



*Agenzia per la
Coesione Territoriale*



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"



COMUNE DI CARBONIA

Provincia del Sud Sardegna

Concorso di progettazione in due gradi

*"LE NUOVE PORTE DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e ambientale
dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del Distretto del Carbone"*

CUP: G42C22000520006

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

IL DIRIGENTE / RUP

Arch, Enrico Potenza

SUPPORTO TECNICO

Unica – Dicaar

Responsabili Scientifici:

prof. Arch. Giorgio Peghin

Arch. Adriano Dessì



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Ministro per il Sud
e la Coesione territoriale

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

Sommario

PREMESSE E INDIRIZZI.....	3
1 DESCRIZIONE PROCEDURALE DEL CONCORSO DI PROGETTAZIONE IN DUE GRADI, art. 154 c 4 del D. Lgs. 50/2016	4
2 STIMA DEI COSTI PER LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI E CALCOLO DELLA PARCELLA AI SENSI DEL D.M. 17 GIUGNO 2016.....	4
3 ELABORATI DA REDIGERE	5
4 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	5
5 VINCOLI E TUTELE RELATIVI AL CONTESTO DI INTERVENTO.....	5
6 OGGETTO DEL CONCORSO DI PROGETTAZIONE.....	6
7 MOTIVAZIONI GENERALI DELL'INTERVENTO.....	6
8 IL CONTESTO ATTUALE: INQUADRAMENTO GENERALE.....	10
8.1 Carbonia città di Fondazione e le città satelliti del "Distretto del carbone autarchico	10
8.2 La "Grande Carbonia". Dalla Città-giardino alla Città razionalista.....	11
9 ESIGENZE E BISOGNI DA SODDISFARE	14
10 OBIETTIVI DA PERSEGUIRE E STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI.....	15
10.1 Ambito 1: Carbonia, l'asse Città - Miniera (la "via dell'Impero"): da Piazza Italia, il tratto meridionale della via Roma. Sino al Centro Intermodale	16
10.2 Ambito 2: Cortoghiana: il "decumano" - corso Amedeo di Savoia, boulevard di accesso	21
10.3 Ambito 3: Bacu Abis. La piazza lineare del Viale della Libertà	23
11 COERENZA CON IL PNRR E CON L'FSC (ART. 4 "MISURE FINANZIATE ATTRAVERSO IL FONDO" DEL DPCM 17-12-2021).....	25
12 IMPATTI DELL'OPERA E COERENZA CON I CRITERI DNSH.....	26



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

PREMESSE E INDIRIZZI

L'art. 6 -quater del decreto-legge n. 91 del 2017, introdotto dall'art. 12, comma 1, lettera a), del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, ha previsto l'istituzione del «Fondo concorsi progettazione e idee per la coesione territoriale», di seguito «Fondo», presso l'Agenzia per la coesione territoriale, finalizzato al rilancio e all'accelerazione del processo di progettazione nei comuni delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia e Umbria nonché in quelli ricompresi nella mappatura aree interne, con una dotazione complessiva di 161.515.175 euro, di cui 16.151.518 euro per il 2021 e 145.363.657 per il 2022, in vista dell'avvio del ciclo di programmazione 2021-2027 dei fondi strutturali del Fondo sviluppo e coesione e della partecipazione ai bandi attuativi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 17/12/2021, ad oggetto "Ripartizione del Fondo per la Progettazione Territoriale", pubblicato sulla GURI serie generale n.41 del 18/02/2022, (di seguito decreto) è stata definita, per ciascuno degli anni dal 2021 al 2022, la modalità di ripartizione, i termini e le modalità di accesso e di rendicontazione dei contributi agli Enti beneficiari a valere sul Fondo per la progettazione, nel cui ambito di applicazione il Comune di Carbonia è risultato beneficiario di un finanziamento di 98.387,76 euro.

Sulla base del citato decreto gli Enti beneficiari possono utilizzare il contributo di cui all'art.2 del decreto per la messa a bando di premi per l'acquisizione di proposte progettuali secondo le procedure di cui al titolo VI, Capo IV, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'art. 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021-2027, secondo lo schema dei bandi tipo di cui all'art. 6-quater, comma 10, del decreto-legge n. 91 del 2017. Ai sensi dell'art.4 comma 1 del decreto, le proposte progettuali devono essere utili a realizzare almeno uno degli obiettivi di cui al comma 6, dell'art. 6 -quater del decreto-legge n. 91 del 2017.

Inoltre, le proposte progettuali, afferenti ai lavori pubblici acquisite ai sensi degli articoli 152, comma 4, e 157, comma 1, del decreto legislativo n. 50 del 2016, devono possedere un livello progettuale almeno pari a quello del progetto di fattibilità tecnico economica ed essere effettuate secondo le linee guida, in materia di progettazione infrastrutturale, adottate dall'Autorità politica delegata per il sud e la coesione territoriale di concerto con Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in attuazione dell'art.6-quater, comma 10, del decreto-legge n. 91 del 2017.

Con Delibera di Giunta Comunale n. 152 del 26/07/2022 l'Amministrazione Comunale di Carbonia:

- Ha dato mandato al Dirigente del II Settore di destinare le risorse relative al fondo progettazione all'attuazione della seguente proposta progettuale: "**Le nuove porte della Città resiliente e smart. Rigenerazione urbana e ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del Distretto del Carbone**";
- Ha approvato la scheda di sintesi della proposta progettuale, sulla cui base è stato poi sviluppato il presente Documento di Indirizzo alla Progettazione.

Il presente Documento di Indirizzo alla Progettazione viene redatto dal Dirigente del II Settore, in qualità di Responsabile Unico del Procedimento, con il supporto tecnico e scientifico al Responsabile del Procedimento del Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura dell'Università degli Studi di Cagliari (DICAAR).



Agencia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

1 DESCRIZIONE PROCEDURALE DEL CONCORSO DI PROGETTAZIONE IN DUE GRADI, art. 154 c 4 del D. Lgs. 50/2016

Come meglio specificato nel disciplinare / bando di gara, il concorso di progettazione in argomento è articolato in due gradi, ai sensi dell'art. 154, comma 4 del D. Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. Il secondo grado, avente ad oggetto l'acquisizione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, si svolge tra i soggetti individuati attraverso la valutazione delle proposte presentate nel primo grado e selezionate senza formazione di graduatorie di merito e assegnazione di premi.

Lo svolgimento della procedura avverrà attraverso piattaforme informatiche, a garanzia dell'anonimato.

Al primo grado verranno raccolte le idee progettuali dei candidati; le migliori idee selezionate dovranno presentare, al II grado, il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.

Al soggetto vincitore, che sia in possesso dei requisiti necessari, e previo reperimento della provvista finanziaria necessaria, potrà essere affidato l'incarico per la redazione del progetto definitivo, esecutivo, per il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione e per la direzione lavori, ricorrendo alla procedura negoziata prevista dagli articoli 63 comma quattro e 152 comma 5 del codice degli Appalti.

2 STIMA DEI COSTI PER LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI E CALCOLO DELLA PARCELLA AI SENSI DEL D.M. 17 GIUGNO 2016

Da calcoli parametrici su interventi simili, il Responsabile del Procedimento ha stimato l'importo necessario alla realizzazione delle opere oggetto del presente concorso di progettazione come pari a € 6.300.000,00 (seimilionitrecentomila euro), inclusi oneri per la sicurezza oltre IVA, spese tecniche e somme a disposizione del quadro economico.

È stato quindi condotto il calcolo degli onorari per i Servizi di Ingegneria e Architettura, ai sensi del D.M. 17 giugno 2016 e secondo la categoria di opera edilizia **E.18** "arredamenti con elementi acquistati dal mercato, giardini, parchi gioco, piazze e spazi pubblici all'aperto" - grado di complessità G 0,95, ritenuta *complessivamente* rappresentativa delle proposte progettuali in acquisizione.

La ripartizione tra i livelli di progettazione, nonché per il coordinamento per la sicurezza in esecuzione e per la direzione lavori, calcolata secondo il DM 17/06/2016 per la categoria E.18, il cui dettaglio è allegato al disciplinare / bando di gara, è il seguente:

RIEPILOGO		
	Prestazione	Corrispettivo incluse spese forf.
1	Progetto di Fattibilità tecnico - economica	55.390,00 €
2	Progetto Definitivo	204.445,41 €
3	Progetto Esecutivo	110.780,00 €
4	Coordinamento per la sicurezza in progettazione	35.735,50 €
5	Coordinamento per la sicurezza in esecuzione	89.338,73 €
5	Direzione lavori, contabilità e misura	198.842,46 €
TOTALI		694.532,09 €



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

3 ELABORATI DA REDIGERE

Gli elaborati che i concorrenti dovranno redigere sono dettagliati nel disciplinare / bando di gara. Il progetto vincitore dovrà essere acquisito dal Comune di Carbonia a livello di PFTE ai sensi del D. Lgs. 50/2016.

4 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

- D.Lgs. 50/2016 "Codice dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture";
- D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 per quanto vigente e applicabile;
- L.R. 13 marzo 2018, n. 8 "Nuove norme in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture"
- D.M. 145/2000 "Regolamento recante il Capitolato generale d'appalto dei Lavori Pubblici;
- D.Lgs. 81/2008 "Norme in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro";
- D.Lgs. n. 152/2006, "Norme in materia ambientale";
- D.M. 14/01/2008, "Norme tecniche per le costruzioni";
- D.P.R. 380/2001 "Testo Unico dell'Edilizia";
- D.lgs 22 gennaio 2004 n. 42 – "Codice dei beni culturali e del Paesaggio";
- D.P.R. 503/1996 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti del 5 novembre 2001 " Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti del 19 aprile 2006 " Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Altra normativa di settore applicabile.

5 VINCOLI E TUTELE RELATIVI AL CONTESTO DI INTERVENTO

I viali interessati dagli interventi previsti ricadono anche all'interno dei Centri storici/centri di prima formazione così come perimetrati dagli strumenti urbanistici vigenti (PUC e Piani Particolareggiati), e pertanto vanno rispettate le prescrizioni contenute nel Piano Particolareggiato del Centro Storico. Su tali aree sono da considerarsi anche i vincoli di cui al D.Lgs. 42/2004, ed i vincoli ambientali e storico culturali del Piano Urbanistico Comunale. La rilevante documentazione è reperibile sul sito istituzionale del Comune di Carbonia, nonché è resa disponibile ai concorrenti nel programma di concorso e relativi allegati.



Agencia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del Distretto del Carbone"

6 OGGETTO DEL CONCORSO DI PROGETTAZIONE

Il presente Documento di Indirizzo alla Progettazione va a definire gli indirizzi progettuali da perseguirsi nell'attuazione di un Concorso di Progettazione in due gradi, ex art. 154 comma 4 del D. Lgs. 50/2016, la cui proposta giudicata vincitrice dovrà dotare l'Amministrazione Comunale di un progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, "LE NUOVE PORTE DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del Distretto del Carbone", inteso come un insieme coordinato di interventi di rigenerazione di alcuni tra i principali spazi pubblici della città di Carbonia e dei suoi nuclei satellite.

Più precisamente si tratta di un insieme coordinato di interventi che prevede la riqualificazione sostenibile e integrata degli assi principali dei tre nuclei di fondazione tra il 1936 e il 1940: il Viale della Libertà di Bacu Abis, la Via Roma di Carbonia, la via Principe Amedeo di Cortoghiana.

7 MOTIVAZIONI GENERALI DELL'INTERVENTO

Carbonia e i suoi due "centri satelliti", Bacu Abis e Cortoghiana, costituiscono il sistema insediativo principale edificato e popolato alla fine degli anni '30 del '900 per sostenere la politica nazionale del carbone come fonte energetica "autarchica". Come è noto, già negli anni '50 fu abbandonata la politica protezionista del carbone Sulcis e le miniere furono progressivamente chiuse. Tuttavia, la grande importanza sociale e politico-economica che la città aveva assunto, testimoniata dall'imponenza dell'insediamento e delle sue infrastrutture, ha fatto sì che pur in uno scenario di netto ridimensionamento demografico (dai quasi 50 mila abitanti degli anni '50 ai circa 30 mila dopo il 2000) Carbonia abbia assunto ruoli urbani crescenti divenendo centro di servizi pubblici e privati per l'intero Sulcis, della cui provincia è stata anche capoluogo.

Sin dall'inizio del terzo millennio Carbonia ha proposto un vasto programma di recupero del patrimonio della fondazione fascista, che ha interessato sia la città stessa, con i suoi nuclei satelliti, sia la Grande Miniera di Serbariu, finanziato con le risorse europee, e che ha portato la città a vincere nel 2011 il Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa. In particolare, Carbonia ha riqualificato le piazze centrali dei tre nuclei: Piazza Roma a Carbonia, piazza S. Barbara a Bacu Abis, Piazza Venezia a Cortoghiana, con alcuni dei principali complessi pubblici al loro contorno (Teatro, Torre Littoria, Dopolavoro impiegati, etc.), oltre ad un insieme di edifici, di spazi pubblici e percorsi minori ma non per questo meno qualificanti.

Tuttavia, questo imponente programma ha ancora parti decisive su cui non è stato possibile intervenire: tra questi problemi irrisolti si individuano le principali porte d'accesso alle tre città minerarie:

1. la Via Roma, ingresso in città dal Centro Intermodale e dalla Miniera,
2. il "decumano" (la via Principe Amedeo) che collega Cortoghiana alla viabilità principale a livello provinciale,
3. il Viale della Libertà che conduce nella centrale Piazza S. Barbara a Bacu Abis, primissimo insediamento minerario del Distretto del carbone Sulcis.

Inoltre, rispetto agli obiettivi ed ai contenuti messi a fuoco nell'esperienza precedente, lo scenario strategico generale appare profondamente cambiato. Il succedersi delle crisi (economica, pandemica, climatica) e le nuove politiche per contrastarle – a partire dal Green Deal europeo e dalle imponenti risorse, programmate mediante il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ed il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione – hanno assegnato alle amministrazioni locali compiti aggiornati e in parte nuovi: la sostenibilità ambientale, la qualità ecologica dello spazio urbano, la sua "responsabilità energetica" nel favorire



Agencia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

comportamenti e tecnologie volte a ridurre i consumi e minimizzare le emissioni climalteranti, lo sviluppo del digitale al fine di produrre una governance delle relazioni e dei processi urbani sempre più efficace, coesiva e sostenibile.

Mobilità "dolce e intelligente", verde urbano come insieme di "corridoi ecologici", valorizzazione del significato storico e contemporaneo della città di fondazione e delle sue eccezionali qualità architettoniche e urbane, uso della memoria storica per favorire coesione sociale e una nuova e più avanzata identità: sono questi alcuni dei principali obiettivi e contenuti che il presente DIP assegna al Concorso di progettazione, e che ne dovranno caratterizzare i risultati.

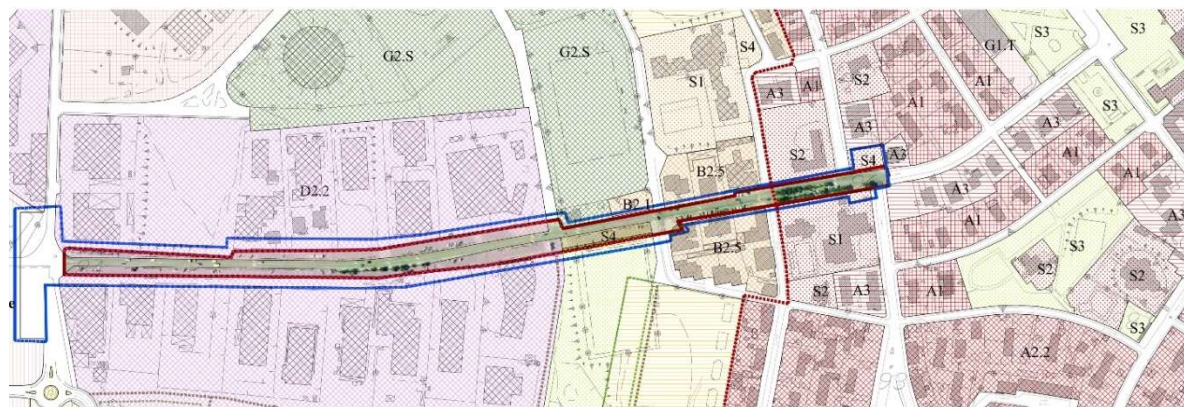


Figure 1 – a e 1 - b: Inquadramento aerofotografico e urbanistico di Via Roma (in rosso area oggetto di concorso di progettazione, in blu aree di connessione di studio opzionale)



Agencia per la
Coesione Territoriale

Ministro per il Sud
e la Coesione territoriale

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

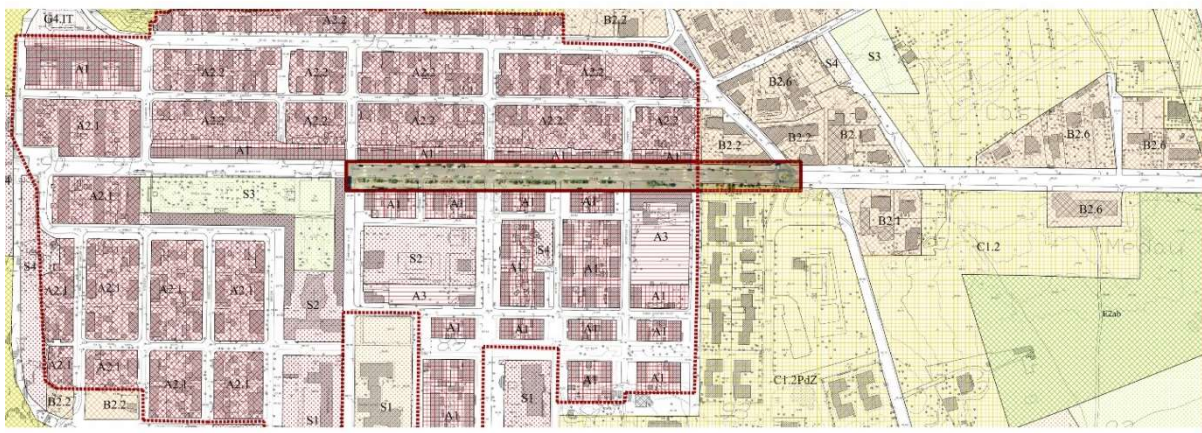


Figure 2 – a e 2 - b: Inquadramento aerofotografico e urbanistico di Corso Amedeo di Savoia a Cortoghiana



Agencia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

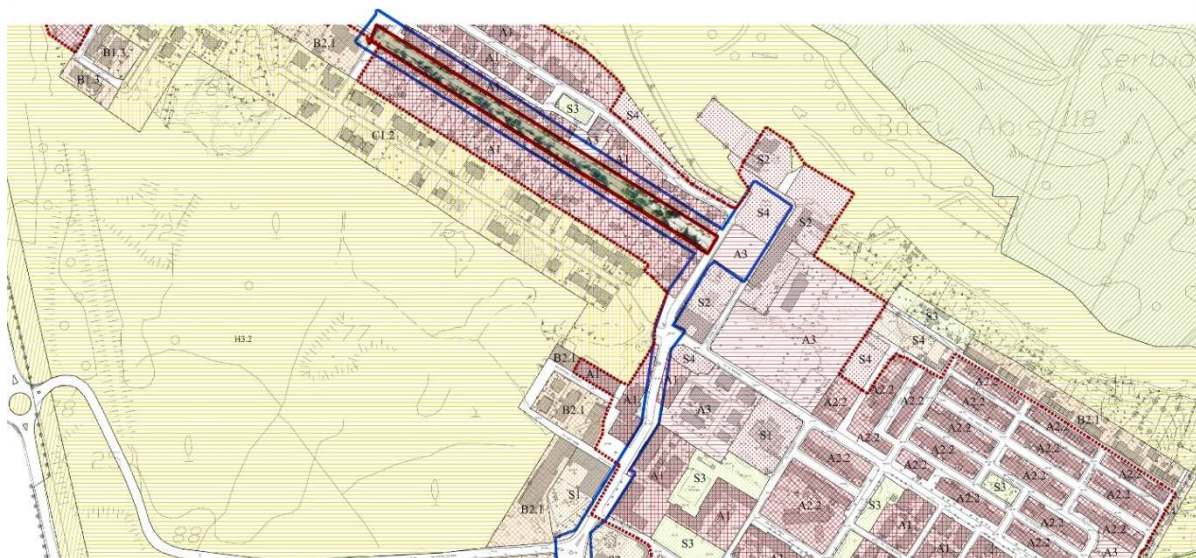
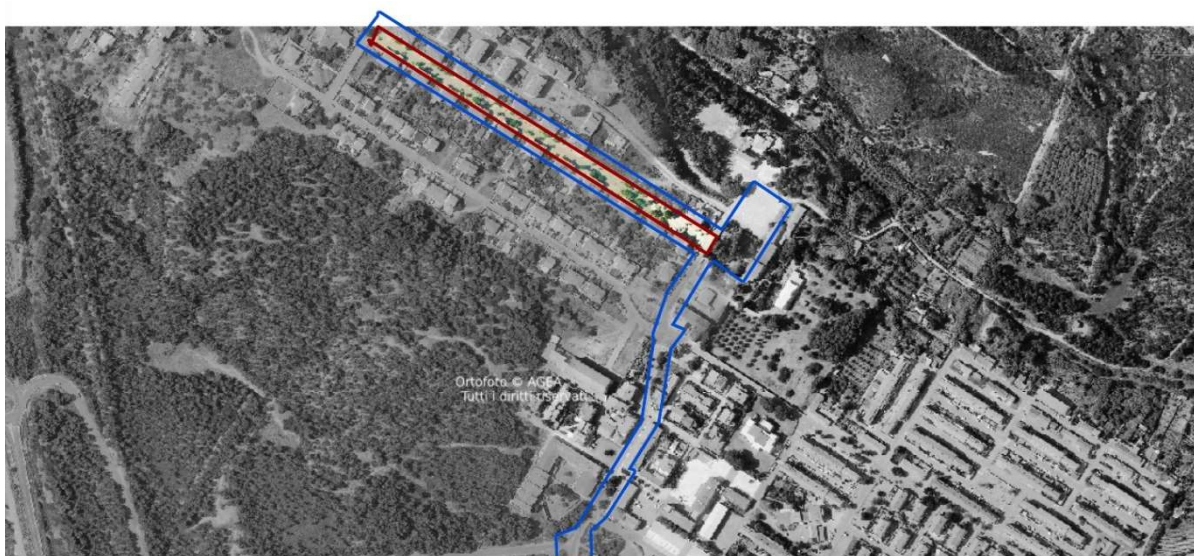


Figure 3 – a e 3 - b: Inquadramento aerofotografico e urbanistico di Viale della Libertà a Bacu Abis (in rosso area oggetto di concorso di progettazione, in blu aree di connessione di studio opzionale)



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

8 IL CONTESTO ATTUALE: INQUADRAMENTO GENERALE

8.1 Carbonia città di Fondazione e le città satelliti del "Distretto del carbone autarchico"

Il nucleo originario del polo sardo del carbone non risiede a Carbonia ma qualche chilometro più a nord est, nel comprensorio di Bacu Abis. Visitato da Mussolini nel '35, quell'insediamento minerario ottocentesco fa da palcoscenico all'annuncio della costituzione dell'Azienda Carboni Italiani (ACal), e meno di un anno dopo già vede sorgere il primo nucleo di 80 alloggi "razionali" nel contesto di un embrionale "nucleo giardino" del costituendo villaggio operaio. L'operazione carbone autarchico nasce però altrove, nel quadro della politica di valorizzazione delle risorse "nazionali" contro le "sanzioni" comminate all'Italia proprio in quel momento. L'accelerazione del progetto carbone coincide con la decisione di rafforzare e intensificare la produzione negli insediamenti minerari esistenti costruendo due piccole company towns a bocca di miniera: quella che dopo varie vicissitudini terminologiche verrà chiamata Arsia, in Istria, e appunto Bacu Abis. Il nucleo di primo impianto di Bacu Abis è frutto del pensiero progettuale dello studio Stuard di Trieste, che dal '35, anno di avvio dei progetti per Arsia e Bacu Abis, al '37 quando si comincia a lavorare a Carbonia, è impegnato in un'operazione di allestimento senza precedenti, con centinaia di residenze, alberghi operai, monumenti ed edifici pubblici oltre al lavoro di pianificazione per le tre città nuove. La il Viale della Libertà è l'asse portante di questo che diventerà poi un centro "satellite" del distretto del carbone sardo.

La politica dell'ACal prende subito il ritmo concitato che ne caratterizzerà poi sempre l'azione. L'accelerazione delle prospezioni già nel 1937 porta alla scoperta del nuovo imponente giacimento di Serbariu, depositario di risorse che appaiono veramente strategiche. Il distretto del carbone sardo cambia scala: si compone rapidamente un aggiornamento del programma insediativo che avrà come fulcro, a bocca della nuova miniera, la nuova company town di Carbonia. Si tratta ormai di rendere l'insediamento operaio proporzionato all'obiettivo dell'estrazione di quantitativi di carbone che si devono misurare con la scala dei milioni di tonnellate.

Carbonia ha un impianto urbano di grande dignità, prodotto dell'intersezione tra una morfologia urbana di qualità ed una tipologia edilizia razionale e perfettamente adeguata alla forma della città. Carbonia appare tuttora, e tanto più appariva all'atto della fondazione, come la proiezione "civile" della grande miniera di Serbariu. Il legame città - industria era chiarito in maniera didascalica dall'asse - la Via dell'Impero - che collega la miniera con il polo fondamentale di Carbonia: la piazza Roma. Per situare gli edifici pubblici più rappresentativi e lo spazio-piazza che li connette si sceglie il terrazzo più panoramico di cui dispone il sito di Carbonia, un pianoro a quota 106 metri, dal quale la città guarda dunque verso la miniera ma anche verso la valle ed il mare e, mentre dichiara la sua natura di città operaia, non rinuncia ad essere anche e nello stesso tempo città-giardino, espressione di un approccio naturalistico e "pittorresco" temperato dalla chiarezza razionalista e da un'ideologia igienista che danno forma ad una particolare espressione del rapporto con il paesaggio. Carbonia è anzitutto *company town*, e come tale viene progettata attraverso la ripetizione seriale del tipo edilizio della residenza popolare e operaia. La struttura di Carbonia ha retto a repentini cambiamenti di rotta, a condizioni attuative estreme, in tempi di autarchia e di economie ristrettissime. La "prima Carbonia", progettata e costruita in due anni, dalla fine del '36 al dicembre del '38, è una città di circa 10.000 abitanti, con uno schema semplice fortemente gerarchico e con una netta divisione per classi sociali. Al centro, come detto, la Piazza Roma concentra tutti i poteri e le istituzioni fondamentali: Municipio, Chiesa, Teatro, Dopolavoro, Casa del Fascio. A immediato ridosso della piazza viene tracciato il quartiere dei dirigenti e degli impiegati, sovrastato dalla Villa del Direttore e incernierato sull'asse di collegamento principale tra Piazza e Miniera.



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

A nord e a sud i due quartieri operai sono a loro volta collegati alla miniera con due percorsi minori e distinti, che formano con l'asse principale un tridente che converge sull'accesso, circa 800 metri a valle. Un unico asse longitudinale collega i due blocchi operai tra loro e con la piazza Roma. Questo schema ha resistito a tutte le modificazioni (la principale delle quali è stata il riempimento dello spazio vuoto tra la città dei dirigenti e la miniera con un denso distretto commerciale recente) è ancora perfettamente leggibile.

8.2 La "Grande Carbonia". Dalla Città-giardino alla Città razionalista

Il cantiere della città del carbone, costruita per i primi 10 mila minatori, è ancora in corso di completamento e popolamento quando l'urgenza dell'autarchia energetica richiede un drastico aggiornamento del progetto complessivo. Il distretto minerario cambia scala; al suo centro Carbonia assurge al ruolo di capitale provinciale, della taglia prevista di 50 mila abitanti (che in effetti raggiungerà, dopo la parentesi bellica), e altre unità satelliti vengono previste (di esse verrà realizzata nel 1940 soltanto Cortoghiana, su progetto esemplare di Saverio Muratori). La "Grande Carbonia" si sviluppa senza soluzione di continuità con la prima: si comprende però immediatamente che la crescita di capacità ricettiva necessaria per ospitare popolazione e quindi manodopera in misura esponenzialmente crescente non poteva tradursi in una dilatazione proporzionale della crescita in estensione, a meno di costi infrastrutturali e sociali non sostenibili. Quindi la sequenza di azioni che immediatamente corrisponde alle nuove direttive è tutta rivolta a densificare la città, prima ancora di estenderla, addensando i cottages della prim'ora sullo stesso sedime urbano e completando e integrando il settore attorno al colle (poi parco) del Rosmarino. L'Ufficio Tecnico dell'IFCP dell'Azienda, con la doppia regia interna ed esterna di Calini e Montuori (tanto affiatati da associarsi in studio qualche anno dopo), governa progetti, appalti e cantieri, con la conseguenza che si riesce a tenere per tutto il biennio '39-'40 un disegno coerente del sistema urbano e dei lotti edilizi che via via si susseguono abbastanza ordinatamente.

Eugenio Montuori, il nuovo progettista di Carbonia capitale, non è certo una figura di secondo piano nella prima fase della fondazione. A lui si deve l'intero quartiere dirigenti e impiegati, con la Villa del Direttore e l'Albergo Impiegati, oltre ai primi centri di servizi di quartiere. Montuori a metà del '39 ha già consegnato il progetto delle nuove case a quattro piani e sei appartamenti per piano: sono la Case Intensive Tipo Montuori O/5c, da tutti chiamate "Pistoni". I Pistoni costituiscono un modello insediativo nuovo. Le case (relativamente) alte ribaltano il concetto di abitazione a bassa densità e radicata al suolo: a un nucleo originario centrale fatto di villini nel verde, e spazi pubblici dilatati, contrappongono la nuova periferia a densità molto più alta, quella dei condomini di appartamenti e spazi condivisi ma separati dall'abitazione.

Nel 1940 viene progettata e si avvia la costruzione dell'ultima "città satellite" del distretto del carbone: Cortoghiana, contigua ai pozzi della miniera omonima. Il nuovo polo urbano, dimensionato per 5 mila abitanti, viene progettato dal Saverio Muratori e in pochi mesi messo in esecuzione. La struttura urbana è disegnata su un tracciato rigorosamente ortogonale, con l'immensa "piazza Venezia che ne è il cuore, e il cardo che collega la stessa piazza con la viabilità provinciale e con la miniera. Pur ridimensionata demograficamente, si tratta di un nucleo vitale e importante, di alta qualità architettonica e urbanistica.



Agenzia per la
Coesione Territoriale

Ministro per il Sud
e la Coesione territoriale

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

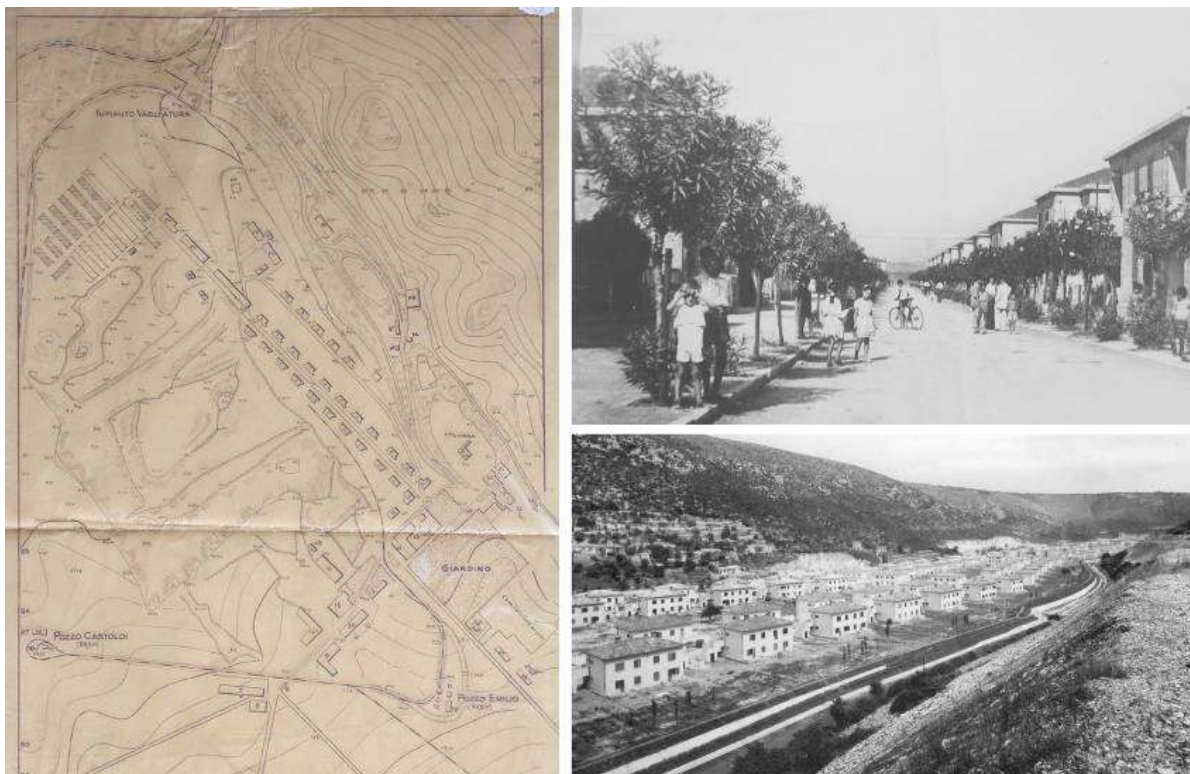


Figura 4: Planimetria di Bacu Abis (1936). In alto a destra il Viale della Libertà, in basso la città "gemella" di Arsia, polo del carbone istriano.

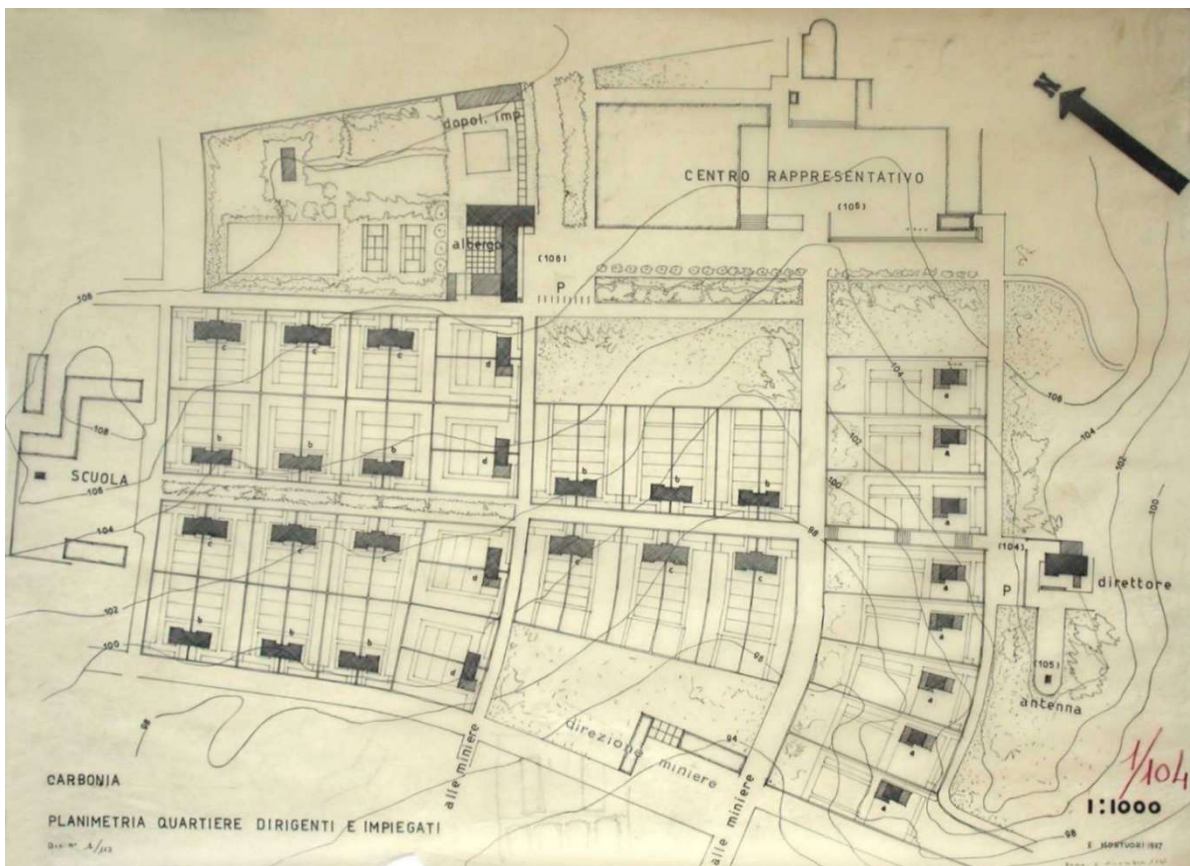


Figura 5: Carbonia. Piano Particolareggiato del quartiere degli impiegati.



Agencia per la
Coesione Territoriale

Ministro per il Sud
e la Coesione territoriale

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022

Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

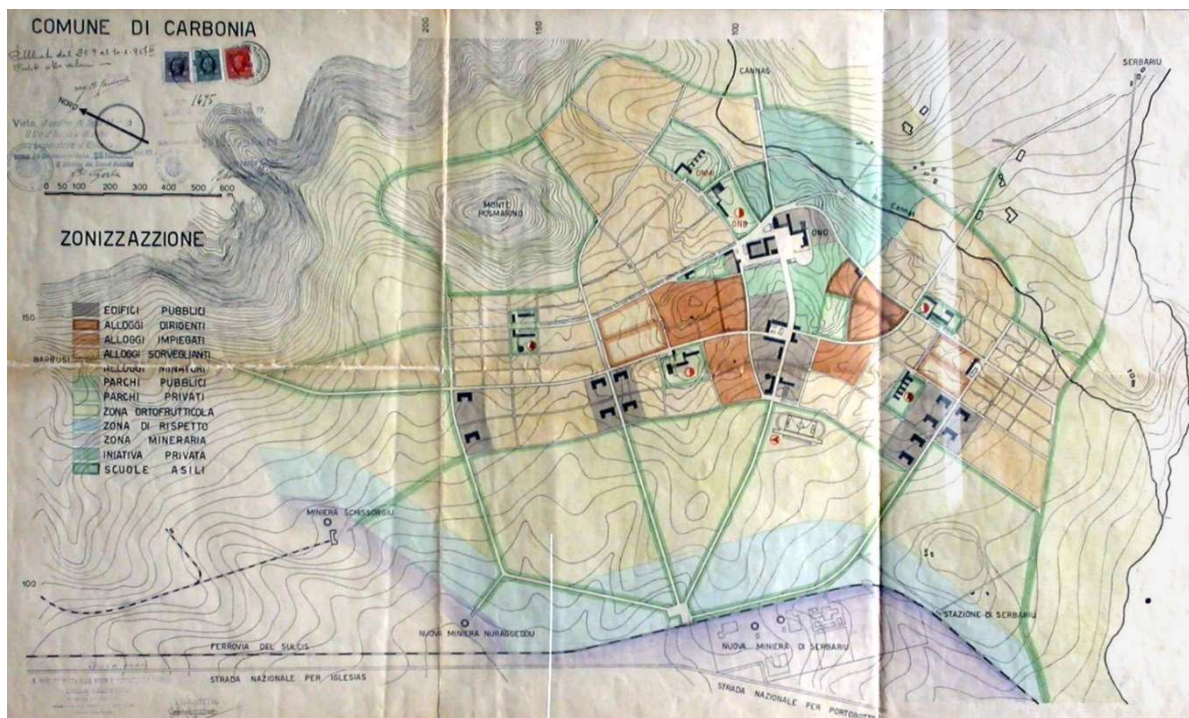
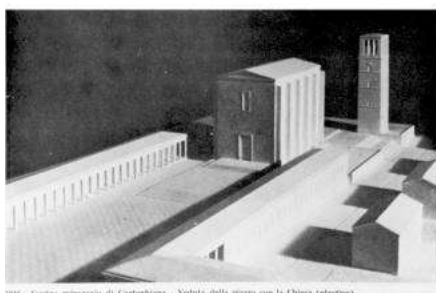


Figura 6: Carbonia. Piano Urbanistico della Città (1937).



1936 - Centro minerario di Cortoghiana - Vista della piazza con la Chiesa (plastico)

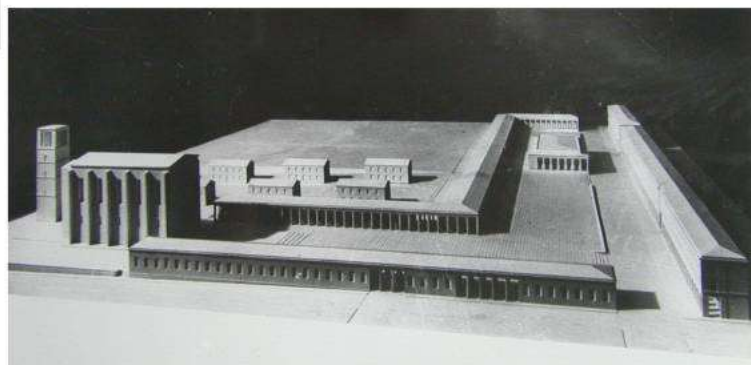
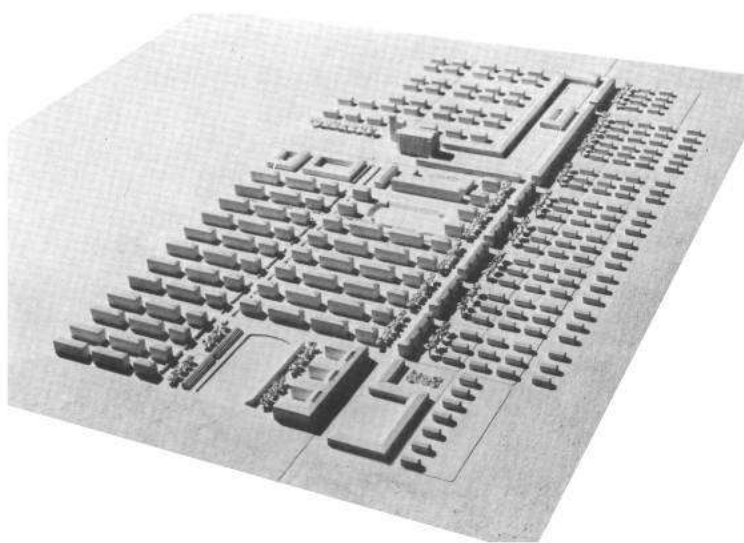


Figura 7: Progetto per Cortoghiana, modelli e immagini del tempo (1940)



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

9 ESIGENZE E BISOGNI DA SODDISFARE

L'intervento a concorso si inquadra all'interno di un programma di lunga durata, che l'amministrazione della città ha portato avanti coerentemente, sul recupero e la rigenerazione della Città di Fondazione, e che le è valso nel 2011 il prestigioso Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa. In particolare, la qualità diffusa perseguita negli spazi centrali più significativi della città di Carbonia e dei suoi centri "satelliti" Cortoghiana e Bacu Abis, ovvero il sistema unitario del "distretto del carbone autarchico", ha consentito di riattivare un tessuto socio economico legato ad un nuovo modo di vivere la città.

Tuttavia, alcuni spazi di accesso alla città e di connessione con il territorio, destinati a completare il programma delle nuove viabilità in ingresso (il Centro intermodale, il passante ovest e il nuovo corridoio verde della via del minatore tra tutti) e la riqualificazione dell'area intorno alla miniera, non sembrano caratterizzarsi per la stessa qualità e spesso sono obliterati dalle attività commerciali o dallo stesso assetto viabilistico. Inoltre, appare urgente intervenire su alcuni spazi dei due nuclei "satelliti", Cortoghiana e Bacu Abis, i cui sistemi di spazio pubblico sono stati solo parzialmente interessati dalle riqualificazioni degli ultimi anni, e che hanno sofferto della perifericità dei due centri, posti all'estremità nord del territorio comunale e distanti poco meno di 10 km dal centro. A Carbonia la riqualificazione della piazza Roma avvenuta nel 2004 e le successive trasformazioni delle vie Gramsci, Manno, della piazza Rinascita, della piazza Marche ma anche i più recenti parchi lineari lungo il Rio Cannas, hanno mostrato la ricchezza e l'articolazione del sistema degli spazi pubblici, che forma una rete diffusa e articolata di piazze, ambiti semi-pubblici, giardini privati, che rappresentavano una delle cifre più peculiari e uno degli aspetti più durevoli della fondazione.

Obiettivo del progetto è dunque quello di cercare una connessione e un completamento del programma di riqualificazione dello spazio pubblico attuato finora insistendo su quegli ambiti di accesso principale ai centri abitati che oggi sembrano interessati da processi di marginalità e degrado. In tal senso, gli ambiti individuati dovranno costituire "modelli ripetibili" di spazi pubblici e viali che, incorporando i nuovi temi della mobilità sostenibile, reinterpreteranno la connessione tra le reti territoriali e i luoghi abitati, tra i margini e il centro riqualificato. Si vuole porre, inoltre, particolare attenzione anche agli spazi residuali, a quelle aree incerte spesso degradate e in stato di abbandono che possono invece implementare la dotazione del verde urbano e dello spazio pubblico esistenti.

La rigenerazione di queste fondamentali arterie del sistema integrato delle "città del carbone" è destinata a costituire un importante strumento di coesione sociale:

- dal punto di vista funzionale, per riportare una città nata come polo della modernizzazione energetica al centro dei nuovi processi dell'innovazione *smart*, digitale e sostenibile
- dal punto di vista simbolico e rappresentativo, per rafforzare l'identità e il ruolo leader territoriale del sistema-Carbonia.



*Agencia per la
Coesione Territoriale*



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

10 OBIETTIVI DA PERSEGUIRE E STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI

Le aree oggetto dell'intervento proposto, pur afferenti a tre ambiti diversi, devono essere coerenti con i caratteri del luogo ma anche tra loro, in modo da rafforzare l'unità dei tre insediamenti fondamentali che compongono il distretto del carbone e contemporaneamente la ricchezza delle sue articolazioni interne. Per questo motivo l'intervento, oltre che rifarsi agli strumenti della pianificazione che già hanno definito le modalità della riqualificazione integrata dello spazio pubblico storico, deve anche riferirsi ad approcci tipologici comuni nonché a linee e profili formali e scelte materiche coerenti e replicabili.

La precisa individuazione delle aree è contenuta nell'elaborato grafico denominato "perimetri delle aree di intervento".

Le proposte progettuali dovranno essere redatte tenendo conto di tutte le aree perimetrate, con il relativo vincolo dell'importo massimo dei lavori stimato e delle necessità più strettamente tecnico-prestazionali quali quelle legate alla viabilità (veicolare e pedonale-ciclabile) alla dotazione del verde, alla dotazione di servizi legati allo spazio pubblico, alla accessibilità, e più in generale alla coerenza con i punti fondamentali definiti dal PNRR e dal FSC di cui ai paragrafi successivi.

Tutte le aree individuate sono nella disponibilità del comune e dunque non vi saranno ulteriori passaggi amministrativi relativi alle stesse.

Obiettivi generali:

1. Riqualificazione urbana e immagine urbana unitaria delle "porte" della città, in coordinamento tra aspetti funzionali e paesaggistici;
2. Sviluppo quantitativo e qualitativo del verde urbano e delle superfici drenanti al fine di costituire "corridoi ecologici urbani";
3. Promozione e supporto alla mobilità sostenibile ed alla digitalizzazione dei sistemi di fruizione della città;
4. Mantenimento in efficienza della viabilità con adeguati punti di sosta e parcheggi;
5. Inserimento delle nuove "porte" della città nel più complessivo programma di rigenerazione culturale e turistica e di sviluppo degli "Itinerari dell'Architettura Moderna" in proiezione internazionale;
6. Coerenza generale delle proposte con gli obiettivi relativi al FSC ed al PNRR;
7. Sostenibilità economica.

Elementi ricorrenti specifici della progettazione richiesta nei tre ambiti (elenco solo esemplificativo):

- progetto del verde urbano con particolare riferimento al sistema delle alberature, per una città più resiliente e dotata di corridoi ecologico-ambientali;
- nuove pavimentazioni e arredo urbano per spazi pubblici di qualità, con superfici che associno ad una buona percorribilità pedonale, ciclabile e veicolare anche il corretto drenaggio delle acque, upgrade architettonico e tecnologico della rete dell'illuminazione pubblica, anche con riferimento ai supporti;
- riconfigurazione della sezione stradale in funzione della mobilità sostenibile, con punti di sosta e ricarica per nuove tipologie di veicoli;



- integrazione dei tre assi urbani – porte d'accesso ai rispettivi centri di Carbonia, Cortoghiana e Bacu Abis - nella rete culturale del Museo all'aria aperta-CIAM (Carbonia Itinerari dell'Architettura Moderna, vedi Allegato), con la previsione di sistemi informativi anche digitalizzati.

A seguire l'individuazione e la descrizione dei tre ambiti di intervento.

10.1 Ambito 1: Carbonia, l'asse Città - Miniera (la "via dell'Impero"): da Piazza Italia, il tratto meridionale della via Roma. Sino al Centro Intermodale

È l'area in assoluto più complessa e strategica, che si colloca lungo e attorno all'asse principale della fondazione, che iniziava con la centralissima piazza Roma, proseguiva nel primo tratto con il quartiere dei dirigenti (sovrastato dalla "Villa Sulcis" del Direttore della miniera) e terminava dopo meno di un chilometro all'ingresso della miniera. Nelle aree libere tra la miniera stessa ed il quartiere dei dirigenti si è costituito a partire dagli anni '70 il principale distretto commerciale alle porte della città, tuttavia caratterizzato da un certo disordine ed eterogeneità di tipo edilizio. Ciascun complesso commerciale infatti ha scelto una sua modalità di affaccio sul viale, con recinzioni, accessi, spazi di sosta ed evoluzione dei veicoli non coordinati; altrettanto è accaduto per gli edifici, eterogenei per dimensioni, materiali, finiture.

Lo spazio pubblico è contraddistinto dalla presenza di una sede stradale a doppio senso di percorrenza con ambiti pedonali laterali di differente larghezza e una dotazione di spazio verde e alberature irregolare e discontinua. L'area si connota anche per la complessa configurazione degli accessi ai padiglioni commerciali che si sviluppano su entrambi i lati stradali, per la difficile commistione con gli spazi dei parcheggi legati alle stesse attività commerciali, per una non chiara configurazione dei percorsi.

Il tratto che costituisce area di progetto ha inizio dall'importante snodo tra la via Roma e il viale Trieste costituito dalla piazza Italia, una delle piazze del sistema di spazi pubblici facenti capo alla via Roma già compreso nel disegno fondativo. A monte di piazza Italia il sistema della viabilità pubblica, già riqualificata e quindi esclusa dal perimetro di progetto è caratterizzata da:

- una sezione costante, tipica della città giardino della prima Carbonia, costituita da ampi marciapiedi alberati e da una sezione stradale di circa 8 m.
- bassi muri in trachite costituiscono le recinzioni che delimitano il confine pubblico-privato e che formano uno dei più importanti elementi unificatori dell'immagine della città di fondazione.

Questo sistema prosegue sporadicamente nel primo tratto a valle della piazza Italia (quello interessato dal presente intervento) ma viene poi sostituito dal sistema caotico costituito dai confini delle nuove recinzioni commerciali.

Aspetti strategici

Uno degli obiettivi principali del progetto dovrà essere quello di ridare un assetto unitario allo spazio pubblico, in modo da ricucire la casualità eterogenea dei singoli interventi edilizi. In questo senso un ruolo determinante si richiede che venga affidato al sistema delle alberature e del verde, oltretché alle superfici pedonali e carrabili.

Si segnala infine che la testata della via Roma è stata radicalmente modificata dal nuovo Centro Intermodale, costruito intorno al 2010 con la consulenza di Luigi Snozzi, ed è conseguentemente esclusa dal perimetro di progetto. Tuttavia è necessario che il progetto stesso tenga conto di questa importante presenza: si tratta di un grandioso portico in cemento



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

armato a vista che copre la stazione di testa della linea ferroviaria Carbonia – Cagliari, mentre sul retro insiste un grande parcheggio di scambio per gli autobus e le autovetture. Su questo Centro Intermodale convergono rilevanti flussi di traffico: una rotatoria smista i percorsi veicolari sul fronte strada.

Sintesi di elementi e problematiche rilevanti sotto il profilo esigenziale relativamente allo stato di fatto:

Alberature discontinue, aree verdi in parte incolte, sede carrabile con differenti configurazioni, spazi pedonali, parcheggi diffusi con una certa casualità a servizio delle attività commerciali (peraltro aggiuntivi a quelli che le stesse hanno obbligatoriamente installato nelle loro aree pertinenziali), accessi di tipologie disparate alle aree commerciali.

Vincoli tecnici da rispettare:

Carreggiata a doppio senso di circolazione con unica corsia per ogni senso di marcia, delle dimensioni di 8 m circa

Progettazione richiesta (elenco non esaustivo):

- Riconsiderazione ed eventuale riconfigurazione delle sezioni stradali per ricucire la casualità eterogenea dei singoli episodi edilizi. In questo senso un ruolo determinante sarà giocato dal sistema delle alberature, oltretché dalle superfici pedonali e carrabili;
- progetto del verde con specifico riferimento al sistema delle alberature e di altri sistemi verdi particolarmente importanti per la riqualificazione e schermatura dei fronti urbani, e/o di fasce verdi lineari e puntiformi;
- Rafforzamento della mobilità sostenibile: nuove pavimentazioni e arredo urbano; punti di sosta con eventuali pensiline per l'ombreggio, con colonnine di ricarica per veicoli elettrici; ottimizzazione dell'impianto di illuminazione pubblica; altri eventuali elementi per favorire le qualità e le connessioni urbane.
- Supporti informativi anche digitalizzati per la fruizione culturale e turistica della via Roma come "porta" della città relazionati con la storia della città di fondazione e con gli Itinerari culturali CIAM.

Area interessata:

via Roma da piazza Italia al Centro Intermodale esclusi

Superficie Complessiva: 16850 mq

Aree di connessione non oggetto di concorso di progettazione: piazza Italia e Centro Intermodale: 4350 mq

Zone Territoriali Omogenee P.U.C.:

Zona A (Centro storico)

Zone (di contatto alla viabilità) G - Sottozona G2.S (Sport a livello di area vasta) e B (Completamento residenziale)

Zona (di contatto alla viabilità) D - Sottozona D2.2 (Insediamenti commerciali e artigianali in ambito urbano)



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

Sezioni tipologiche e stralci delle aree di intervento

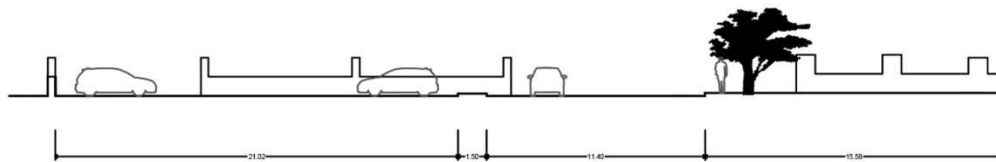


Figura 8: Via Roma – Piazza Italia



Agencia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

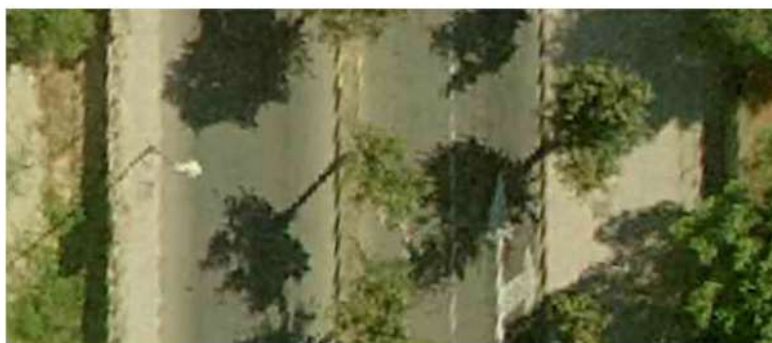
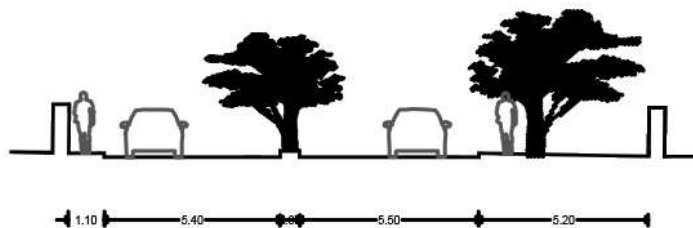


Figura 9: Via Roma, tratto Piazza Italia - via Deffenu

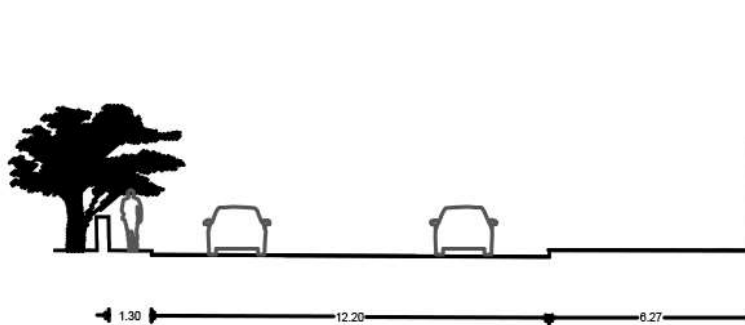


Figura 10: Via Roma, tratto via Deffenu – via Balilla



*Agenzia per la
Coesione Territoriale*

*Ministro per il Sud
e la Coesione territoriale*

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

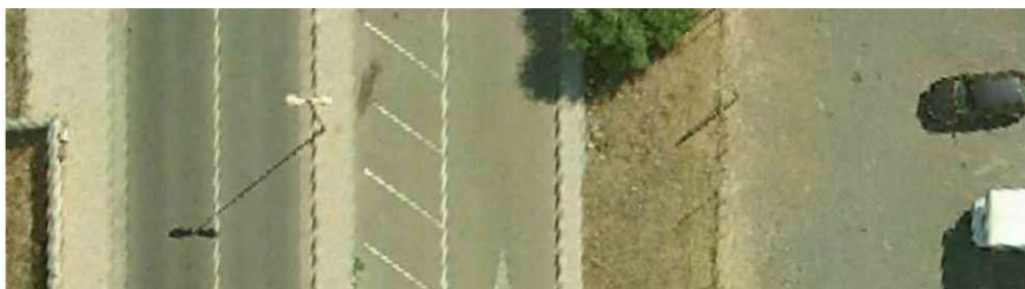
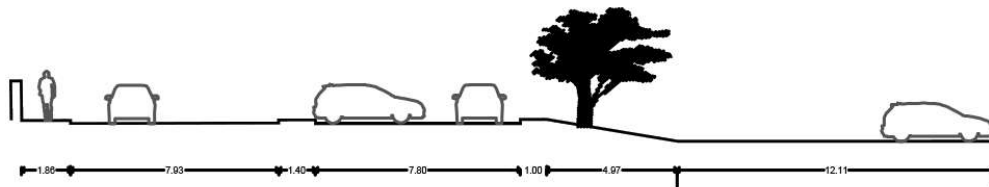


Figura 11: Via Roma, tratto presso Upim

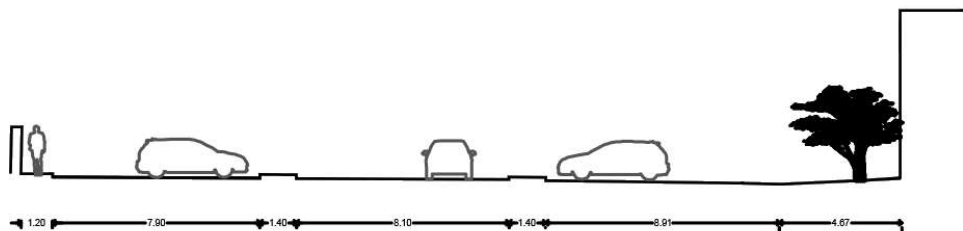


Figura 12: Via Roma, tratto presso centro intermodale



10.2 Ambito 2: Cortoghiana: il "decumano" - corso Amedeo di Savoia, boulevard di accesso

Si tratta dell'asse fondativo della città razionalista di Cortoghiana, dimensionato dal suo progettista, Saverio Muratori, con una sezione imponente, pari a circa 25 metri di distanza tra i fronti edificati. La sezione corrisponde all'importanza e al ruolo urbano assegnato a quest'asse, che inizia incrociando la strada statale 126, dorsale dei collegamenti tra tutti i centri minerari principali e si conclude dopo quasi un chilometro di sviluppo sulla piazza Venezia, vero cuore della fondazione fascista del 1940. Cortoghiana, dimensionata per 5000 abitanti, a causa della guerra subisce un ridimensionamento che la porta ad averne circa 3500 nel '51; successivamente subirà il contraccolpo della crisi e poi della chiusura della miniera, ed attualmente ne ospita meno di 2500. Ciò testimonia comunque che, dopo la crisi degli anni '60-'70, il centro ha dimostrato una non trascurabile tenuta. Il "decumano" con la sua piazza disimpegna la quasi totalità della vita sociale di Cortoghiana, dalla chiesa alla sede della circoscrizione, sino alla gran parte delle attività commerciali. La Piazza e la porzione dell'asse che la serve, con i portici antistanti, è stata oggetto di un importante intervento di rigenerazione e recupero del suo assetto originario, con l'eliminazione di elementi aggiunti incongrui e la riqualificazione delle superfici pedonali e viarie (Via Irma Bandiera), nonché della sua illuminazione pubblica.

Il tratto oggetto del presente intervento inizia dove termina il precedente, dove finisce la piazza Venezia e si conclude all'intersezione con le vie Loi e Ferrari, dove una rotonda disimpegna e collega la bretella verso la SS126. IL tratto ha uno sviluppo di circa 350 m. Il fronte nord è costituito da una sequenza di 5 blocchi di edifici sociali risalenti alla fondazione, case in linea di due livelli sopra il piano terra, più un ultimo isolato di più recente edificazione. Un marciapiede profondo circa 5.m, con un debole allineamento di sporadici alberi, accennare ad una tipologia di viale alberato incompiuta: come si rileva dal plastico originario, su quel lato non erano previste alberature. La carreggiata stradale, di poco inferiore ai 12 m, a doppio senso di marcia, comprende sempre sul lato nord una linea di parcheggi che riduce la sezione stradale a due corsie.

Sul fronte opposto il tessuto è completamente differente: dieci testate di palazzine sempre risalenti alle abitazioni sociali della fondazione, non disegna più un tessuto continuo, e sempre il plastico originario ci dice che il fronte strada doveva essere costituito dal filare delle alte alberature previste, e solo parzialmente realizzate. La grande profondità dello spazio tra la fine della carreggiata e il fronte edificato sud, pari a oltre 11 metri, oltre ad un filare discontinuo e disomogeneo di alberature (il cui asse è collocato a quasi 7 m dal fronte) ospita al suo interno un insieme discontinuo di aiuole, marciapiedi, parcheggi, che utilizza in modo disfunzionale una fascia di grande ampiezza e importanza.

Aspetti strategici

Il tema di progetto riguarda la realizzazione di un *boulevard* che associ una nuova configurazione della sezione stradale alle nuove necessità di mobilità sostenibile e ad un nuovo assetto della vegetazione urbana, tale da ricostituire un corridoio ambientale. In questo senso un ruolo determinante si richiede che venga giocato dal sistema delle alberature e del verde, oltreché dalle superfici pedonali e carrabili. L'intervento dovrà tenere conto del disegno originario della Fondazione attualizzandolo ai temi della costruzione di un microclima urbano, della mitigazione delle isole del calore generate dai grandi blocchi residenziali, della accessibilità ai servizi urbani, della mobilità sostenibile.

Sintesi di elementi e problematiche rilevanti sotto il profilo esigenziale relativamente allo stato di fatto:

Sezione carrabile ampia con differenti configurazioni, marciapiedi ampi e irregolari con alberature discontinue e superfici degradate, fasce per parcheggi, frequenti incroci con strade ortogonali all'asse che danno accesso alle aree residenziali retrostanti.



Agencia per la
Coesistenza Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

Vincoli tecnici da rispettare:

Carreggiata a doppio senso di circolazione con unica corsia per ogni senso di marcia

Progettazione richiesta (elenco non esaustivo):

- Riconfigurazione delle sezioni stradali per utilizzare le potenzialità inesprese e realizzare un viale urbano ottimale. Un ruolo determinante sarà giocato dal sistema delle alberature, oltreché dalle superfici pedonali e carrabili;
- Sostegno alla mobilità sostenibile: nuove pavimentazioni e arredo urbano; punti di sosta con eventuali pensiline per l'ombreggio, con colonnine di ricarica per veicoli elettrici; ottimizzazione architettonica e tecnologica dell'impianto di illuminazione pubblica; altri eventuali elementi per favorire le qualità e le connessioni urbane.
- Supporti informativi anche digitalizzati per la fruizione culturale e turistica del Corso Amedeo di Savoia – piazza Venezia come "porta" della città relazionati con la storia della città e con gli Itinerari culturali CIAM

Area interessata:

Corso Amedeo di Savoia

Superficie: 9750 mq

Zone Territoriali Omogenee P.U.C.:

Zone (di contatto alla viabilità) B (Completamento residenziale) e C (Espansione residenziale)

Zona A (Centro storico)

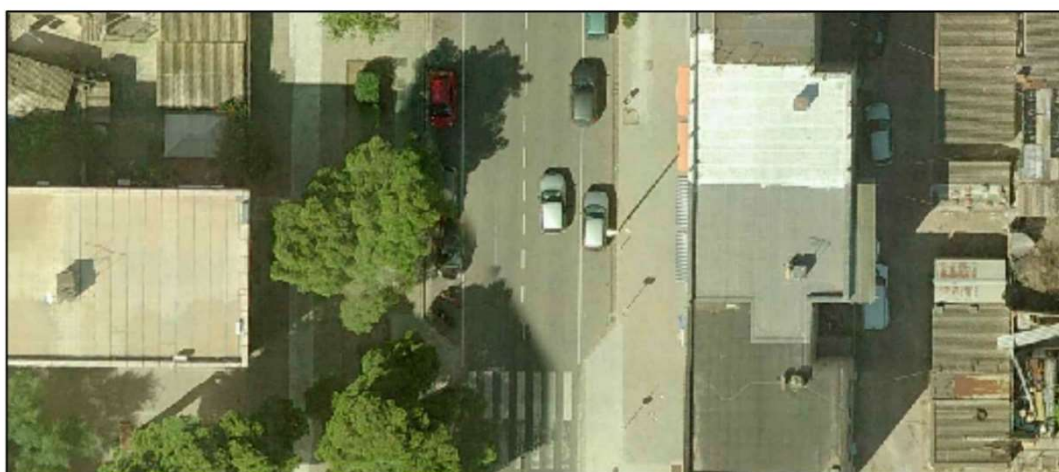
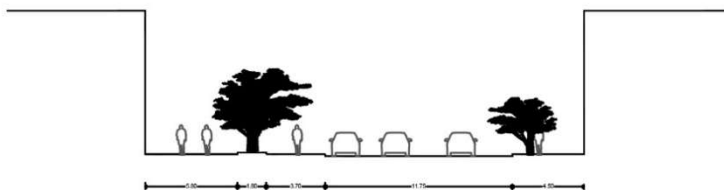


Figura 13: Corso Amedeo di Savona, Cortoghiana



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

10.3 Ambito 3: Bacu Abis. La piazza lineare del Viale della Libertà

E' il primo nucleo di Bacu Abis, la prima città operaia impiantata nel bacino carbonifero. Nato nel 1936 con un forte connotato di qualità su progetto dell'architetto-urbanista Gustavo Pulitzer, che stava realizzando contemporaneamente la città "gemella" di Arsia, in Istria, presenta ora caratteri evidenti di marginalità e di degrado.

Il viale, documentato in molte immagini storiche, si collocava su un piccolo crinale in direzione della centralità ottocentesca della Piazza S. Barbara, ed era stato progettato come una piccola "Unità d'abitazione" costituita da 10 coppie di case operaie del tipo a "cottage" quadrifamiliare con 80 alloggi, allineate sull'asse perfettamente rettilineo. Costituendo così una minima "città giardino" ideale, modello dei futuri insediamenti. Bacu Abis fu subito messo ai margini dalla scoperta del grande giacimento di carbone a Serbariu, a circa 10 km di distanza, presso il quale fu avviata e realizzato il centro principale del distretto del carbone. Resta comunque un insediamento testimone della "epopea del carbone", che ospita ancora più di 1500 abitanti, pur avendo subito dal 1951 un esodo che ha ridotto di circa 2/3 una popolazione che subito dopo la cessazione della guerra ammontava a circa 4500 unità.

Questo progetto di riqualificazione si deve dunque rivolgere ad una comunità viva benché ridimensionata, e deve puntare a reinterpretare questo insediamento sociale di qualità come un esteso spazio pubblico lineare, una sorta di corridoio alberato. I circa 300 m di sviluppo dell'asse, nella parte interessata dal programma, sono composti da una carreggiata unica a doppio senso di marcia, della larghezza di 6 m, adeguata a disimpegnare i venti "villini" che la fiancheggiano, serviti pedonalmente da due ampi marciapiedi con un filare di modeste alberature ciascuno, poste queste in piccolissime aiuole quasi a filo strada. Questo asse se riqualificato non solo può costituire un importante elemento di miglioramento della qualità residenziale ma può introdurre per il nucleo di Bacu Abis un nuovo polo pubblico complementare a quello della piazza Santa Barbara, riqualificata a partire dal 2005.

La Via S. Barbara che fiancheggia la piazza viene inoltre considerata e perimetrata come Area complementare a quella di intervento del Viale della Libertà.

Aspetti strategici

Il tema di progetto riguarda la riqualificazione di un viale urbano tipico delle città giardino che determini una nuova configurazione di alcuni elementi della sezione stradale adeguata alle nuove necessità di mobilità sostenibile, tale da ricostituire un corridoio ambientale. In questo senso un ruolo determinante si richiede che venga giocato dal sistema delle alberature e del verde, oltreché dalle superfici pedonali e carrabili.

L'intervento dovrà tenere conto del disegno originario della Fondazione aggiornandolo ai temi della costruzione di un microclima urbano e della accessibilità sostenibile.

Sintesi di elementi e problematiche rilevanti sotto il profilo esigenziale relativamente allo stato di fatto:

Condizione di diffuso degrado delle superfici dello spazio pubblico, marciapiedi ampi ma privi di infrastrutture e arredi, con alberature degradate.

Vincoli tecnici da rispettare:

Carreggiata a doppio senso di circolazione con unica corsia per ogni senso di marcia



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

. Progettazione richiesta (elenco non esaustivo):

- Riqualficazione del viale urbano: un ruolo determinante sar  affidato al sistema delle alberature, oltrech  dalle superfici pedonali e carrabili;
- Sostegno alla mobilit  sostenibile: nuove pavimentazioni e arredo urbano; punti di sosta con eventuali pensiline per l'ombreggio, con colonnine di ricarica per veicoli elettrici; ottimizzazione dell'impianto di illuminazione pubblica; altri eventuali elementi per favorire le qualit  e le connessioni urbane.
- Supporti informativi anche digitalizzati per la fruizione culturale e turistica del Viale della Libert  – piazza S. Barbara come "porta" della citt  relazionati con la storia e con gli Itinerari culturali CIAM.

Area interessata:

viale della Libert .

Superficie: 6350 mq

Zone Territoriali Omogenee P.U.C.:

Zona A (Centro storico)



Figura 14: Viale della Libert , Bacu Abis



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

11 COERENZA CON IL PNRR E CON L'FSC (ART. 4 "MISURE FINANZIATE ATTRAVERSO IL FONDO" DEL DPCM 17-12-2021)

L'art.6 -quater del decreto-legge n. 91 del 2017, introdotto dall'art. 12, comma 1, lettera a), del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, prevede che le proposte progettuali da finanziare con il fondo progettualità debbano essere "coerenti o complementari rispetto agli obiettivi posti dall'articolo 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, nonché con gli obiettivi della programmazione del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2021/2027 [...]". L'art. 3 del regolamento (UE) 2021/241 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza riporta i seguenti obiettivi:

- a) Transizione verde dell'economia locale;
- b) Trasformazione digitale dei servizi;
- c) Crescita intelligente, sostenibile e inclusiva che assicuri lo sviluppo armonico dei territori anche dal punto di vista infrastrutturale;
- d) Coesione economica, occupazione, produttività, competitività, sviluppo turistico del territorio;
- e) Ricerca, innovazione sociale e cura della salute, resilienza economica, sociale e istituzionale a livello locale;
- f) Miglioramento dei servizi per l'infanzia e di quelli tesi a fornire occasioni di crescita professionale dei giovani e ad accrescere la partecipazione delle donne al mercato del lavoro.

Le risorse del FSC 2021-2027 sono impiegate su obiettivi strategici, declinati per 12 aree tematiche:

- [ricerca e innovazione;](#)
- [digitalizzazione;](#)
- [competitività imprese;](#)
- [energia;](#)
- [ambiente e risorse naturali;](#)
- [cultura;](#)
- [trasporti e mobilità;](#)
- [riqualificazione urbana;](#)
- [lavoro e occupabilità;](#)
- [sociale e salute;](#)
- [istruzione e formazione;](#)
- [capacità amministrativa.](#)

I candidati dovranno dimostrare, nell'esplicazione della loro proposta progettuale, la coerenza della stessa con gli obiettivi del PNRR e del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2021 – 2027.



Agenzia per la
Coesione Territoriale



Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 17 dicembre 2021
"Ripartizione de fondo per la progettazione territoriale"
G.U. n. 41 del 18/02/2022
Comune di Carbonia

Concorso di progettazione in due gradi "LE NUOVE PORTE
DELLA CITTA' RESILIENTE E SMART. Rigenerazione urbana e
ambientale dei viali di accesso ai Centri di Fondazione del
Distretto del Carbone"

12 IMPATTI DELL'OPERA E COERENZA CON I CRITERI DNSH

Poiché il progetto vincitore verrà utilizzato quale candidatura a fondi PNRR, il progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica che scaturirà dalla proposta vincitrice dovrà garantire il rispetto dei Criteri DNSH ovvero dovrà dimostrare di non arrecare significativi danni di natura ambientale.

In particolare, il Regolamento DNSH individua sei criteri per determinare come ogni attività economica contribuisca in modo sostanziale alla tutela dell'ecosistema, senza arrecare danno a nessuno degli obiettivi ambientali:

1. **Mitigazione dei cambiamenti climatici:** Un'attività economica non deve portare a significative emissioni di gas serra (GHG);
2. **Adattamento ai cambiamenti climatici:** Un'attività economica non deve determinare un maggiore impatto negativo al clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni.
3. **Uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine:**

Un'attività economica non deve essere dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) e determinare il deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;

4. **Transizione verso l'economia circolare con riferimento anche alla riduzione e riciclo di rifiuti:**

Un'attività economica non deve portare a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, all'incremento significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;

5. **Prevenzione o riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo:** un'attività economica non deve determinare un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
6. **Protezione e ripristino della biodiversità e della salute degli ecosistemi:** Un'attività economica non deve essere dannosa per le buone condizioni e resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione.

Il Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Enrico Maria Potenza