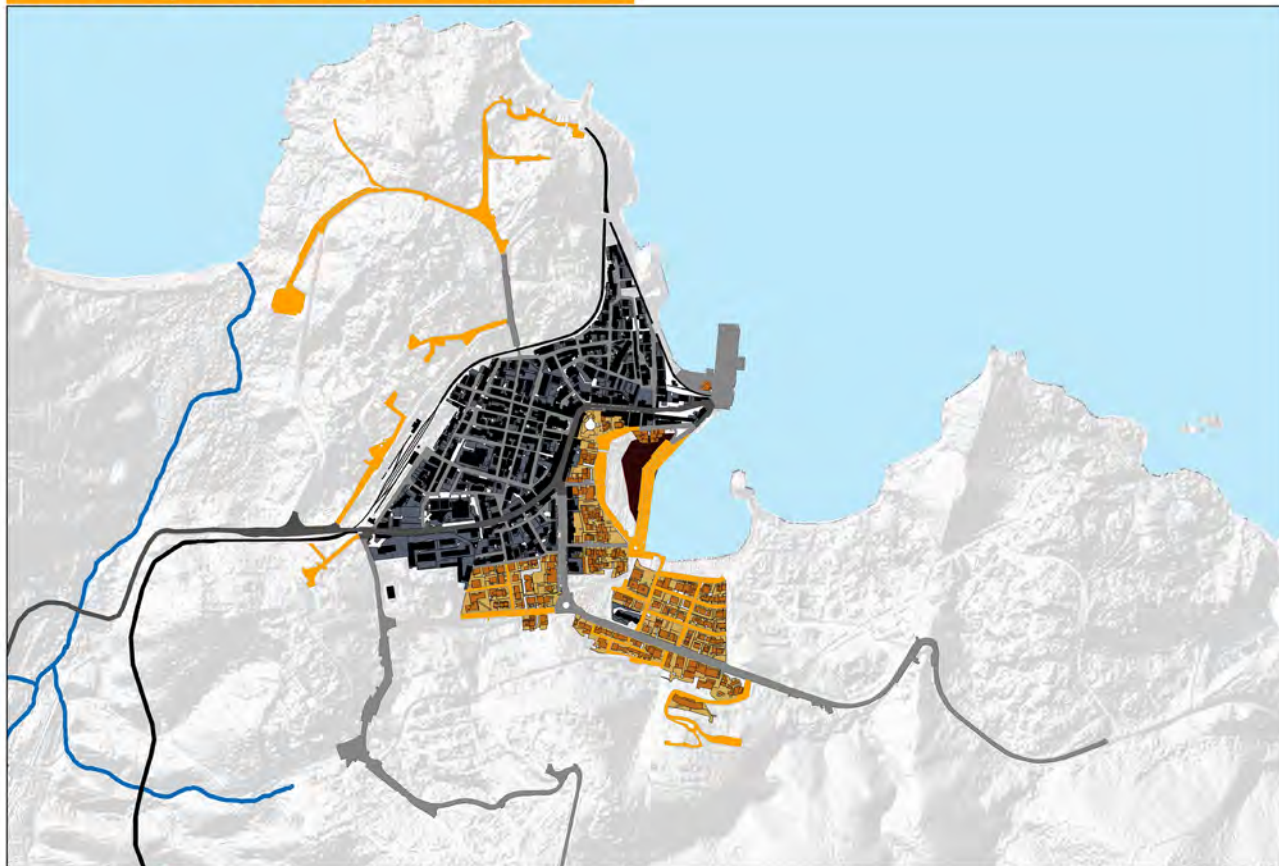
Gli edifici si adagiano sull'andamento naturale del terreno senza creare alterazioni alla morfologia, essi come nel caso delle precedenti porzioni di città rispecchiano quasi tutti la tipologia tipica dello stazzo.

Proprio in questa porzione di città nel 1955 viene inaugurato il caseggiato scolastico della scuola elementare che fino ad allora funzionava in locali d'emergenza.

Ma in questi anni vengono interessate anche altre zone, infatti, lungo la nuova via Capo d'Orso che collega Palau con la zona delle saline, viene costruita l'INA Casa che rappresenta il primo nucleo di case popolari.

Mentre lungo la linea di costa viene ampliata verso nord la banchina del porto commerciale per migliorare l'imbarco e lo sbarco di merci e persone.

1970 - Espansione lungo via Capo d'orso



Il cambiamento delle tipologie edilizie degli anni '70

Nel 1959 Palau diventa comune autonomo, distaccandosi dal comune di Tempio Pausania, in questi anni l'assetto urbano denunciava chiaramente i limiti e le contraddizioni al suo sviluppo e della sua pianificazione, mostrando le notevoli carenze infrastrutturali, l'estrema povertà del suo patrimonio edilizio, l'assenza di spazi pubblici definiti e organizzati e la scarsa attrattiva di quelli esistenti.

Non tutte le strade erano asfaltate, la maggior parte erano dei semplici percorsi carrabili e pedonali, tutti sterrati, piazze inesistenti o costituite da semplici slarghi, privi di attrattive. L'area bonificata dello stagno, uno spazio che normalmente nelle città di mare assume un ruolo fondamentale e strategico nell'economia complessiva del paese, ospita il campo sportivo.

La situazione non è migliore nel vecchio nucleo a ridosso di via Nazionale e in prossimità di Palau Vecchio, nessun intervento è stato attuato per riqualificare le vie più antiche che rappresentano la memoria dell'insediamento originario. L'unico elemento di interesse e rilievo si evidenzia nella Piazza Fresi, costruita su due livelli e arricchita, nella parte bassa, da una fontanella e due alberi. Nel decennio successivo, che porta agli anni '70, si decise di risolvere queste problematiche.

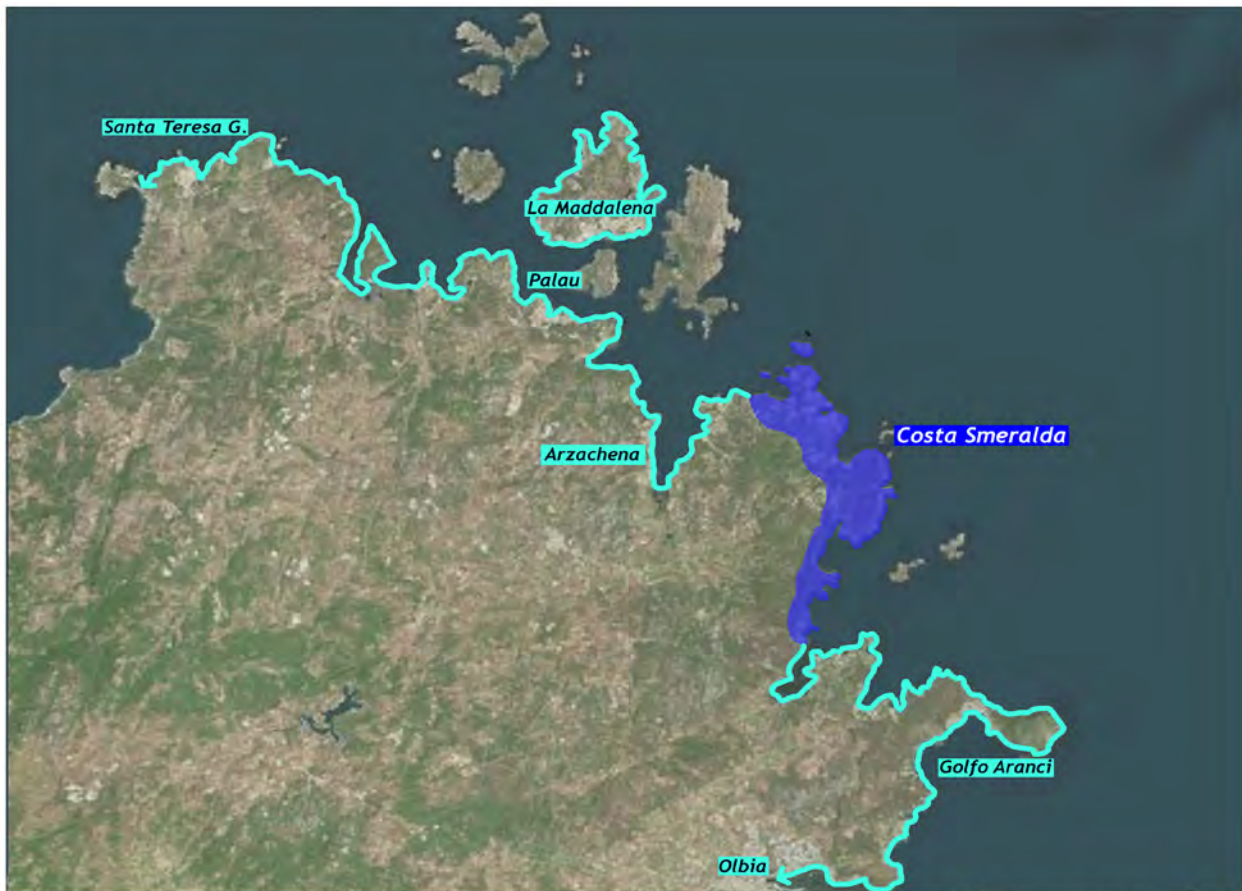
Difatti con l'espansione di questi anni si cerca non solo di aumentare la densità edilizia ma anche di migliorare gli spazi pubblici all'interno dell'insediamento; viene realizzata Piazza Due Palme, che oggi rappresenta la piazza principale di Palau, sede della vita associativa della città.

Inoltre si inizia la costruzione del porto turistico e del rispettivo lungo mare.

Vengono costruiti anche degli edifici pubblici indispensabili per la vita di una città come la scuola media a nord della ferrovia nel 1976 e il palazzo comunale, vicino al porto turistico.

Lo sviluppo edilizio si ebbe a ridosso del campo sportivo, nell'area dell'ex stagno, e lungo via Capo d'Orso.

La maglia viaria cambia notevolmente rispetto al passato, le vie sono più larghe e formano degli isolati molto più ampi, di 50x75m circa; anche le tipologie edilizie subiscono dei cambiamenti, infatti mentre prima si costruiva seguendo solo ed esclusivamente la tipologia edilizia dello stazzo, in questi anni c'è stato un aumento delle altezze date da palazzi che ospitano molte unità immobiliari.



La cartografia mostra come la Costa Smeralda abbia influito sullo sviluppo urbanistico costiero



Porto Cervo (Costa Smeralda)



Baja Sardinia (Arzachena)



Porto Rafael (Palau)



Porto Rotondo (Olbia)



Costa Serena (Palau)



Villaggi turistici sotto Capo d'Orso

L'influenza della Costa Smeralda sullo sviluppo urbanistico di Palau

Tra gli anni '60-'70, sbarca nelle coste di Monti di Mola, facente parte del comune di Arzachena l'Aga Khan, musulmano-israelita di cittadinanza britannica; ideatore della Costa Smeralda, quel territorio era prevalentemente disabitato fino a tutta la prima metà del XX secolo fino al 1962, quando iniziarono a costruire le prime ville e hotel di lusso; da lì a poco tempo nacquero nuove aree urbanizzate, tra le più famose Porto Cervo, Poltu Quatu, Cannigione e Porto Rotondo. La Costa Smeralda provocò dei cambiamenti non solo per il territorio del comune di Arzachena ma anche per tutti i comuni della costa gallurese. Tanto è vero che anche a Palau arriva il fenomeno turistico e da quel momento il ritmo e il tenore di vita assume connotati diametralmente opposti, infatti dall'emigrazione degli anni precedenti si passa all'immigrazione di operai, tecnici, professionisti, provenienti da altri paesi. Nascono i primi villaggi turistici, inizialmente con la funzione di soli campeggi, poi, con la costruzione dei primi tukuls e successivamente di campienti bungalows, di veri e propri centri di vacanze.

Cala Capra, Baia Saraceno e Acapulco salgono alla ribalta e durante il periodo estivo vengono letteralmente presi d'assalto dai campeggiatori nazionali e internazionali.

In questi anni approda nelle coste di Palau, precisamente a Punta Sardegna, un nobile spagnolo, Raphael Neville, conte di Berla.

Egli aveva sognato più volte di trovarsi in riva al mare e di scorgere all'orizzonte una bianca città incastonata tra le isole, cercò ostinatamente e per lungo tempo questo posto nella speranza che il

suo sogno si avverasse e la sua visione diventasse palpabile. E fu così che un giorno, durante una gita in barca, ormai esausto, decise di gettare l'ancora in una baia a nord-ovest di Palau; incuriosito scese a terra e volle arrampicarsi su una rupe per osservare il panorama, e fu proprio in quel momento che il suo sguardo attento cadde sul paesaggio fantastico che aveva di fronte.

Il sole ormai al tramonto illuminava la città di La Maddalena che dall'altra parte del mare era lì davanti a lui con le altre isole dell'arcipelago, era la misteriosa città bianca tanto sognata.

Il conte non esitò a fermare il suo viaggio e acquistò un piccolo appezzamento di terreno dove fece costruire una casa, a distanza di qualche anno quella terra di sogno si chiamò Porto Raphael, una perla nel Mediterraneo.

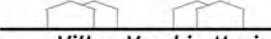
Alla fine degli anni '80 il sindaco di Palau consegna simbolicamente nelle mani del conte Raphael le chiavi della città, concedendo la cittadinanza onoraria a questo singolare personaggio, si è voluto rendere omaggio a un palae di adozione che ha contribuito notevolmente a portare a Palau il turismo d'élite.

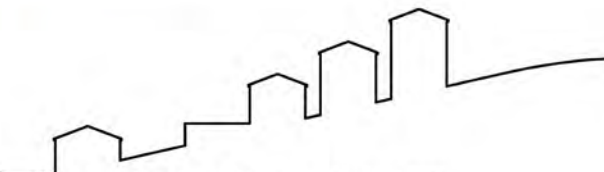
Oltre a Porto Raphael sono state realizzate altre aree urbanizzate, Barrabisa e Costa Serena, a ovest di Palau; Stazzu Pulcheddu a sud e Cala Capra, Porto Mannu e Cala di Lepre che si trovano sotto il promontorio di Capo d'Orso.

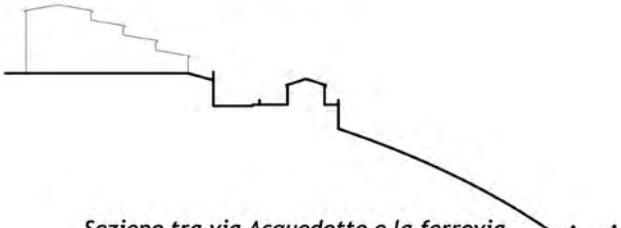
Tutti questi avvenimenti comportarono dei cambiamenti sostanziali per l'urbanistica dell'insediamento, difatti, escludendo il quartiere delle nuove case popolari, tutte le altre espansioni avvenute dagli anni '70 in poi sono tutte rivolte al turismo. A nord di Palau viene realizzato il complesso

2000 - Sviluppo turistico




Ville - Vecchio Marino


Sezione tra via Capo d'Orso e via dei Cisti


Sezione tra via Acquedotto e la ferrovia


Sezione via delle Ginestre

turistico di Porto Faro, a pochi metri dal mare, mentre a est si realizzo il Vecchio Marino, quartiere residenziale, costituito da villette a schiera disposte su un piano.

A questo punto la parte in pianura di Palau risultava satura, quindi le nuove espansioni colpirono la collina di Baragge, sfruttandola al massimo in modo da sfruttare la vista sull'arcipelago di La Maddalena, rovinandola con cubature eccessive. L'insediamento in questi anni si è evoluto senza seguire alcuna pianificazione e regola, le tipologie edilizie sono tra le più disparate, date dai differenti piani di lottizzazione.

Non si è pensato minimamente agli spazi pubblici e alla loro funzione associativa, difatti ancora oggi l'area dove c'era lo stagno non ha una destinazione, attualmente è uno spiazzo adibito a parcheggio, l'unica cosa positiva è stata la realizzazione completa del porto turistico e del rispettivo lungomare.



Carta complessiva dei tracciati periodizzati



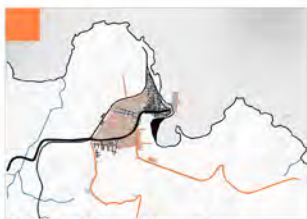
1890 - Centro matrice.



1900 - Zone militari.



1930 - Prima espansione e bonifica della palude.



1960 - Ricucitura tra ferrovia e percorso matrice.



1970 - Espansione lungo via Capo d'Orso.



2000 - Crescita sregolata legata al turismo.

I tracciati

La coscienza del luogo, la sua descrizione e la sua interpretazione sono momenti importanti per la modificazione dello stato dei luoghi; infatti, dopo aver studiato la storia di Palau ed aver fatto l'evoluzione storica, è stato necessario far emergere i valori identitari del luogo con la carta dei tracciati. I tracciati, queste tracce al suolo che partecipano alla disposizione dello spazio fisico, sono il telaio di alta invarianza di un determinato territorio e trattengono i sensi e le ragioni del luogo. Si differenziano in tracciati di permanenza, che rimandano al tempo e alla storia, e in quelli di conformazione, che riguardano la forma e la morfologia. Tracciati e periodizzazione sono due cose collegate ma diverse, infatti la periodizzazione è la suddivisione della storia in periodi di tempo ciascuno contraddistinto da una serie di caratteri originali con scopo di evidenziare i caratteri quantitativi e qualitativi delle dinamiche insediative. I tracciati sono molto importanti per il nostro lavoro perché il momento analitico non si disgiunge da quello progettuale, questa sovrapposizione di tessuti e tracciati è la base su cui impostare il progetto urbanistico; infatti affinché il progetto sia bene integrato con il contesto, è necessario leggere il luogo e rintracciare i lineamenti dello stato odierno dei luoghi: attraverso questi elementi identitari, l'analisi storica/culturale e ciò che ci dettano gli strumenti urbanistici, il progetto si costruisce quasi spontaneamente; solo interpretando le regole generatrici del luogo si ottiene un progetto inserito nel contesto. Questi segni indelebili sono stati categorizzati e gerarchizzati a seconda della loro importanza: le spinte maggiori arrivano dal particolare tessuto urba-

no consolidato, costituito da isolati più o meno rettangolari e ordinati; non di meno sono le vie di comunicazione quali strade (via Nazionale e via Capo d'Orso) e il sedime della ferrovia, che come si può notare taglia in due l'insediamento.

Le espansioni recenti invece non seguono alcuna logica, sono molto disordinate e per quanto riguarda il progetto non sono molto d'aiuto, a parte gli edifici che si sviluppano sulla parte opposta della ferrovia e quelli attorno al vecchio stagno. Di fianco la carta dei tracciati generali di Palau, restituisce il senso del luogo di cui fino ad ora abbiamo parlato. Prima di ogni parte di progetto, i tracciati nel particolare.



Carta B.02 - Centro urbano

LEGENDA

ZONA A - INSEDIAMENTI STORICI

■ ZONA A - CENTRO STORICO

ZONA B - TESSUTI URBANI CONSOLIDATI

■ ZONA B1 - ESPANSIONE COMPIUTA

■ ZONA B2 - ESPANSIONI DA COMPLETARE

ZONA C - ESPANSIONI URBANE

■ Sottozona C1 - Espansioni Pianificate

■ C1 - Standards

■ C1 - Viabilità

■ Sottozona C2 - Edificato Spontaneo

■ Sottozona C3 - Espansioni in Programma

■ C3 - Standards

ZONA E - USI AGRICOLI

■ Sottozona E1 - Aree caratterizzate da una produzione agricola tipica e specializzata

■ Sottozona E2b - Aree di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva in terreni non irrigui

■ Sottozona E2c - Aree di primaria importanza per la funzione agricolo-produttiva in aree a bassa marginalità

■ Sottozona E5a - Aree agricole marginali con marginalità moderata

ZONA F - INSEDIAMENTI TURISTICI

■ Sottozona F1 - Insediamenti Turistici Pianificati

■ F1 - Standards

■ F1 - Viabilità

■ Sottozona F3 - Campeggi

ZONA G - SERVIZI GENERALI

■ Sottozona G1 - Attrezzature di servizio

■ Sottozona G2 - Parchi, Strutture per lo sport e il tempo libero

■ G2 - Standards

■ Sottozona G3 - Aree Militari

■ Sottozona G4 - Infrastrutture a livello di area vasta

ZONA H - SALVAGUARDIA AMBIENTALE

■ Sottozona H1 - Zona Archeologica

■ Sottozona H2.3 - Area di Rispetto 3 - Paesaggistica

■ Sottozona H2.5 - Area di Rispetto 5 - Cimiteriale

ZONA S - STANDARD URBANISTICI

■ Sottozona S - Standards Urbanistici

INSEDIAMENTO SPARSO - GLI STAZZI

■ STAZZI

AMBITI VALENZA STORICO AMBIENTALE

■ Sede ferrovia

■ Strade Punta Nera

■ I Collegamenti delle strade verdi

LA PERICOLOSITA' IDRAULICA

■ Hi 1 - Pericolosità idraulica moderata (T=500)

■ Hi 2 - Pericolosità idraulica media (T=200)

■ Hi 3 - Pericolosità idraulica elevata (T=100)

■ Hi 4 - Pericolosità idraulica molto elevata (T=50)

STRUMENTI URBANISTICI

Il PUC

Il piano urbanistico comunale (PUC), ai sensi della legge italiana, è uno strumento di gestione del territorio comunale italiano, composto da elaborati cartografici e tecnici oltre che da normative (legislazione urbanistica) che regolano la gestione delle attività di trasformazione urbana e territoriale del Comune di pertinenza.

Il PUC nasce dalla necessità di aggiornare ed integrare il vecchio piano regolatore generale, aggiornato e ridefinito nel nuovo strumento dalle legislazioni regionali, in quanto in alcuni comuni d'Italia non rispecchia più le precedenti esigenze di coordinamento del territorio.

Il nuovo PUC è redatto da tecnici specializzati (urbanisti e pianificatori e/o architetti e ingegneri specializzati e laureati in scienze ambientali) con l'aiuto di geologi e di avvocati. La competenza nella scelta di tali professionisti spetta ai comuni in base alle linee guida date dalla normativa nazionale e regionale.

Le norme del PUC di Palau

Tutto il territorio comunale di Palau è disciplinato dalle presenti norme di attuazione del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) ai sensi dell'art. 19 della Legge Regionale 22/12/1989 n. 45 e successive modifiche ed integrazioni, della L.R. 8/2004, dei contenuti del Piano Paesaggistico Regionale, del Piano per l'Assetto Idrogeologico e della L.R. 4/2009, come modificate e integrate dalla L.R. 23 Aprile 2015 n.8. L'uso di tutte le ri-

sorse fisico-ambientali, caratterizzate da rilevanza territoriale, sia edilizia che di modifica del suolo, presenti nei confini comunali, è soggetto alle presenti norme di attuazione, alle leggi vigenti, alle disposizioni del Regolamento Edilizio comunale e degli altri regolamenti e strumenti urbanistici vigenti nel Comune, per quanto non sia in contrasto con leggi successivamente emanate e con le presenti norme. Il Comune si riserva la facoltà di espropriare aree urbane o comprese entro le zone di espansione dell'aggregato urbano e borghi del forese, allo scopo di predisporre l'ordinata attuazione del P.U.C. anche mediante l'applicazione della Legge 18/04/1962, n. 167 per l'edilizia economica popolare. Si riserva inoltre, in ossequio a quanto previsto dall'art. 28 della Legge 765/67, di procedere a Piano di Lotizzazione d'ufficio, accertata l'inerzia dei privati, sempre per l'ordinata attuazione delle previsioni del P.U.C. E' chiamato a verificare l'applicazione delle presenti norme il dirigente o il responsabile del competente ufficio comunale:

esercita i poteri di competenza di cui al comma 8 dell'art. 20 della L.R. 23/85;

attua quanto previsto dall'art. 6 della L.R. 23/89 come sostituito dall'art. 3 della L.R. 8/2015.



Sottozona C3.06

Area della stazione ferroviaria - Art. 32. SOTTOZONA 'C3.6'

La sottozona è stata inserita a seguito di accordo di programma Comune di Palau/R.A.S. e come tale vigente ed integralmente si recepisce nel P.U.C. con i parametri e destinazione originali (Area per l'edilizia economica e popolare). La subzona ricade fisicamente nell'area di sedime della stazione ferroviaria di Palau. La subzona, preliminarmente all'intervento edilizio, dovrà essere sottoposta a studio di Piano Urbanistico Attuativo di esclusiva iniziativa pubblica. Tale piano dovrà conformarsi ai seguenti indirizzi:

- identificare isolati 'in scala' con il tessuto urbano adiacente, prevedendo opportune bretelle di saldatura fra le espansioni fino agli anni '50 e le espansioni recenti;
- mantenere un corridoio libero coincidente con l'attuale area di sedime della ferrovia;
- evitare la realizzazione di parcheggi interrati al di sotto delle singole unità edilizie con le relative rampe di accesso, in quanto si snaturerebbe un impianto tipologico che deve riproporre schemi compositivi tipici della parte storicamente edificata; si potrebbe a tal fine prevedere un unico parcheggio, anche interrato ancorchè fisicamente staccato dagli isolati;
- prevedere opportune piantumazioni, con essenze autoctone, lungo l'asse viario ad ovest.

Parametri edilizi di intervento

- a) $I_t = 1.500 \text{ mc/mq}$
- b) $S_1 = 0.0675 \text{ mq/mq}$
- c) $S_2 = 0.030 \text{ mq/mq}$
- d) $S_3 = 0.135 \text{ mq/mq}$
- e) $S_4 = 0.0375 \text{ mq/mq}$
- f) $D_c = \text{min. assoluto di mt. 5}$
- g) $D_s = 5.00 \text{ mt. (20 mt. per viabilità provinciale)}$
- h) $H_f = 6.00 \text{ mt.}$
- i) $R_c = 50\%$

In ottemperanza all'art. 4 del D.A. 2266/U del 20/12/1983 la densità edilizia viene determinata mediante gli indici di fabbricabilità territoriale e fondiaria che esprimono la misura del volume edificabile per ogni mq. di superficie rispettivamente territoriale e fondiaria. Il numero degli abitanti presumibilmente insediabili è dedotto assumendo il parametro di 100 mc/ab dei quali:

- 10 mc per servizi pubblici
- 20 mc per servizi accessori all'abitazione



Sottozone G1.4 e G2.01

Le zone G – Zone per servizi generali

Sono costituite dalle parti di territorio destinate ad edifici, attrezzature ed impianti pubblici e privati, riservati a servizi di interesse generale, quali strutture per l'istruzione secondaria, superiore, i beni culturali, la sanità, lo sport e le attività ricreative, il credito, le comunicazioni, mercati generali, parchi, depuratori e simili.

lazione alle esigenze dell'intervento pubblico o di preminente valenza pubblica. L'altezza massima verrà determinata sempre in fase di redazione di P.P. o di progettazione concertata in relazione alle esigenze dell'intervento pubblico o di preminente valenza pubblica.

Area ex campo sportivo – Sottozona G1.4 – Attrezzature di servizio

Comprendono le strutture per l'istruzione superiore, sanità, cultura, parcheggi a valenza territoriale, l'attuazione avverrà previa redazione di Piano Attuativo di interesse pubblico (P.P.) ove si preveda la pluralità di funzioni o attraverso progettazione concertata nel caso di interventi unitari per singole funzioni.

$I_t = 0,01 \text{ mc/mq}$ incrementabile in fase di redazione di P.P. o di progettazione concertata in relazione alle esigenze dell'intervento pubblico o di preminente valenza pubblica. L'altezza massima verrà determinata sempre in fase di redazione di Piano Particolareggiato o di progettazione concertata in relazione alle esigenze dell'intervento pubblico o di preminente valenza pubblica.

Area attigua al palazzetto dello sport - SOTTOZONA 'G2' – Parchi, strutture per lo sport e il tempo libero

Costituiscono le grandi aree urbane funzionalmente destinate al tempo libero e al miglioramento della qualità ambientale dei centri urbani.

$I_t = 0,01 \text{ mc/mq}$ incrementabile in fase di redazione di P.P. o di progettazione concertata in re-



Area della stazione marittima



Standard interessati dal progetto

Area della stazione marittima

In quest'area il PUC non prevede nessun intervento, ma dopo aver studiato e osservato le criticità presenti nell'insediamento ho ritenuto opportuno inserire anche quest'area tra gli interventi di progetto.

Solamente il Piano Particolareggiato del centro storico ci dà qualche aiuto, infatti è prevista la demolizione di un vecchio fabbricato di proprietà della ferrovia, ricadente nell'ambito 4 unità numero 18.

Gli standard per mettere i progetti a sistema

Gli standard, dopo aver individuato le aree di trasformazione, saranno utili per mettere i progetti a sistema, in modo da realizzare un vero e proprio progetto urbanistico.

Gli standard urbanistici rappresentano i rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici riservati alle attività collettive, all'edilizia scolastica, a verde pubblico o a parcheggi.

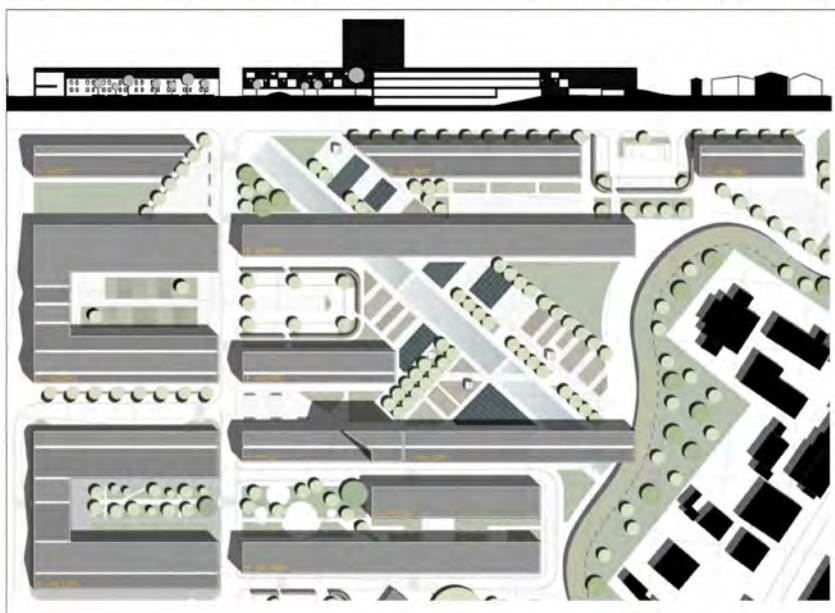
Tali disposizioni si applicano ai nuovi piani regolatori generali e relativi piani particolareggiati o lottizzazioni convenzionate; ai nuovi regolamenti edilizi con annesso programma di fabbricazione e relative lottizzazioni convenzionate; alle revisioni degli strumenti urbanistici esistenti. Tale superficie è espressa in metri quadrati di area edificabile da destinarsi alla localizzazione di servizi pubblici per ogni abitante di cui si prevede l'insediamento all'interno di un piano urbanistico.

Il concetto di standard è stato introdotto dal decreto interministeriale due aprile 1968 n. 1444 che valutava in 18 m²/ab la quantità minima di

spazi pubblici suddivisi in: 9 m²/ab di "verde regolato", 2,5 m²/ab di "parcheggi", 4,5 m²/ab per l'istruzione e 2 m²/ab per "attrezzature di interesse comune".

All'interno del PUC di Palau sono presenti molte aree standard, anche se molte di esse non sono valorizzate.

Ho considerato per il progetto le aree attraversate dalla ferrovia, il lungo mare, la circonvallazione de La Sciumara, nonché, la piazza della chiesa, il parco giochi e il parcheggio multipiano.



Progetto di riqualificazione della caserma ex Lupoi di Toscana, redatto da degli studenti di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze; corso Laboratorio di Architettura e città.

Il progetto, oltre a prevedere il recupero della caserma, coinvolge anche le aree limitrofe con la realizzazione di diverse stecche di case a schiera.

I nuovi corpi di fabbrica si sviluppano seguendo i tracciati della caserma, della vegetazione, dell'edificato e della viabilità circostante.

Riferimenti culturali

L'analisi antecedente al progetto continua con lo studio e l'approfondimento di alcuni temi e progetti già sviluppati e realizzati. Ciò non significa copiare i progetti di qualcun altro ma avere la consapevolezza di ciò che ci sta attorno, che secondo noi può essere interessante e che può essere adattato e riutilizzato nel nostro contesto. Questa ricerca comprende lo studio di progetti simili alle aree che andremo a trasformare, nel nostro caso, il PEEP, i nodi di interscambio, le piazze, le città dello sport e il recupero ferroviario; partendo dalla teoria al particolare architettonico.

Piano per l'edilizia economica e popolare

Il P.E.E.P. È uno strumento attuativo dei piani urbanistici comunali, avente valore di piano particolareggiato, con lo scopo di reperire ed acquisire le aree da destinare alla costruzione di alloggi a carattere economico e popolare unitamente alle opere e ai servizi complementari, urbani e sociali, ivi comprese le aree a verde pubblico, può essere adottato in variante allo strumento urbanistico programmatico e la sua approvazione costituisce approvazione anche della variante.

È pure denominato piano di zona o piano 167 dal numero della legge che lo ha introdotto, nel 1962, “disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare”.

La norma rese per la prima volta utilizzabile l'espropriazione per pubblica utilità non solo per requisire i terreni destinati a interventi pubblici,

ma anche per quelli destinati a residenza, e veniva stabilita un'indennità di esproprio inferiore al valore di mercato, fissata al valore che le aree avevano sul mercato due anni prima dell'adozione del piano PEEP. Ciò avrebbe dovuto consentire ai comuni di acquisire ad un costo relativamente contenuto aree più centrali e di dotarle di tutti i servizi sociali necessari, che dovevano essere previsti nello stesso piano di zona.

Si prevedeva, infine, di innescare un processo di finanziamento a rotazione: i comuni, ottenendo i terreni a basso prezzo e rivendendoli, una volta urbanizzati, agli assegnatari pubblici e privati, avrebbero potuto ricavare fondi da reinvestire in acquisto di altre aree ed in costruzione di servizi. A decorrere dal 30 ottobre 1967 la filosofia della pianificazione pubblica, elaborata dal ministero dei lavori pubblici sotto la guida di Fiorentino Sullo mutò, in virtù della legge 765 del 1967 (cosiddetta “legge ponte”) e del relativo decreto ministeriale 2 aprile 1968. Di conseguenza, anche la legge n° 167 fu radicalmente novellata dalla legge 22 ottobre 1971 n° 865 (Programmi e coordinamento dell'edilizia residenziale pubblica, norme sull'espropriazione per pubblica utilità, modifiche ed integrazioni alle leggi 17 agosto 1942, n° 1150, 18 aprile 1962, n° 167, 29 settembre 1964, n° 847, ed autorizzazione di spesa per interventi straordinari nel settore dell'edilizia residenziale, agevolata e convenzionata) dove vengono introdotte norme mirate a delineare nella città gli spazi per l'edilizia economica con l'obiettivo di diminuire la speculazione fondiaria. Con la successiva legge 44 si completa il quadro normativo istituendo il piano decennale dell'edilizia residenziale pubblica.



Possibili soluzioni progettuali

Il PEEP è obbligatorio per i comuni superiori a 50,000 abitanti e per i capoluoghi di provincia, mentre è facoltativo per gli altri.

La regione può imporre la predisposizione anche ai comuni che non vi siano tenuti quando ricorrano i presupposti indicati all'art. 1 della L. 167/1962.

Il comune che non sia dotato di piano per l'edilizia economica e popolare può procedere alla individuazione di aree da utilizzare a tal fine in base all'art. 51 della L. 865/1971. Le aree inserite nel PEEP devono essere espropriate ed assegnate, parte in proprietà e parte in diritto di superficie, agli enti costruttori che potranno metterle a disposizione solo di coloro i quali abbiano i requisiti previsti dalla legge.

In linea generale, il PEEP si riferisce ad aree libere o scarsamente edificate poiché la finalità di recupero di edifici preesistenti degradati, è svolta, dopo l'entrata in vigore della L. 457/1978, dal piano di recupero.

Il piano delle zone di edilizia economica e popolare ha efficacia per 18 anni e la graduazione temporale degli interventi è attuata mediante la predisposizione di specifico programma pluriennale di attuazione.

L'entrata in vigore della L. 179/1992 ha fornito alcuni nuovi strumenti per l'edilizia economica e popolare. Di essi il programma integrato di intervento sembra essere quello che maggiormente influisce sull'operatività del PEEP. I due strumenti, infatti, sembrano essere complementari per i comuni obbligati alla redazione del piano. Nei comuni non obbligati, il programma potrebbe essere uno strumento utilissimo in collegamento con la possibilità di acquisire aree ai sensi dell'art. 51 della L. 865/1971.

Obiettivi:

- reperire aree per l'edilizia economica e popolare,
- acquisire queste aree ad un prezzo equo, non gravato da plusvalori urbanizzativi o di destinazioni d'uso,
- autofinanziare il processo urbanizzativo del territorio.

Contenuto:

- rete viaria principale e di distribuzione,
- opere ed impianti di interesse pubblico,
- lottizzazione e tipologia edilizia,
- zone di rispetto.

Elaborati:

- planimetria con previsioni PRG,
- planimetria con i contenuti disegnati del piano catastale,
- elenchi catastali delle aree soggette ad esproprio,
- compendio delle norme urbanistiche,
- relazione illustrativa e relazione delle previsioni di spesa.

Procedura di formazione:

- la stesura dei piani particolareggiati (ppe) e si possono fare osservazioni ed opposizioni.

Effetti:

- ha valore di ppe, la sua durata è di diciotto anni dalla data di approvazione. Per giustificati motivi l'efficacia del piano può essere prorogata per non oltre due anni, su richiesta del comune interessato.

Per quanto riguarda la mia ricerca ho cercato degli esempi di PEEP adeguati al mio contesto. Ho cercato degli edifici di tipologia simile alle case a schiera, quindi non troppo elevati, un massimo di due piani fuori terra; con cortile esterno.



Nodi di interscambio

I nodi di scambio intermodale sono quei luoghi dove è possibile passare facilmente da un mezzo di trasporto privato ad un mezzo di trasporto pubblico, con costi contenuti, modalità semplici e percorsi comodi. In essi è facilitato lo scambio fra i diversi modi di trasporto al fine di raggiungere in tempi ridotti e senza troppi trasbordi la destinazione finale. Il loro scopo è dunque quello di semplificare l'accesso degli utenti ai servizi di trasporto, di facilitare la continuità del viaggio e di aumentare la velocità degli spostamenti, sviluppando l'efficienza del sistema di trasporto pubblico e l'integrazione tra i diversi modi di spostamento, e invitando a scelte di mobilità urbana alternative, attraverso un uso più responsabile del mezzo privato. L'organizzazione attuale dei trasporti, caratterizzata dalla predominanza del trasporto automobilistico, la crescita accelerata degli ultimi due secoli, la mancanza di linee guida forti ed attuabili e l'abusivismo, sono le cause dei forti problemi di congestione e di accessibilità ai centri urbani.

Nella pagina accanto sono presenti alcuni esempi, nodi di interscambio di Milano (1-2), Formia (3-4) e Roma (5).



La piazza

La piazza, nel suo significato urbanistico, può definirsi come uno spazio libero, limitato da costruzioni. Nell'edilizia cittadina la piazza rappresenta uno degli elementi più importanti, sia per funzione che per significato. La forma, l'ubicazione, la funzione e l'espressione estetica della piazza hanno seguito storicamente lo sviluppo urbanistico della città.

In tutte le epoche storiche la piazza ha servito come luogo e centro di riunione dei cittadini disimpegnando massimamente queste funzioni: politica, commerciale, religiosa. La storia dell'urbanistica mostra quindi piazze create e organizzate nella loro struttura per disimpegnare una di queste tre funzioni, oppure due di esse, o talvolta tutt'e tre insieme; essa ci rivela inoltre un costante sforzo e una tendenza progressiva in ogni civiltà urbana verso la specializzazione. Così in Grecia (agorà; priene; ecc.), così nell'urbanistica romana (foro).

Per quanto riguarda la mia ricerca ho focalizzato l'attenzione sulle piazze lungomare e su piazze che avessero un parcheggio interrato.

Nella pagina di fianco sono presenti i progetti delle piazze di Marina di Pisa (1-2-3-4), Torre a Canne, Brindisi (5-6) e la piazza di Reggio Calabria dove è previsto anche il parcheggio.



Città dello sport

Nelle nostre città sono presenti molte aree verdi attrezzate per la pratica dell'attività sportiva e motoria. I giardini e parchi pubblici della città sono dotati di strutture dedicate allo sport e al tempo libero: tavoli da ping pong, campi da basket, pallavolo, calcio, tennis, bocce, oltre, naturalmente, ad innumerevoli spazi aperti. Partendo da questa grande disponibilità di risorse e dalla considerazione che il movimento e lo sport sono elementi fondamentali per favorire una formazione completa dell'individuo e per valorizzare le sue potenzialità psico-fisiche. In molte aree sono presenti più di una attività sportiva, dando luce alle "città dello sport", molto spesso realizzate per contenere i costi degli impianti sportivi. Queste aree all'interno delle città hanno degli aspetti sociali molto importanti, infatti da qualche anno a questa parte sono un argomento ricorrente della pianificazione territoriale. Nella pagina accanto sono presenti alcuni esempi, le città dello sport di Roma (1-2), Arzignano (3), Mesagne (4) e Bari (5).



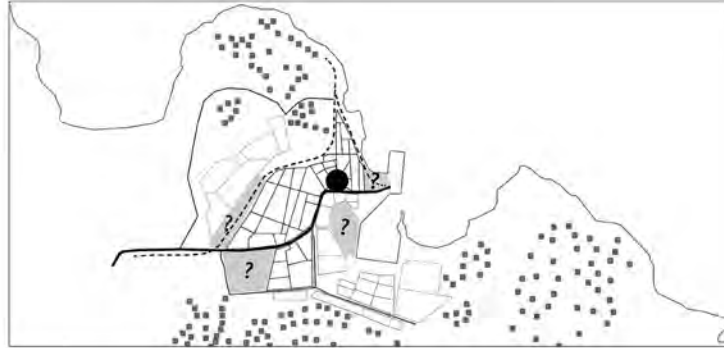
Recupero di ferrovie in disuso

Negli ultimi decenni, a partire dagli Stati Uniti per arrivare in Europa e più di recente anche in Italia, è cominciata una lenta e progressiva riqualificazione dei binari ferroviari dismessi, riconvertiti in piste ciclabili. L'obiettivo è quello di recuperare totalmente un patrimonio immenso, conservando la memoria storica di luoghi e paesaggi e restituendo all'uso, pur con funzione diversa, tasselli dimenticati di una rete nazionale di percorribilità. La costruzione della rete ferroviaria italiana, avvenuta a cavallo fra Ottocento e Novecento, ha rappresentato un momento significativo di unità e progresso del nostro Paese. Ma a partire dagli anni quaranta del secolo scorso, lo sviluppo della rete stradale e dell'industria automobilistica ha portato alla dismissione di migliaia di chilometri di linee ferroviarie, che oggi ammontano a 7.500 km, fra tracciati interamente chiusi al traffico, dismessi in seguito alla realizzazione di varianti e mai completati. Queste ferrovie dismesse costituiscono un patrimonio di infrastrutture unico e irripetibile: i percorsi si snodano nel territorio nazionale collegando città e borghi, fra paesaggi di inestimabile bellezza, territori di rilevanza storica e architettonica, ponti, viadotti, gallerie e vecchie stazioni, abbandonati all'incuria del tempo e dell'uomo e in balia della natura, che lentamente se ne riappropria. Tale patrimonio potrebbe essere in gran parte riutilizzabile e riutilizzato, convertito in percorsi verdi, dedicati alla mobilità non motorizzata, naturalistici o semplicemente alternativi al traffico dei centri abitati. L'Italia, seguendo gli esempi europei e statunitensi, si sta avviando anche lei alla riconversione del maggior numero possibile di infrastrutture ferroviarie dismesse, trasformandole in greenways, favorendo

il riconoscimento di una nuova forma di turismo sostenibile, valorizzando il territorio attraverso i suoi beni storici, architettonici, naturalistici e tipici.

Nella pagina accanto sono presenti alcuni esempi, i recuperi ferroviari di High line a New York (da 1 a 6) il parco è il recupero di una linea ferroviaria sopraelevata costruita nel 1930. La linea, chiamata High Line appunto, aveva lo scopo di spostare i pericolosi treni merci dalle strade di Manhattan: nel lontano 1847 il comune di New York aveva infatti autorizzato il passaggio dei treni a livello delle strade lungo tutto la zona west. Il continuo susseguirsi di incidenti tra treni e traffico locale fece in modo che la 10th Avenue si guadagnasse presto il nome di Death Avenue. Nel 1929 si decise di creare una sopraelevata che eliminasse i numerosissimi incroci tra strade a viabilità ordinaria e ferrovia: nel 1934 la High Line fu inaugurata. Con il passare dei decenni il traffico pesante su rotaia cedette il passo alla maggior flessibilità offerta dai camion, e anno dopo anno la High Line venne sempre meno utilizzata fino a cadere in completo disuso nel 1980. Fortunatamente all'inizio del nuovo millennio parte un progetto ambizioso per trasformare la ferrovia nel primo parco sopraelevato di New York: dopo dieci anni è oggi possibile passeggiare sulle ex rotaie tra Gansevoort Street e 20th Street. Per il 2010 è prevista la conclusione dei lavori con l'apertura anche della seconda sezione, che congiungerà la 20th Street alla 30th Street. Mentre il secondo esempio è un progetto di riqualificazione degli scali ferroviari dismessi a Milano (da 7 a 10).

Ideogramma



Stato di fatto



Step 1
Aree di progetto a sistema



Step 2
Standard e percorsi



Step 3
Connessione della linea di costa

Il progetto

Le aree di intervento

Le aree su cui sono intervenuto sono:

- 1) Area adiacente al palazzetto dello sport e alla ex caserma di Montiggia; nell'area è presente un capannone, in stato di semi-abbandono, con le stesse caratteristiche della caserma.
- 2) L'area della stazione ferroviaria, dove sono presenti degli edifici di proprietà della ferrovia, tra cui la stazione e alloggi per macchinisti, completamente abbandonati e in pessime condizioni.
- 3) Area del porto, punto molto importante e delicato per l'intero insediamento, in quanto unico nodo di interscambio di tutte le linee di trasporto.
- 4) Area a ridosso del porto turistico, molto problematica che attualmente è una tabula rasa, usata come parcheggio
- 5) Percorso sul tracciato ferroviario
- 6) Percorsi secondari

Lo scopo del progetto

Lo scopo del progetto non è stato solo quello di intervenire puntualmente ma è anche quello di creare un progetto urbanistico connesso e collegato in tutte le singole parti.

L'ideogramma nella pagina accanto mostra proprio questo intento, partendo dallo stato di fatto dove si nota il percorso matrice (linea nera spessa) che percorre tutto l'insediamento sino ad arrivare al porto, passando per il centro matrice (cerchio nero); inoltre attualmente la ferrovia, rappresentata con una linea nera tratteggiata, ta-

glia in due l'insediamento generando una disconnessione tra la parte degli anni '50 e quella più recente.

Step 1 – In questa fase sono intervenuto puntualmente sulle aree di progetto (area 1-2-3-4), successivamente le ho connesse attraverso un percorso pedo-ciclabile. Per quanto riguarda la ferrovia ho deciso di fermare il tracciato ferroviario nella prima stazione (area 1), in modo da riqualificarla e generare una polarità molto forte. La parte restante del tracciato ferroviario, quella che arriva sino al porto, verrà riconvertita in percorso pedo-ciclabile (rappresentato il con cerchi arancioni).

Step 2 – Oltre alle aree di progetto ho interessato anche gli standard presenti nell'insediamento, in modo da poterli valorizzare, realizzando così una riqualificazione completa di tutta Palau. Sono stati inseriti altri percorsi che si andranno a connettere con i percorsi dello step 1 e con le aree di progetto.

Step 3 – In questo modo dopo aver realizzato il progetto, con percorsi e sentieri, sono riuscito a connettere tutta la linea di costa, dove sono presenti le principali spiagge dell'insediamento, attrattiva principale del turismo estivo.

Stato di fatto



Foto aerea dello stato di fatto

Masterplan

Quanto segue è il masterplan completo del progetto. Gli edifici e le parti in trasparenza sono quelle parti di insediamento che non rientrano nel progetto.

Mentre le parti più visibili sono tutte le aree

che vanno a comporre il progetto urbanistico completo, cucito e legato al luogo seguendo le determinate norme.

Nelle pagine seguenti verrà spiegata e illustrata ogni singola parte.



Foto aerea in progetto



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6

Area G2.01 - Stato di fatto

L'area, come si può notare dalla foto aerea e dalle foto, si trova in pessime condizioni; attualmente viene utilizzata dal comune per scaricare attrezzi di lavoro o materiali di risulta dei cantieri comunali. Non vi è alcuna relazione tra l'area di progetto, il palazzetto e l'ex caserma di Montiggia più a nord.

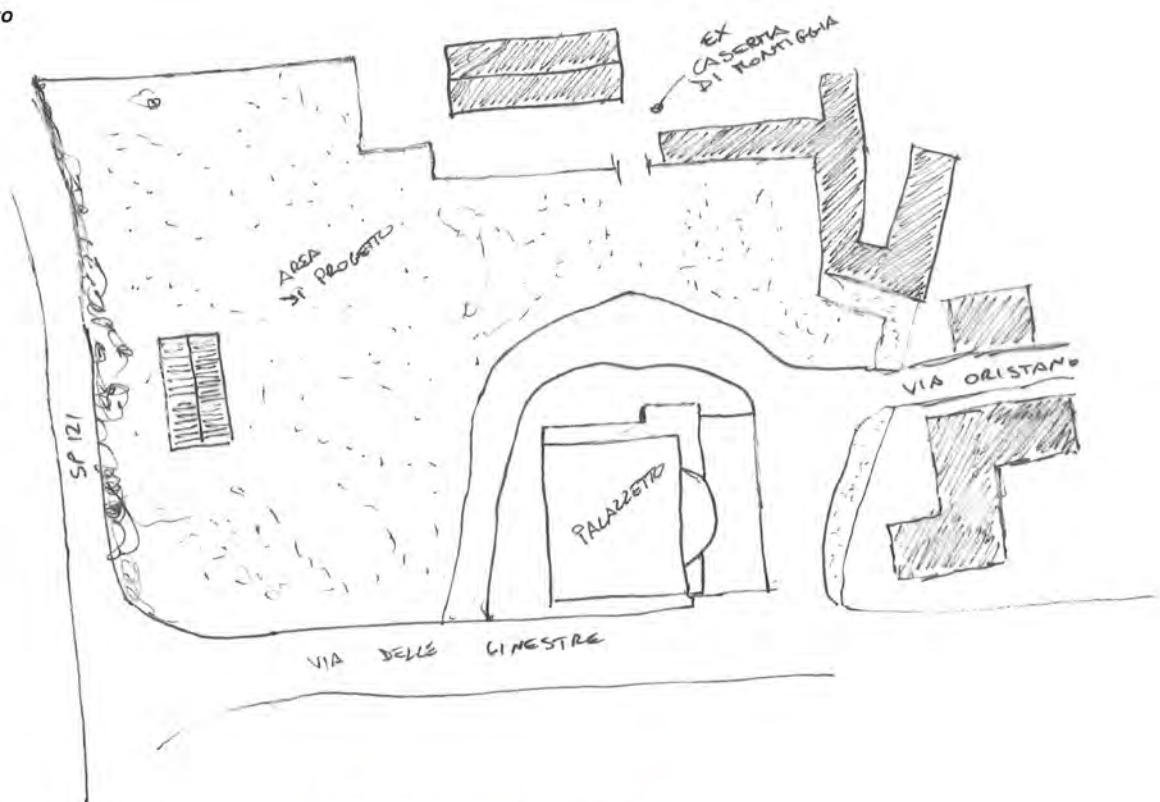


Foto 7

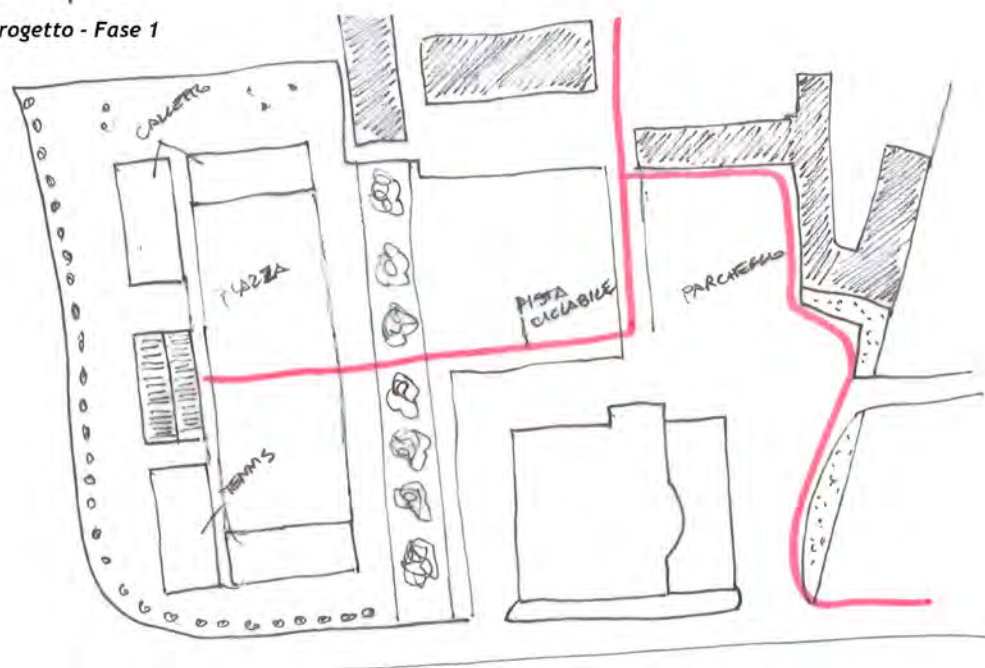


Rilievo fotografico

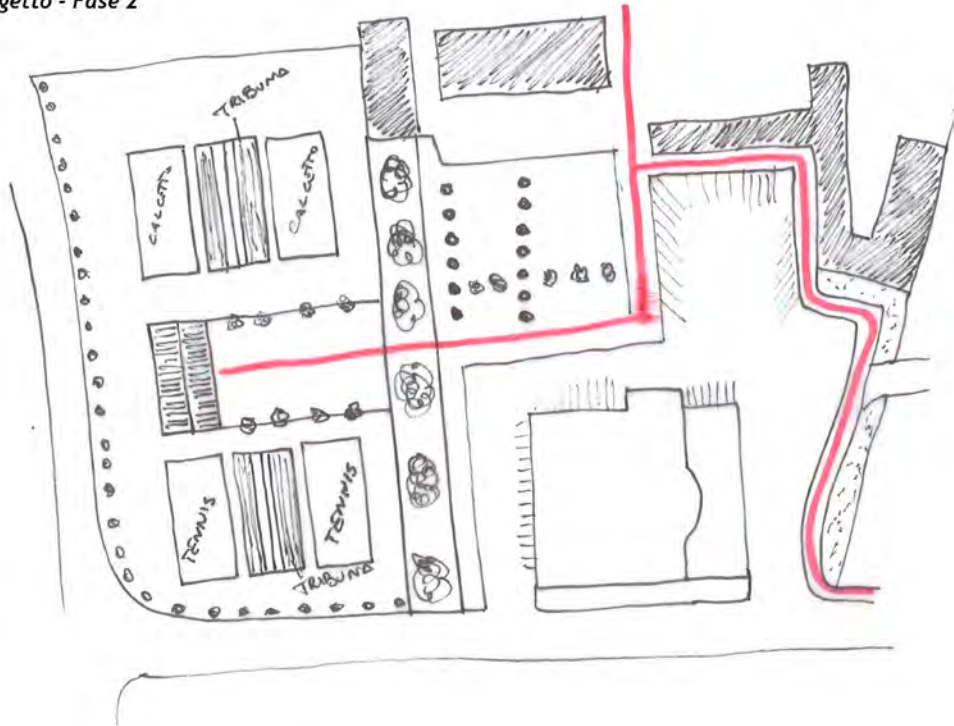
Stato di fatto



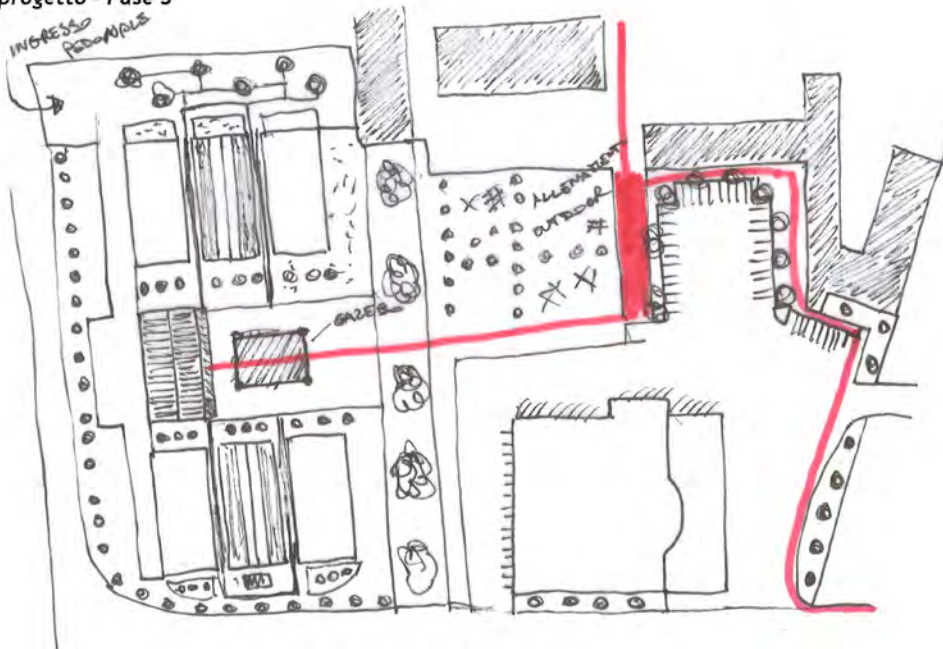
Sviluppo del progetto - Fase 1



Sviluppo progetto - Fase 2



Sviluppo del progetto - Fase 3





Ortofoto



Tracciati



Previsioni PUC



Planimetria di progetto, Città dello sport

La città dello sport

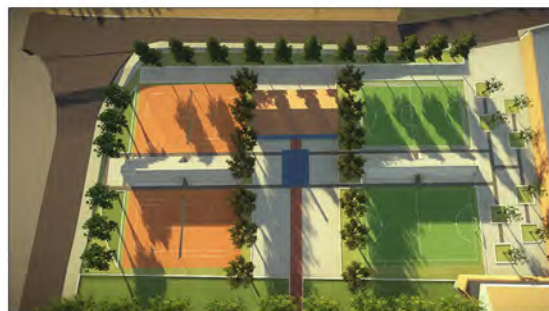
Lo scopo principale del progetto è stato quello di generare una continuità tra l'area sportiva e l'area di Montiggia, in modo da realizzare non solo una città dello sport ma una zona legata allo sport e alla cultura; visto che all'interno degli ex capannoni militari ci sono il cineteatro, l'oratorio, l'asilo nido e un centro ricreativo. Il modo migliore per connettere le due realtà è stato quello di agganciare il progetto sui tracciati della caserma; difatti, la vegetazione e i percorsi sono orientati in base ad essi. L'area sportiva è composta da due campi da calcetto e due da tennis, tra di essi si trovano le tribune dove all'interno si potrebbero realizzare dei locali da utilizzare come depositi e magazzini.

Tra i campi da calcetto e da tennis c'è un vecchio capannone che sarà riqualificato in modo da poter ospitare gli spogliatoi e un punto ristoro. Esso si affaccia su una piazza, in cui passa la pista ciclabile che si interrompe su un punto di sosta, costituito da un gazebo in vetro con all'interno panchine e porta biciclette. Nella parte centrale è presente un'area verde, composta da alberature, orientate in base ai tracciati, e attrezzature in legno dove poter praticare sport outdoors. Accanto ad essa e al palazzetto dello sport ci sono i parcheggi, alberati, in modo da poter tenere i veicoli all'ombra.

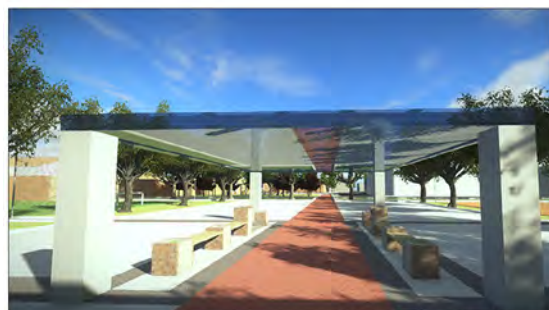
All'area si può accedere facilmente in macchina passando da via Oristano e dai due accessi a ridosso del palazzetto; ma anche a piedi o in bicicletta passando da via delle Ginestre a sud, da Montiggia o dall'accesso posto accanto ai campi da calcetto.



Render a volo d'uccello 1



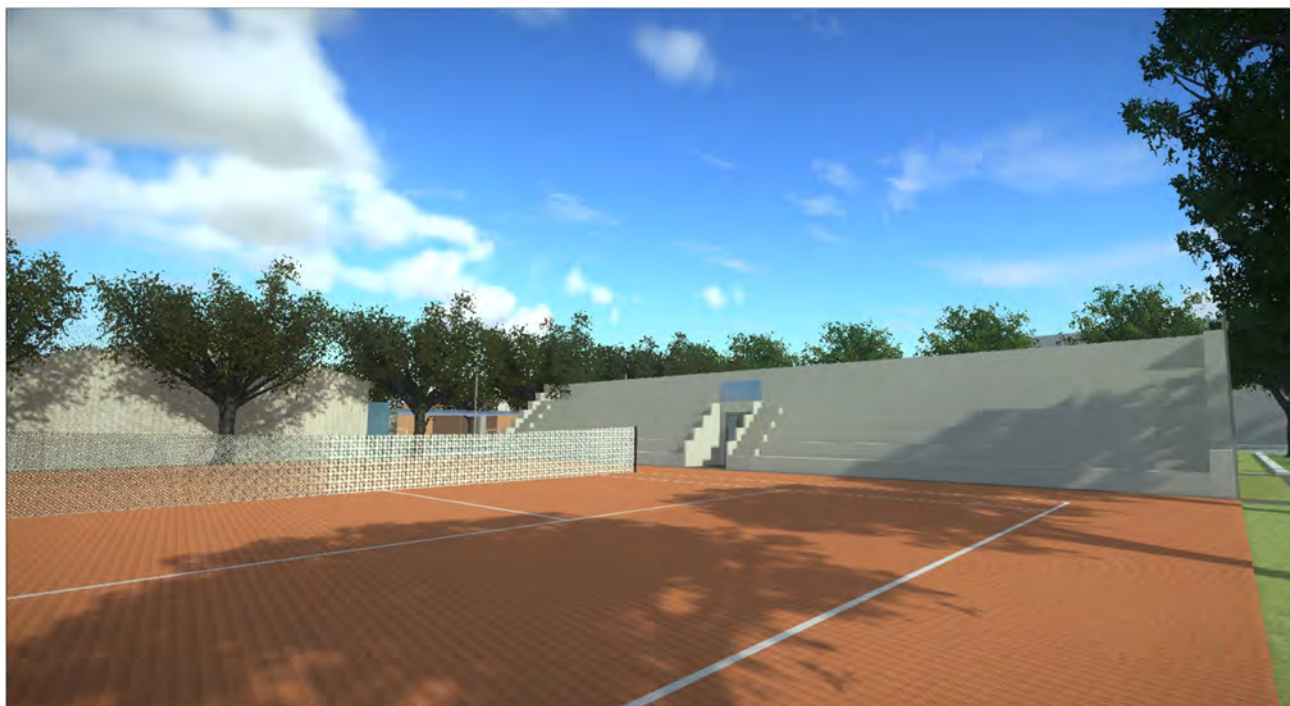
Render a volo d'uccello 2



Vista del punto di sosta



Vista interna



Vista campo da tennis



Vista campo da calcetto



Vista ingresso pedonale



Vista dell'ingresso del centro sportivo



Vista fabbricato



Le sezioni a livello urbanistico, a tutte le scale, sono molto importanti perché fanno capire lo spazio e le relazioni; in questo caso i diversi andamenti della città dello sport: le quote differenti con la caserma di Montiggia, la relazione tra i campi e il fabbricato, la vegetazione invece ha il compito di unire tutte le parti.



Sezione 1



Sezione 2



Sezione 3



Sezione 4



Sezione 5



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6

Area C3.6 - Stato di fatto

La seconda area oggetto di studio è l'area della stazione ferroviaria, dove il PUC di Palau prevede la realizzazione di case per l'edilizia economica e popolare. A oggi l'area, di proprietà della ferrovia, si presenta in pessime condizioni; la linea ferroviaria viene utilizzata solamente nel periodo estivo ma la stazione non viene utilizzata, il treno prosegue sino alla stazione marittima. La stessa storia vale per gli altri due fabbricati, chiusi e inutilizzati da anni.

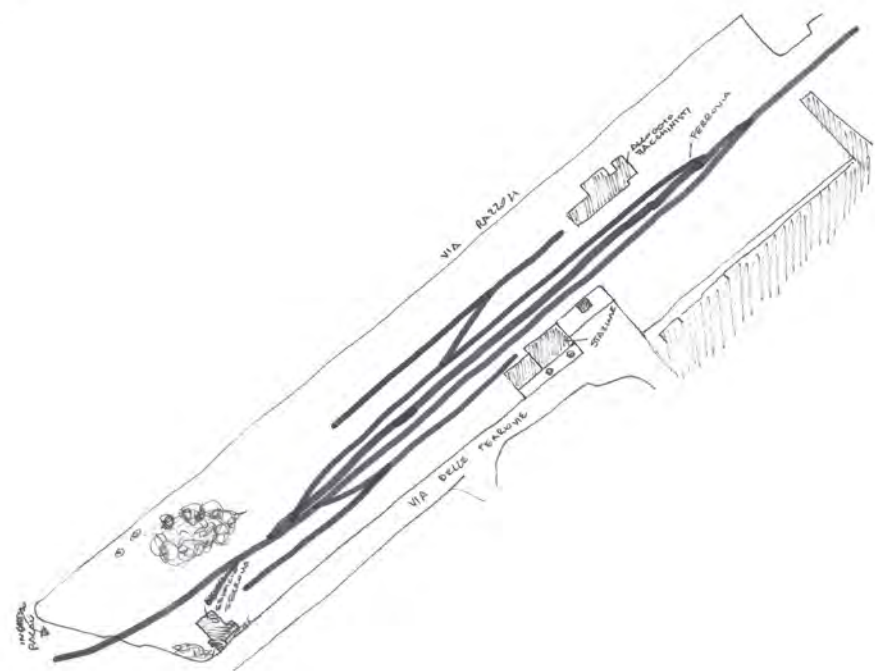


Foto 7

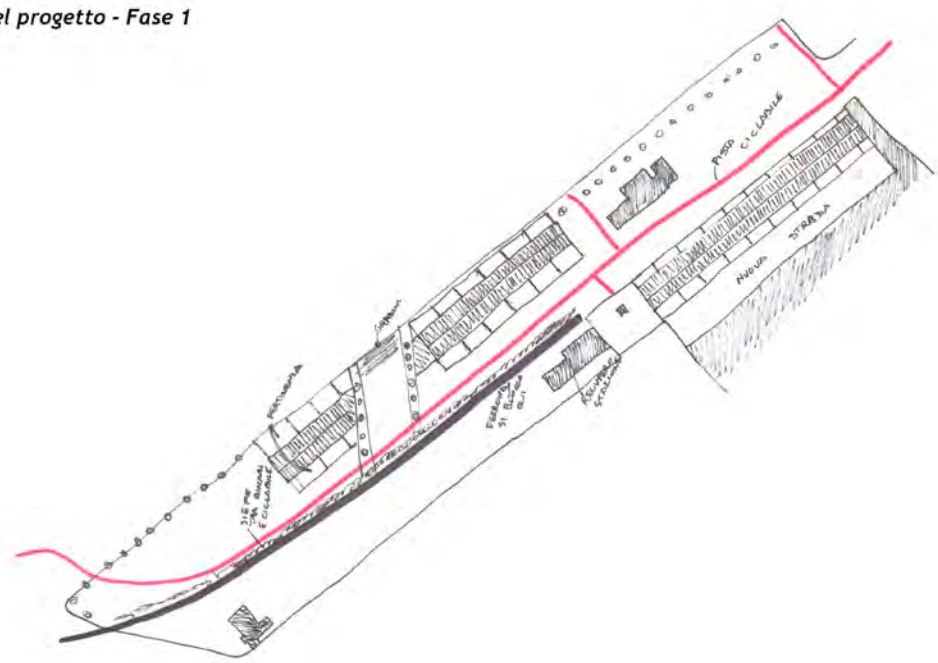


Rilievo fotografico

Stato di fatto



Sviluppo del progetto - Fase 1





Ortofoto



Tracciati



Previsioni PUC



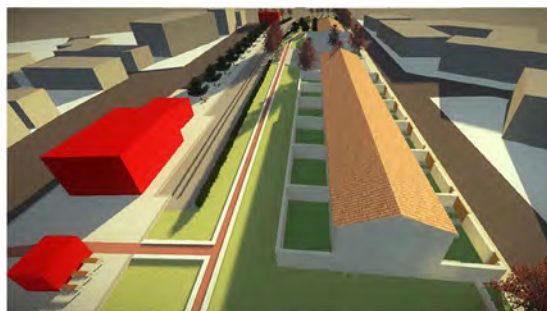
Planimetria di progetto, nuovo PEEP

Il PEEP e la riqualificazione della stazione

L'area della stazione, legittimata dal PUC, è stata un'area complicata rispetto a prescrizioni e superfici. Per prima cosa ho modellato gli edifici in base alla SUL massima e alle spinte del tessuto edilizio esistente.

Le nuove case per l'edilizia economica e popolare seguono lo schema classico delle case a schiera "moderne", sono in tutto 17, nove nella parte fronte via Razzoli e otto dalla parte opposta; sono disposte su due piani fuori terra; la pertinenza fronte strada è funzionale per gli accessi di persone e veicoli, mentre sul retro potrebbe essere adibita a giardino. Gli allineamenti della stecca a ovest provengono dall'edificio della ferrovia, come si può notare dall'immagine il segno molto forte è la piazza che divide in due parti 'edificato, la piazza infatti si genera dalle spinte di Via La Galatea posta dal lato opposto della strada. Per quanto riguarda l'altra stecca si allinea perfettamente con i la stazione; ho ritenuto opportuno suddividerla in due parti uguali, in modo da non realizzare qualcosa di troppo ingombrante e pesante; le due parti sono unite da un prisma di vetro dove sotto vi è un piccolo punto di sosta. Inoltre ho prolungato Via delle Ferrovie in modo da poter realizzare gli accessi.

Gli interventi senza dubbio più significativi di quest'area riguardano la ferrovia e la riqualificazione dei suoi edifici; ho deciso di bloccare i binari in prossimità della stazione e il tratto successivo, che arriva sino al porto, trasformarlo in un percorso pedo-ciclabile. La ferrovia, da qualche anno a questa parte viene utilizzata solamente d'estate dai turisti e crea enormi disagi per l'intero insediamento.



Render a volo d'uccello 1



Render a volo d'uccello 2



Render a volo d'uccello 3



Render a volo d'uccello 4

In questo modo la stazione riacquisterebbe il suo ruolo e valorizzerebbe l'intera area.

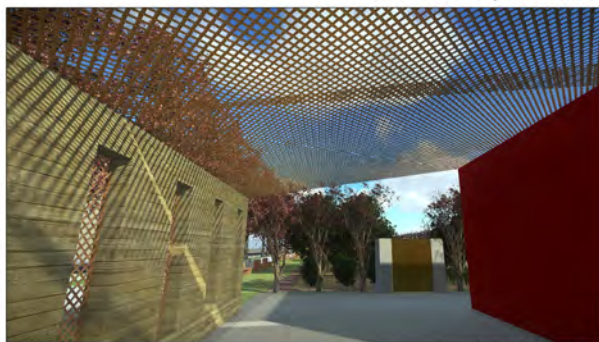
Anche il porto e il traffico ne gioverebbero dei vantaggi da questo cambiamento, andando a eliminare dei passaggi a livello pericolosi. La pista ciclabile attraversa tutta l'area da nord a sud con soste previste nei punti di aggregazione. Accanto alla stazione ho previsto dei punti di sosta in cui poter aspettare il treno posti in prossimità dei nuovi parcheggi lungo Via delle Ferrovie. Oltre alla stazione ho pensato di riqualificare anche l'edificio posto dalla parte opposta, potrebbe diventare un edificio in comune per le nuove residenze o per l'intera comunità, parte di esso potrebbe essere destinato come magazzino in cui poter depositare gli attrezzi dei nuovi orti urbani posti accanto. Il fabbricato e gli orti hanno gli stessi allineamenti e formano un unico sistema, composto da vegetazione, pavimentazione e tettoia leggera in legno. La vegetazione in questo progetto gioca un ruolo fondamentale, essa tiene insieme tutto il progetto, soprattutto per quanto riguarda la parte che da su Via Razzoli dove gli spazi erano più grandi e meno circoscritti rispetto alla parte opposta.



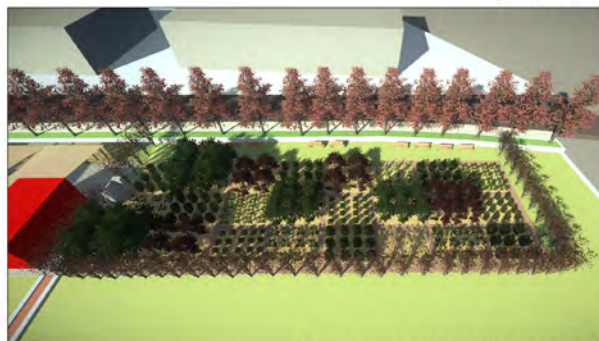
Retro dei nuovi edifici



Vista del tracciato ferroviario



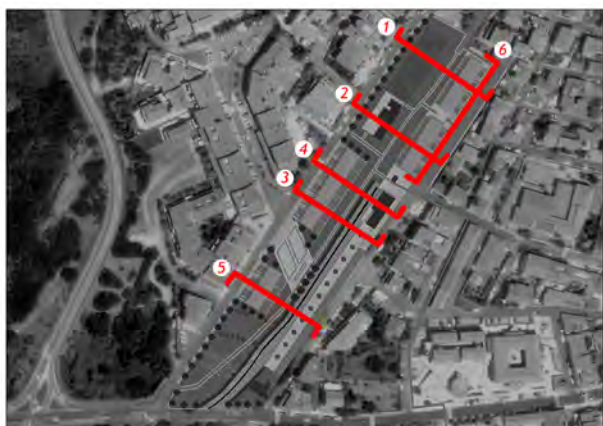
Ingresso orti



Vista a volo d'uccello sugli orti



Vista degli accessi



Le sezioni a livello urbanistico, a tutte le scale, sono molto importanti perché fanno capire come il progetto si distribuisce nello spazio, le varie altezze e le relazioni che ci sono.

In questo caso si nota che partendo dalla sezione 1 sino all'ultima le relazioni sono sempre diverse; infatti in alcune compaiono tutti gli elementi dell'area (ferrovia, stazione, nuovi edifici e pista ciclabile) mentre in altre solo alcuni di essi.



Sezione 1



Sezione 2



Sezione 3



Sezione 4

Sezione 5



Prospetto 6



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6

Stazione marittima - Stato di fatto

Per quest'area, rispetto alle altre, il PUC non prevede nulla, viene addirittura considerata come zona B. Secondo il mio punto di vista è una cosa sbagliata, infatti essa rappresenta un punto strategico molto importante per tutto l'insediamento, essendo l'unico nodo di interscambio presente. A oggi l'area risulta mal gestita e poco funzionale, difatti questo genera disordine tra le linee pubbliche (traghetti, pullman) e il trasporto privato.

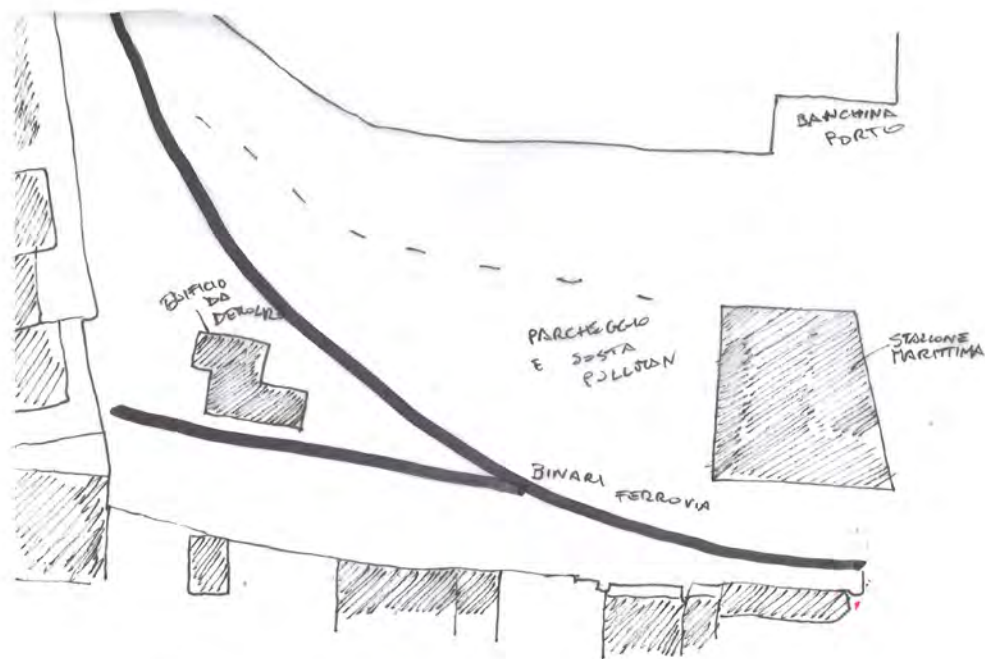


Foto 7

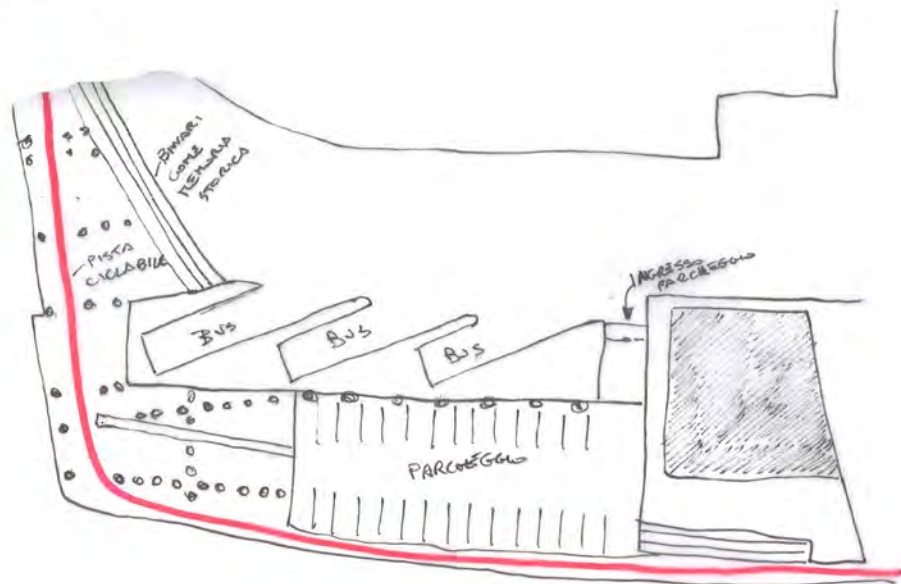


Rilievo fotografico

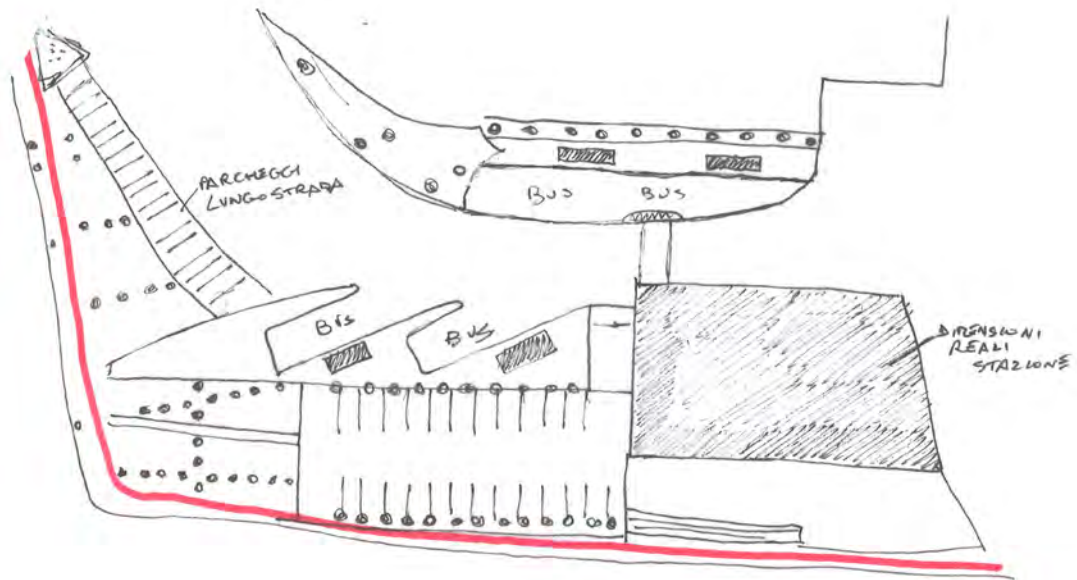
Stato di fatto



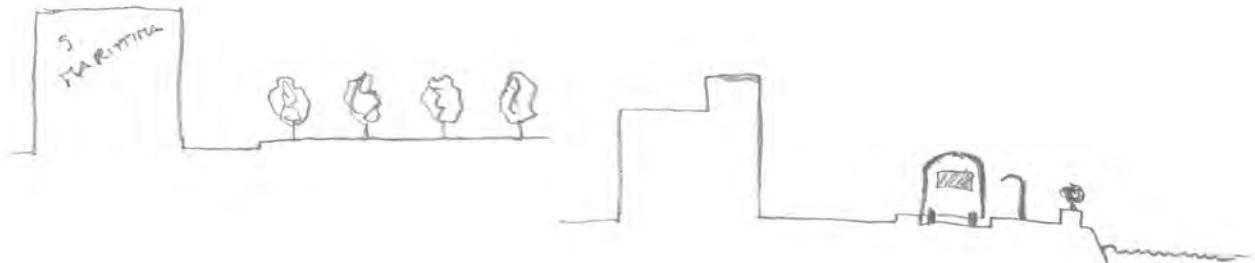
Sviluppo del progetto - Fase 1



Sviluppo progetto - Fase 3



Primi studi di sezione

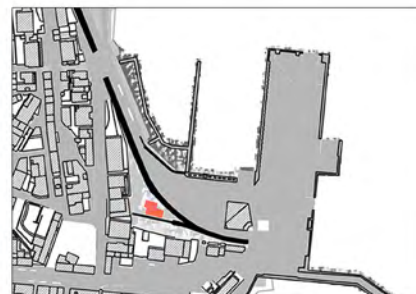




Ortofoto



Tracciati



Previsioni PUC



Planimetria di progetto, nodo di interscambio

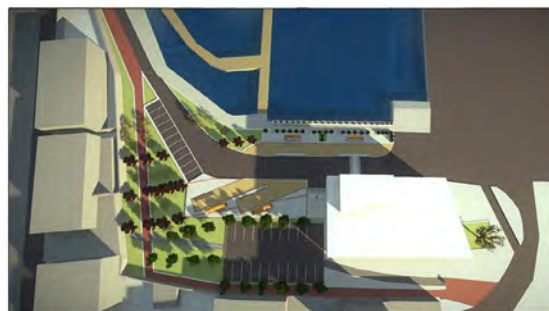
Il nodo di interscambio della stazione marittima

Il progetto prevede la riqualificazione di tutta l'area adiacente alla stazione marittima.

Una volta demolito l'edificio della ferrovia, sotto l'indicazione del piano particolareggiato, l'area risultava nuda e priva di punti di riferimento. Gli unici elementi in grado di dare qualche spunto progettuale sono stati i tracciati degli edifici accanto all'area; infatti grazie alle linee guida dei tracciati ho disegnato il parcheggio per le auto e orientato la vegetazione, con alberature differenti. Al centro dell'area verde e della piazza della stazione ho deciso di lasciare due parti di binario, memoria storica, per ricordare che lì un tempo passava la ferrovia. La sosta dei pullman accanto al parcheggio è connessa alla stazione marittima dallo stesso tipo di pavimentazione; sono presenti due pensiline dove poter attendere l'arrivo del bus; la sosta ha una inclinazione di circa 60 gradi ed è costituita da un tipo di asfalto differente. Dalla parte opposta della strada accanto all'imbarco del traghetto ho previsto altre due soste per i pullman, con due pensiline; dietro, il nuovo marciapiede si conetterà alla passeggiata del lungo mare di Palau Vecchio.

L'area di sosta sarà collegata alla stazione marittima tramite un passaggio pedonale, leggermente rialzato rispetto al livello della strada, in modo che le macchine rallentino e facciano passare le persone che devono prendere i mezzi.

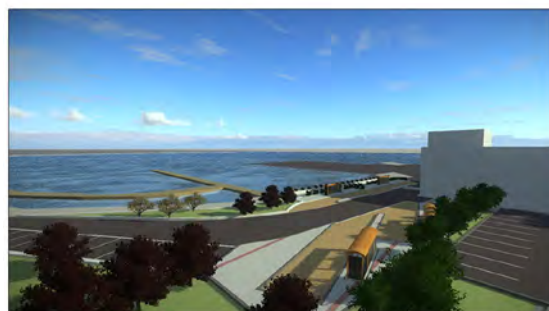
In questo modo ci sarà una gestione delle linee marittime e terrestri più ordinata ed efficiente; invogliando così le persone a preferire il trasporto pubblico rispetto a quello privato.



Render a volo d'uccello 1



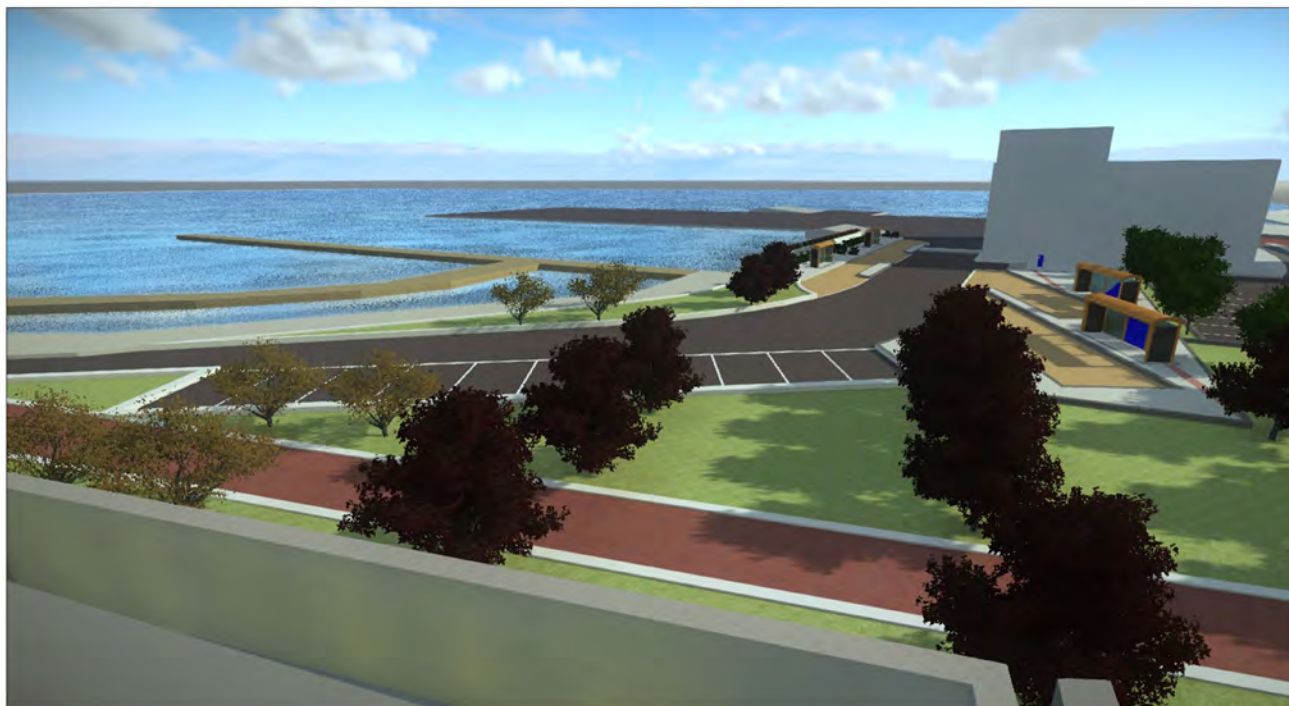
Render a volo d'uccello 2



Render a volo d'uccello 3



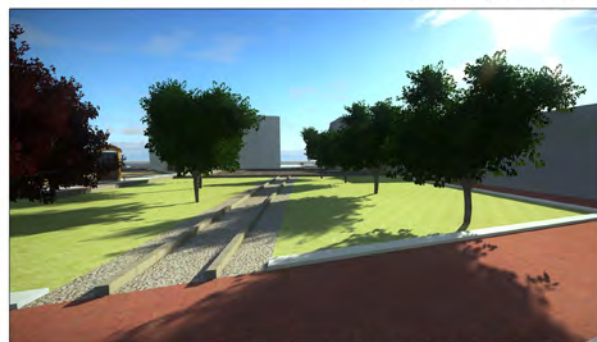
Render a volo d'uccello 4



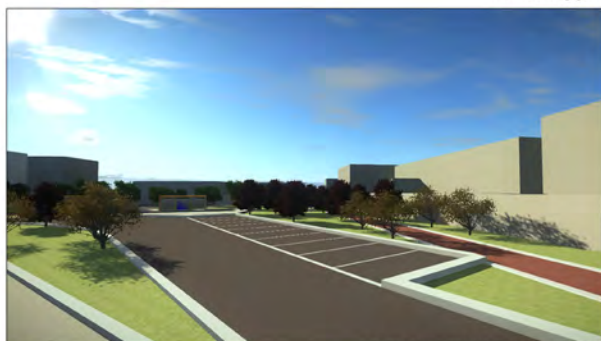
Vista dagli edifici accanto



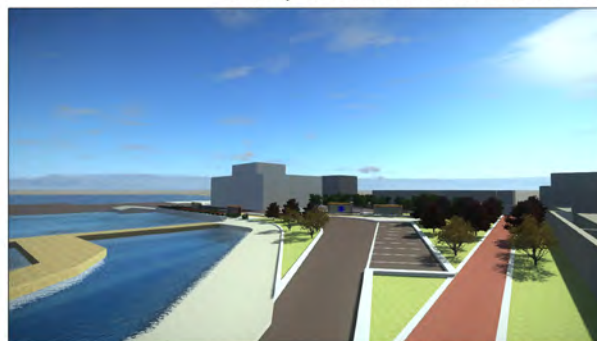
Parcheggio



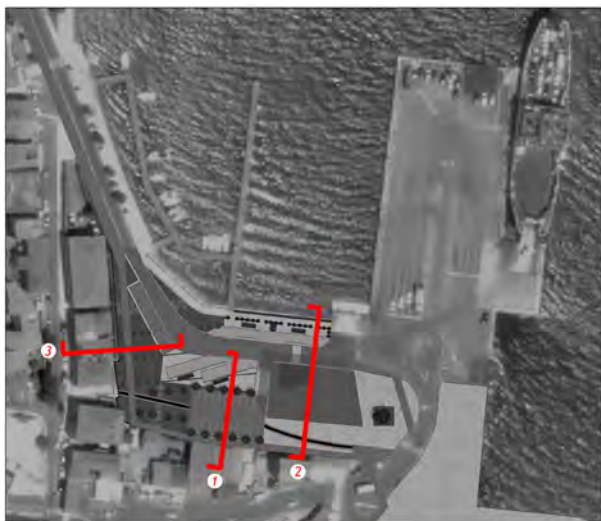
Binari, lasciati come memoria storica



Parcheggi lungo strada



Vista a volo d'uccello



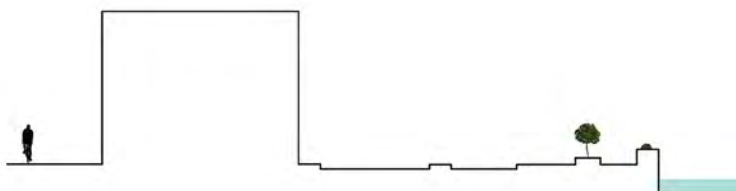
Le sezioni a livello urbanistico, a tutte le scale, sono molto importanti perché fanno capire come il progetto si distribuisce nello spazio, le varie altezze e le relazioni che ci sono.

In questo caso ho cercato di relazionare nel miglior modo possibile le nuove aree di sosta con gli edifici vicino all'area, inserendo delle specie vegetali con le giuste proporzioni in modo da non perdere la vista sul mare.

La stazione marittima, vista la sua funzione, è l'unico elemento fuori scala rispetto al contesto, disposta su tre piani, mentre il resto dell'edificato è composto da un massimo di due.



Sezione 1



Sezione 2



Sezione 3



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6

Area G1.04 - Stato di fatto

L'area in questione è sempre stata oggetto di discussione tra le varie amministrazioni comunali che si sono succedute.

Dopo aver bonificato lo stagno negli anni '30 ha cambiato diverse volte la sua destinazione d'uso, negli anni '40 si facevano le corse di cavalli, dagli anni '60 a '90 era la sede del campo sportivo. Oggi invece è un enorme spiazzo al centro dell'insediamento adibito a parcheggio.

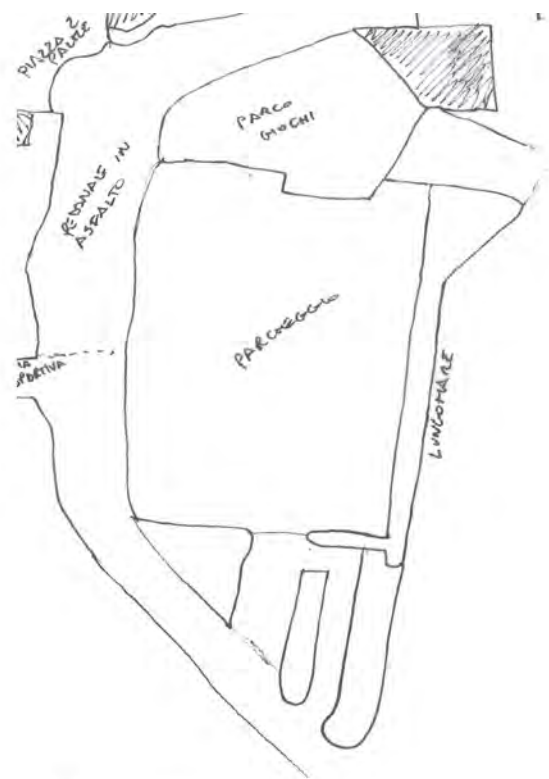


Foto 7

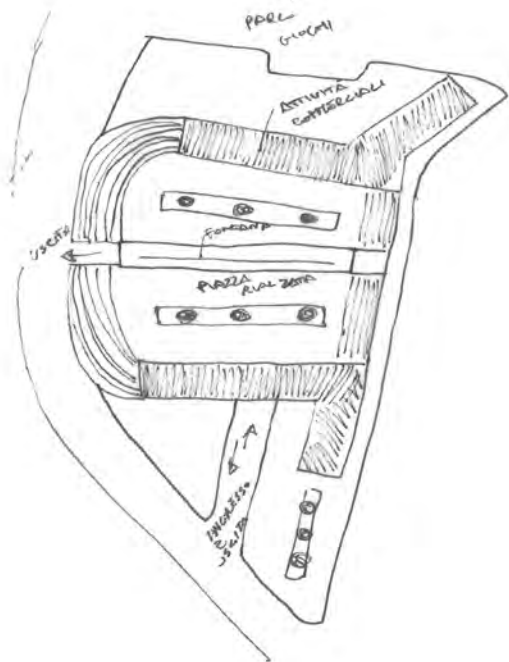


Rilievo fotografico

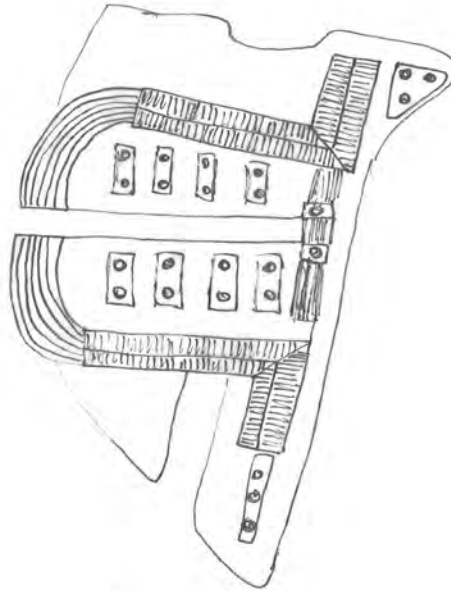
Stato di fatto



Sviluppo progetto - Fase 1



Sviluppo progetto - Fase 2

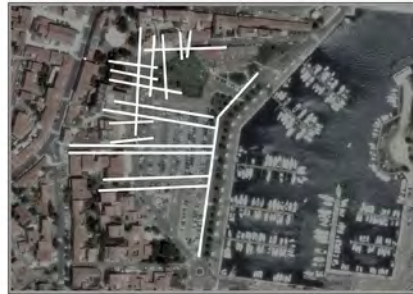


Sviluppo progetto - Fase 3

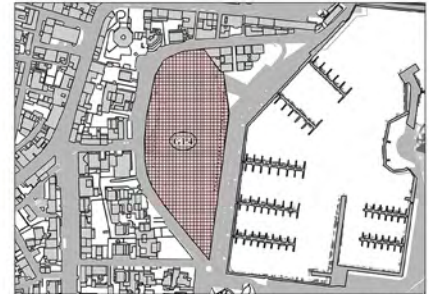




Ortofoto



Tracciati



Previsioni PUC



Planimetria di progetto, piazza con parcheggio interrato

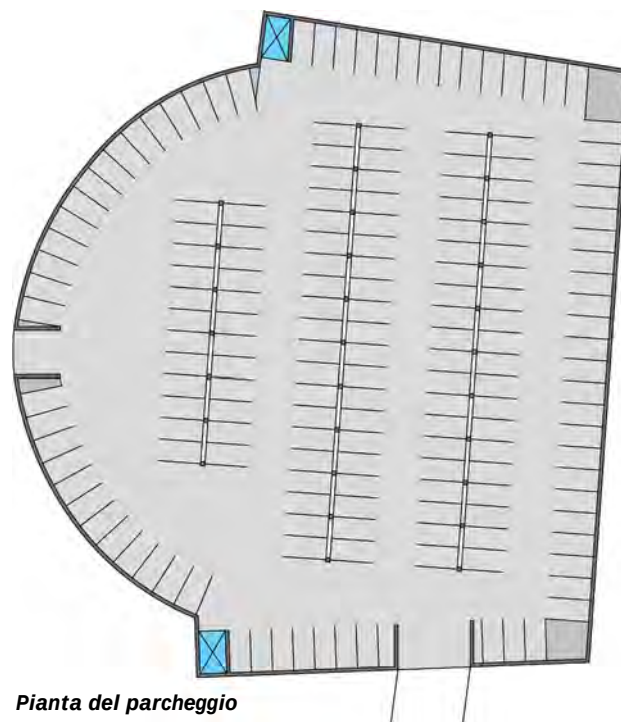
La piazza

La piazza, posizionata nel cuore dell'insediamento, andrà a costituire il centro delle principali attività quotidiane dei cittadini di Palau.

Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio di circa 180 posti auto, posto alla stessa quota di terreno in cui si trova attualmente. Si potrà accedere solamente dalla parte sud, come nel parcheggio attuale, mentre le uscite sono due, una posta nello stesso punto dell'ingresso, l'altra invece è posta in prossimità di via Sportiva. Sopra il parcheggio si trova la piazza che, sfruttando il dislivello di circa un metro tra la via del lungomare e la quota del parcheggio, sarà rialzata di circa un metro fronte mare e due metri circa fronte edifici, generando un nuovo suolo, artificiale.

Gli edifici della piazza seguono i tracciati degli edifici accanto, hanno la forma ad L non a caso, infatti dato che andranno a costituire il centro dell'insediamento ho deciso di utilizzare il tipo edilizio tipico della zona, lo stazzo, più precisamente la variante del tipo a L. All'interno di ogni edificio sono presenti 9 locali da destinare esclusivamente a commercio o uffici, in particolare nei locali fronte mare si potrebbero mettere attività legate alla nautica, aumentando così i servizi del porto turistico. I due cubi di vetro affiancati ai muri dei due fabbricati saranno gli ascensori che collegheranno il parcheggio con la piazza.

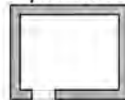
Gli edifici, ad ovest, sono tenuti assieme da un arco, dove si alternano scale e aiuole; a metà si trova la seconda uscita del parcheggio, mentre nel piano della piazza, vi è un cambio di pavimentazione con al centro una fontana; questo segno forte è dato dalla spinta che viene da via Sportiva. Fronte mare invece si trovano scalinate più piccole, date dal dislivello inferiore. Tra gli edifici e la



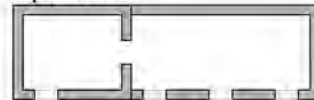
Pianta del parcheggio

Tipo edilizio scelto

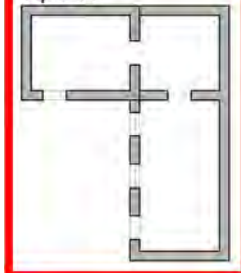
Tipo monovano



Tipo in linea



Tipo a L



Tipo palazzo



fontana si trovano delle aiuole, rialzate di circa 70cm rispetto alla quota della piazza, in modo da poter piantare le alberature. Tra un'aiuola e l'altra si trova il sistema delle panchine, costituito da lampioni per l'illuminazione, panchina e cestino; le panchine posizionate una di fronte all'altra favoriscono il dialogo e la socializzazione. La piazza andrà poi a collegarsi con la piazza storica di Palau, Piazza Due Palme, attraverso la pavimentazione dell'attuale area pedonale di via

Fonte Vecchia. La pavimentazione, riprende la pavimentazione di Piazza Due Palme, in cotto e sarà alternata da strisce di pavimentazione diversa date dai tracciati degli edifici attorno. In questo modo si genererà una connessione pedonale tra il centro dell'insediamento e il porto turistico.



Pavimentazione via Fonte Vecchia



Vista lungo strada



Vista dal porto turistico



Vista delle sedute



Vista all'interno della piazza



Vista sul porto turistico



Vista all'interno della piazza



Gradini fronte mare



Vista dagli edifici accanto alla piazza



Vista a volo d'uccello



Le sezioni a livello urbanistico, a tutte le scale, sono molto importanti perché fanno capire come il progetto si distribuisce nello spazio, le varie altezze e le relazioni che ci sono.

In quest'area per trovare il giusto rapporto tra il tessuto edilizio esistente e il progetto ha richiesto più tempo rispetto alle altre aree.

Dopo vari tentativi si può notare come la piazza e i nuovi edifici si inseriscono in modo armonioso all'interno del contesto.

I nuovi edifici, ad uso commerciale hanno un'altezza interna di 3,20 metri; il lieve dislivello tra la strada del lungomare e il parcheggio fa in modo che l'altezza complessiva fronte mare sia di 4,50 metri mentre dalla parte dell'edificio 5,50 metri. Per quanto riguarda il piano del parcheggio ha un'altezza di 2,40 metri.



Sezione 1



Sezione 2



Sezione 3



Prospetto 4



Classificazione dei percorsi

- *Percorso pedo-ciclabile lungo i binari della ferrovia*
- *Percorso del porto turistico*
- *Percorso tra il porto turistico e il PEEP*
- *Percorso della Sciumara*
- *Sentieri*

I percorsi

La parte finale del progetto prevede i percorsi, in modo da mettere in connessione i progetti e le altre zone di interesse dell'insediamento, al fine di realizzare una rete di mobilità sostenibile.

La mobilità sostenibile è il modello ideale di un sistema di trasporti che riduce al minimo l'impatto ambientale, massimizzando l'efficienza, l'intelligenza e la rapidità degli spostamenti. Il World Business Council for Sustainable Development la definisce così: *"Mobilità sostenibile significa dare alle persone la possibilità di spostarsi in libertà, comunicare e stabilire relazioni senza mai perdere di vista l'aspetto umano e quello ambientale, oggi come in futuro"*.

Incentivare questo tipo di mobilità è un dovere degli organi di governo delle città in quanto scaturisce dalla urgenza di ridurre le emissioni nocive generate dal traffico veicolare urbano.

Nonostante l'attenzione verso forme di mobilità sostenibili si sia sviluppata già da qualche decennio, è solo di recente che comincia ad affermarsi l'idea di un'offerta di strutture e servizi per la mobilità pedonale e ciclabile in termini di "rete", anche perché si pensa che l'incremento degli spostamenti pedonali possa generare un aumento anche di altre modalità di spostamento sostenibile, come il maggior utilizzo del trasporto pubblico collettivo.

Nella cartografia della pagina accanto sono stati classificati i percorsi che vanno a comporre la rete pedonale e ciclabile; in base alle caratteristiche intrinseche di ognuno di essi, legate soprattutto alle diverse percezioni che si possono avere quando si attraversa un determinato percorso.

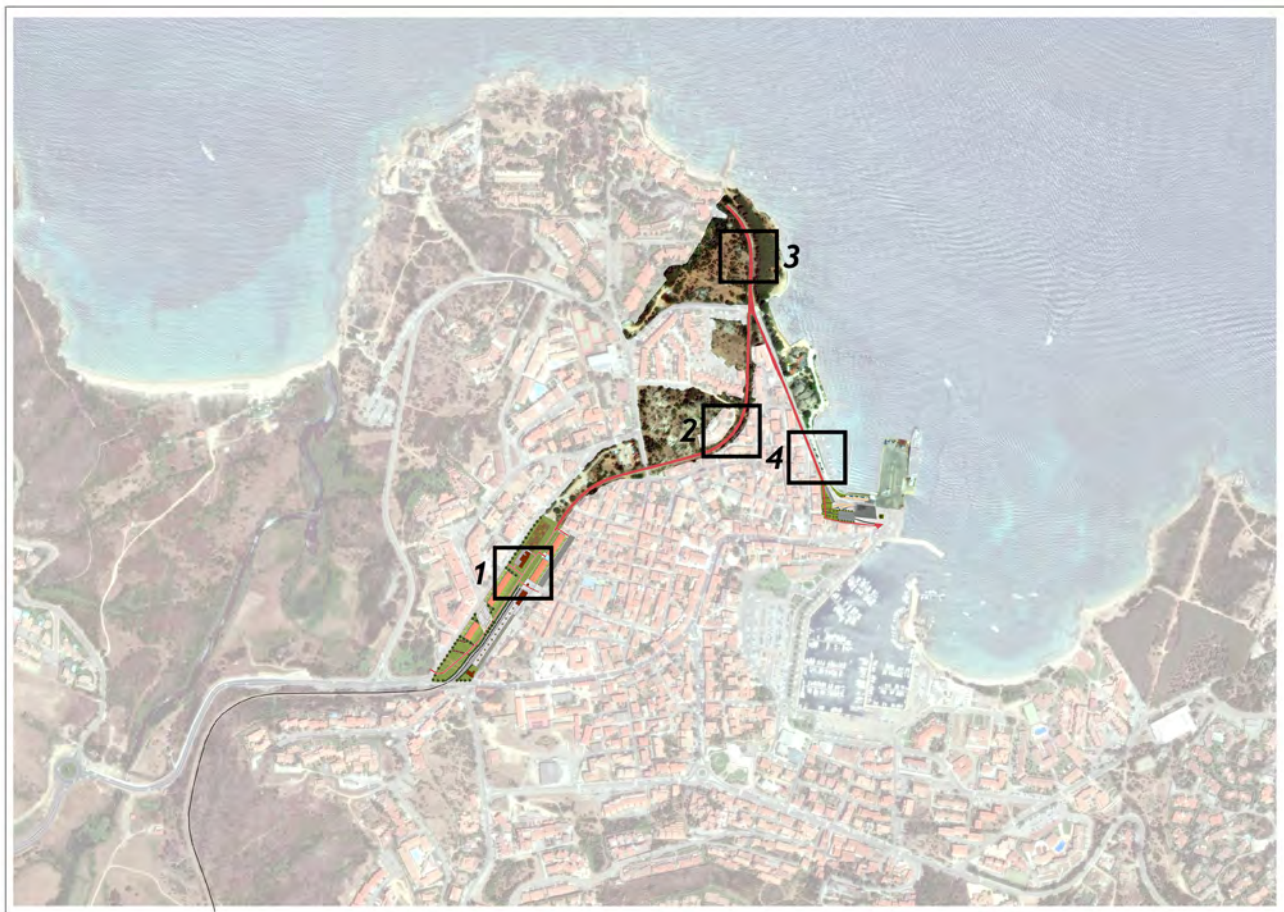
Sono presenti quattro tipi di percorsi differenti, nei quali si possono ammirare le parti di maggior

interesse della città.

I percorsi sono:

- il percorso pedo-ciclabile lungo i binari della ferrovia, che collega il progetto del PEEP con la stazione marittima,
- il percorso del porto turistico, partendo dalla stazione marittima sino ad arrivare alla spiaggia dell'isolotto,
- il percorso tra il porto turistico e il PEEP, passando per via delle Ginestre, la città dello sport e Montiggia,
- il percorso della Sciumara, che passa appunto nella circonvallazione della Sciumara per poi ricollegarsi al percorso della ferrovia.

Alla fine di ogni percorso sono state previste delle aree di sosta, dove poter lasciare la bicicletta e poter proseguire a piedi nei sentieri che conducono alle spiagge e alle pinete.



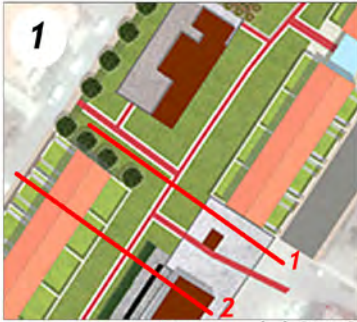
Percorso pedo-ciclabile lungo i binari della ferrovia

Il percorso lungo i binari della ferrovia dismessa è sicuramente il più caratteristico e interessante da percorrere.

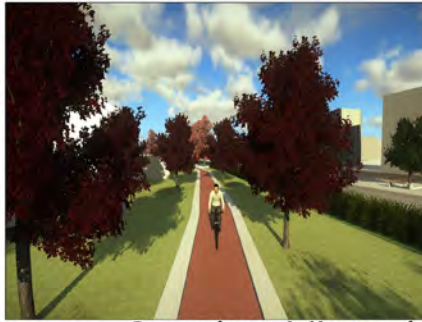
Infatti partendo dal PEEP, indicato con numero 1, il ciclista o il pedone avrà una percezione dello spazio abbastanza chiusa e circoscritta, visto che si troverà a passare tra i nuovi edifici, la ferrovia e gli orti.

Proseguendo, il percorso si apre e ci sono dei punti panoramici dai quali è possibile vedere la parte di Palau costruita negli anni 50', però andando ancora avanti, al punto 2, il passante

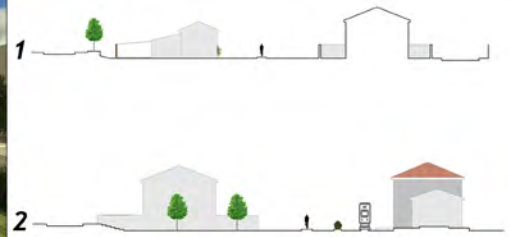
avrà la sensazione di soffocare, visto che si passa nel punto in cui è stata tagliata la roccia per poter far passare la ferrovia. Proseguendo al punto 3, il passante si troverà in un bellissimo punto panoramico, dal quale si può osservare la pineta di Palau Vecchio e il mare; da lì sino al punto 4 e alla stazione marittima il percorso appare più largo e la vista mare sarà una costante. Inoltre il percorso potrebbe essere ulteriormente valorizzato con un progetto di recupero del tracciato ferroviario, prendendo spunto dall'High Line di New York.



Tratto del PEEP



Percezione dello spazio



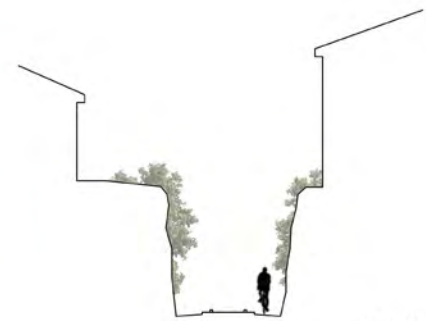
Sezioni



Tratto centrale



Percezione dello spazio



Sezione



Tra parco e pineta



Percezione dello spazio



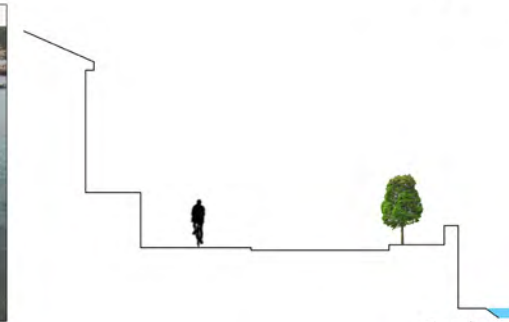
Sezione



Tratto del porto



Percezione dello spazio



Sezione



Percorso del porto turistico

Il percorso raccorda le due polarità del porto turistico, la stazione marittima e la spiaggia dell'I-solotto.

La pista, una volta arrivata alla stazione marittima si restringe e passa tra il giardino del punto di interscambio e gli edifici che si affacciano sul porto. Andando avanti si aprirà alla vista del

passante, il porto turistico e la nuova piazza alle spalle, connessa a Piazza Due Palme e alla Piazza della chiesa.

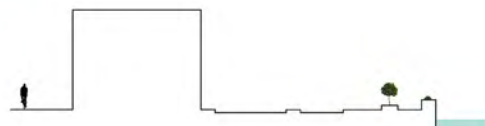
Percorrendo il porto turistico si arriverà al punto di sosta posto in prossimità della spiaggia dell'i-solotto, dove si può lasciare la bici e proseguire a piedi per la spiaggia.



Stazione marittima



Percezione dello spazio



Sezione



Porto turistico



Percezione dello spazio



Sezione



Spiaggia dell'Isolotto



Percezione dello spazio



Sezione



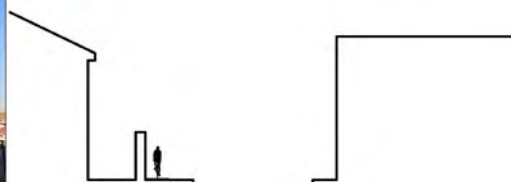
Percorso tra il porto turistico e il PEEP

Questo percorso è molto importante, non dal punto di vista percettivo, bensì dal punto di vista funzionale. Infatti al punto 1 si trova il palazzo comunale e proseguendo accanto ad esso c'è il parcheggio multipiano; la pista passando in quel punto favorirà le persone che una volta parcheggiata la macchina vogliono visitare l'insediamento

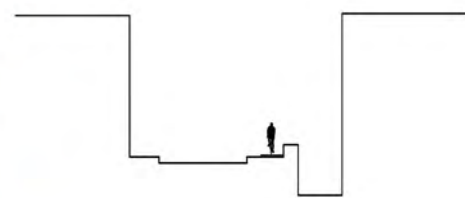
in bici. Il punto 2, in via delle Ginestre, è solamente un semplice collegamento tra due polarità, il comune e la città dello sport e Montiggia. Giunti a Montiggia, al punto 3, il percorso prosegue passando attraverso vie interne, per poi collegarsi alla stazione.



1

Tratto accanto al comune*Percezione dello spazio**Sezione*

2

Via delle Ginestre*Percezione dello spazio**Sezione*

3

All'interno di Montiggia*Percezione dello spazio**Sezione*



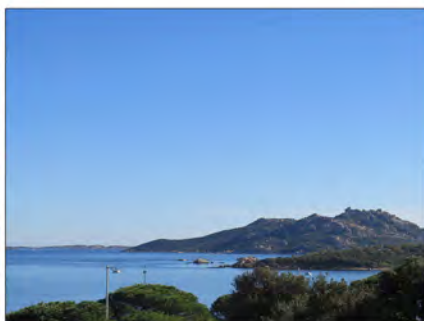
Percorso della Sciunara

Il percorso della Sciunara è uno dei percorsi più interessanti dal punto di vista paesaggistico e percettivo, rispetto agli altri passa su strade più ampie e la presenza di edifici è rara. Parte ortogonalmente rispetto al tratto del percorso della ferrovia, vicino alla pineta, passando per la salita della circonvallazione di Palau

Vecchio, dove al punto 1, se si percorre in senso contrario c'è una bellissima vista sul mare e l'isola di Caprera. Al punto due il percorso si snoda per mettere in connessione la spiaggia di Acapulco, la parte restante percorre la circonvallazione della Sciunara e si ricongiungerà alla stazione.



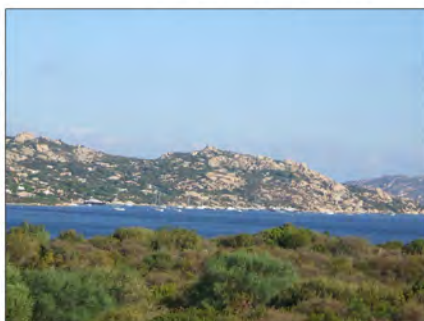
1

Via Palau Vecchio*Percezione dello spazio**Sezione*

2

Svincolo per Acapulco*Percezione dello spazio**Sezione*

3

Via la Sciumara*Percezione dello spazio**Sezione*



Sentieri e spiagge

Alla fine di ogni percorso, come ho detto nella premessa, si trovano sempre dei punti di sosta e dei sentieri.

I sentieri lungo la costa frastagliata, danno la possibilità di attraversare porzioni di territorio molto interessanti dal punto di vista paesaggistico ed ambientale. Inoltre costituiscono quasi sempre

gli accessi per le spiagge.

L'aspetto più importante dei sentieri, per quanto riguarda il progetto, è che una volta collegati alla rete ciclabile, ai progetti e agli standard, riescono a mettere a sistema tutta la linea di costa.



Sentieri tra la spiaggia della Sciumara e quella di Acapulco



Sentieri tra la spiaggia di Acapulco e quella di Porto Faro



Sentieri tra Porto Faro e la pineta di Palau Vecchio



Sentieri della pineta e della costa dell'Isolotto

Scomposizione del progetto

3) Percorsi



2) Standard



1) Progetti



Stato di fatto



In conclusione, nella pagina accanto, viene sintetizzato tutto il metodo di lavoro; la scomposizione rende chiara l'idea di tutto il progetto urbanistico. Dallo stato di fatto si passa alla realizzazione puntuale dei progetti; nelle fasi successive progetti e standard vengono messi a sistema attraverso i percorsi.

Unendo tutti i layer si compone il masterplan finale; si può notare come tutte le aree di progetto, gli standard e i percorsi, vadano a comporre un unico sistema di progetto, dove oltre a mettere in connessione le aree da me progettate sono

riuscito a unire tutta la linea di costa, in cui si trovano le principali attrattive turistiche di Palau; le spiagge, La Sciumara, Acapulco, Porto Faro, Palau Vecchio e l'Isolotto, e le pinete.

Inoltre all'interno del centro abitato si legheranno al progetto il comune, il parcheggio multipiano e tutte quelle aree a standard sin'ora poco sfruttate che saranno valorizzate con i percorsi e i punti di sosta.

Masterplan finale



Bibliografia e sitografia

Per l'analisi territoriale e storica di Palau

- A. Magnaghi, 2001, Rappresentare i luoghi
- E. Salzano, 1998, Fondamenti di Urbanistica
- G. Cucciari, 2008, Storia di Palau. Da borgo a comune autonomo
- M. Aresu, R. Farneti, M. Aresu e S. Matta, 1994, Magica Palau
- G. Loddo, 2007, Architetture di base. Gli stazzi della Gallura
- Analisi morfologica di Ungers

Per gli strumenti urbanistici

- PUC, 2015, comune di Palau

Per i riferimenti culturali

- www.archilovers.com
- www.pinterest.com
- <https://it.wikipedia.org/>
- www.iuses.eu/materiali/ita/manuale_trasporti_ed2.pdf
- www.atelier-artu.it/glossario-urbanistica/2p/
- www.treccani.it/enciclopedia/piazza
- www.aracneditrice.it/pdf/9788854843103.pdf

Per il progetto urbanistico

- P. Bellia, 2012, Cucire e legare, l'urbanistica delle relazioni
- S. Storchi, 2001, Recupero, riqualificazione e riuso della città, Unicopli, Milano

