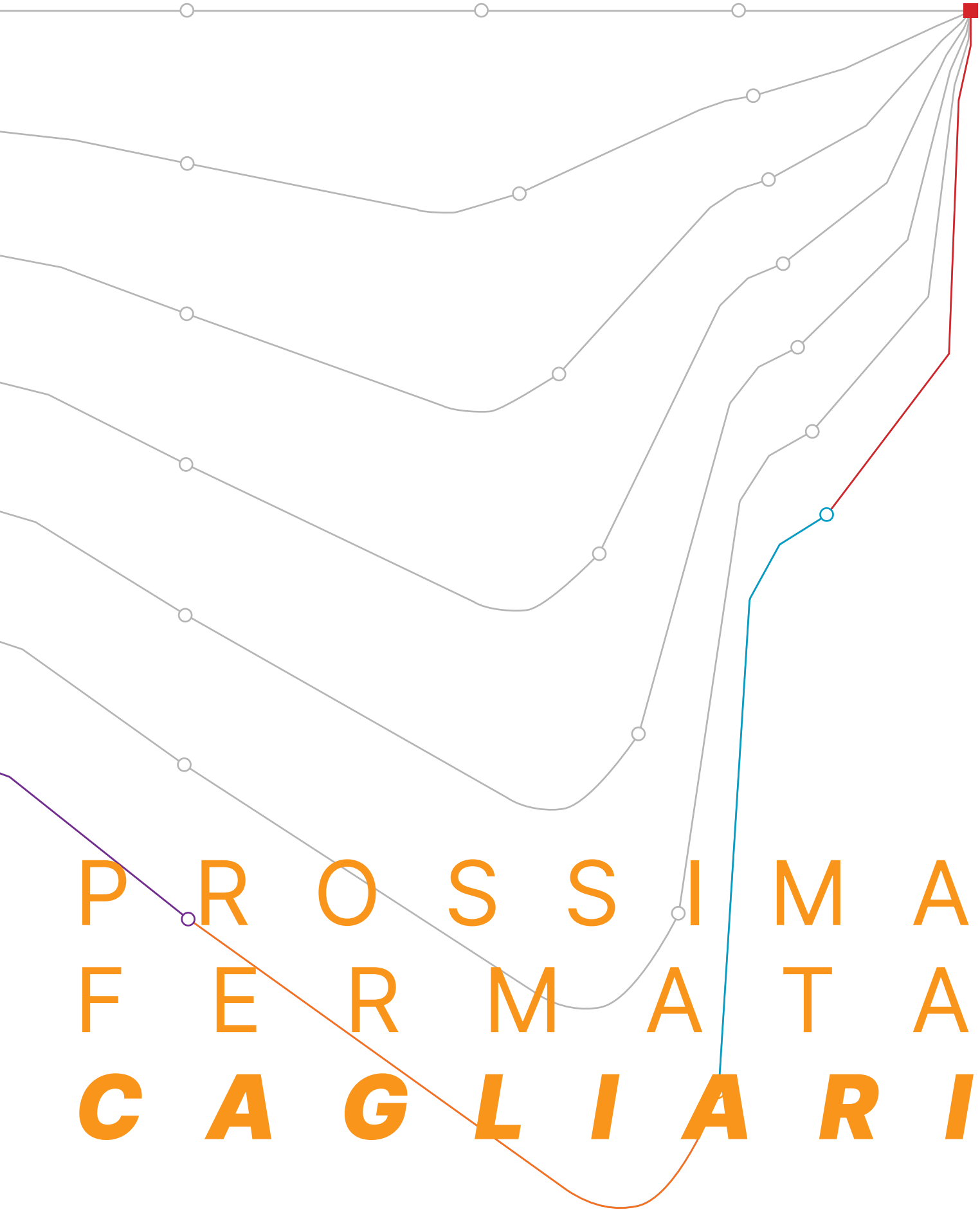


PROSSIMA FERMATA **CAGLIARI**

> > > > > > > 01. ANALISI FOTOGRAFICA

PROSSIMA FERMATA **CAGLIARI**

> > > > > > > 01. ANALISI FOTOGRAFICA

Da un'idea di: Paola Dottor

Fotografie: Stefano Ferrando (Studio Vetroblu)

Testi: Daniela Casula, Paola Dottor, Stefano Ferrando

Ricerca e analisi, questionari e interviste: Stefano Ferrando (Studio Vetroblu), Daniela Casula, Matteo Picciau, Guglielmo Cherchi

Commento sociologico: Ester Cois (Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali, Università degli Studi di Cagliari)

Editing: Daniela Casula, Paola Dottor

Progetto grafico: Alessandro Congiu

Un progetto di TRANSPARENCY INTERNATIONAL ITALIA Associazione contro la corruzione

Transparency International Italia è il capitolo nazionale di Transparency International, l'organizzazione non governativa, no profit, leader nel mondo per le sue attività di promozione della trasparenza e di prevenzione e contrasto alla corruzione.
> **transparency.it**
> **monitorappalti.it**

Finanziato da Commissione europea

nell'ambito del progetto *Integrity Pacts – Civil Control Mechanism for Safeguarding EU Funds.* La Commissione Europea declina ogni responsabilità sui contenuti di questo volume.

Quest'opera è rilasciata con licenza Creative Commons Attribuzione – Non commerciale – Non opere derivate 4.0 Internazionale.

la presente icona, nell'intera pubblicazione, invita all'approfondimento su www.monitorappalti.it

INDICE

01. ANALISI FOTOGRAFICA

Indice 5

Il progetto Prossima Fermata Cagliari nasce per raccontare un'opera, un territorio e le persone che lo vivono 6

Fotografie come documenti 10

Repubblica 12

San Saturnino 18

Bonaria 24

Lussu 32

Darsena e Municipio 38

Matteotti / Stazione RFI 46

Bibliografia 52

02. ANALISI SOCIOLOGICA
volume, 56 pagine

03. RILIEVO FOTOGRAFICO
2 pieghevoli: rilievo fotografico del percorso, con vista dell'andata e del ritorno

04. CARTOGRAFIA
2 carte con indicato il percorso: 1 foto aerea; 1 mappa stradale muta

05. CARTOLINE
12 cartoline: sul fronte è riprodotta una cartolina storica; sul retro la stessa vista, oggi

IL PROGETTO ***PROSSIMA FERMATA CAGLIARI*** *NASCE PER RACCONTARE UN'OPERA, UN TERRITORIO E LE PERSONE CHE LO VIVONO*

San Saturnino, Bonaria, Lussu, Darsena, Municipio e Stazione FS sono fermate che ancora non esistono e che andranno a cambiare il volto di Cagliari e le abitudini dei suoi abitanti. Le abbiamo attraversate con gli occhi dell'analisi fotografica e sociale con l'intento di immaginare i mutamenti e ascoltare le aspettative delle persone che le vivono quotidianamente.

La nuova tratta della metropolitana leggera di Cagliari collegherà l'attuale Linea 3 da piazza Repubblica fino a piazza Matteotti e la Stazione delle Ferrovie dello Stato.

Volevamo raccontare questo pezzo importante di città, oggi che la metropolitana leggera ancora non viaggia per le strade, ma è già presente con un appalto avviato e nei discorsi delle persone che vivono il territorio: commercianti, studenti, lavoratori, frequentatori.

Abbiamo insistito molto sulla rivalorizzazione del territorio e di quello che era il vecchio percorso del tram. Stiamo ricostruendo qualcosa che c'era.
– Ernesto Porcu, ex Direttore Servizio Tecnico ARST, Scuola di monitoraggio civico Cagliari 2018

La storia della nuova linea tranviaria della città ha inizio negli anni '90. Riprende poi forma nei primi anni 2000 con la riconversione della tratta urbana Cagliari/Isili, per la realizzazione della Linea 1 Repubblica/Monserrato (2008) e poi per il prolungamento della Linea 3 Monserrato/Policlinico e della Linea 2 Monserrato/Settimo (2015 entrambe), ma è nel 2016 che arriva il progetto definitivo di ampliamento della Linea 3 da piazza Repubblica a piazza Matteotti. Il progetto era parte di un più ampio piano comunale di riqualificazione urbana in linea con la ricucitura spazio-temporale di quella che era l'antica tratta delle Ferrovie Complementari della Sardegna - riunite nel 1989 nelle Ferrovie della Sardegna e gestite da ARST - e del tram cittadino, circolato per l'ultima volta a Cagliari il 17 novembre del 1973.

Prossima Fermata Cagliari nasce come azione di monitoraggio civico e coinvolgimento della cittadinanza all'interno del progetto europeo *Integrity Pacts - Civil Control Mechanism for Safeguarding EU Funds.*

Il progetto ha visto il coinvolgimento di 11 Paesi europei con 18 appalti di diversa natura sui quali è stato possibile sperimentare il Patto d'Integrità, uno strumento di trasparenza cruciale in un settore ancora oggi troppo spesso preda del malaffare. Uno di questi appalti è proprio quello sul prolungamento della Linea 3 della metropolitana leggera di Cagliari che, per circa 2,5 km attraverserà il centro della città.

Il Patto d'Integrità è già presente nella legislazione italiana, ma la sperimentazione europea ha voluto testare un importante aspetto innovativo: **la presenza di un ente di monitoraggio.** Se infatti, il Patto comporta un patto di fiducia e di reciproco impegno tra stazione appaltante e imprese partecipanti, il progetto pilota europeo introduce un organismo indipendente di monitoraggio che si occupa di osservare da vicino e in modo continuativo l'intera procedura d'appalto.
L'ente di monitoraggio si occupa di coinvolgere i cittadini nelle varie fasi, rendendoli così partecipi in modo diretto di come vengono spesi i soldi pubblici e nel caso specifico, i fondi europei.

A Cagliari, a Sibari e nelle Madonie si è sperimentato un **monitoraggio civico integrato**

Il Patto d'Integrità possiede un potere deterrente nei confronti di illeciti e corruzione. La presenza di un ente di monitoraggio fa in modo che questo potere si moltiplichi, grazie allo sguardo vigile dell'ente stesso e a quello ancor più importante dei cittadini.
Il monitoraggio civico è una forma di cittadinanza attiva in cui gruppi di persone o singoli cittadini condividono metodi, strumenti e attività allo scopo di verificare come viene speso il denaro pubblico.

Inserire attività di monitoraggio civico all'interno della sperimentazione del Patto di Integrità costituisce un **valore aggiunto perché permette di informare e coinvolgere direttamente la cittadinanza.**

Permette di migliorare il livello di trasparenza delle procedure pubbliche, attivando forme efficaci di controllo sociale e di confronto collaborativo con le istituzioni.

Il Patto di Integrità che interessa la metropolitana leggera di Cagliari è stato siglato tra ente appaltante **ARST,** ente gestore **RAS - Regione Autonoma della Sardegna** ed ente monitorante, noi di **Transparency International Italia.**

Abbiamo quindi seguito l'appalto della nuova tratta della metropolitana leggera di Cagliari con azioni di monitoraggio formale sulle attività - attraverso dei report di monitoraggio dalla fase di progettazione fino alla fase di esecuzione - e con il coinvolgimento della cittadinanza, attraverso scuole e laboratori grazie ai quali i cittadini hanno potuto praticare gli strumenti per monitorare dal punto di vista tecnico e legale un appalto pubblico, visitare e raccontare i cantieri.

I rallentamenti dei lavori di realizzazione della Linea 3, dovuti anche alla crisi pandemica **[Report ritardi]**, hanno aperto una nuova fase dell'azione di monitoraggio, e in un momento di apparente immobilità della città **si è deciso di attivare una forma di monitoraggio originale,** sperimentando un racconto - anche a distanza - utile a coinvolgere la cittadinanza raccontando loro, e con loro, il cambiamento urbano che interesserà la città di Cagliari.

Le percezioni e le aspettative dello spazio sociale, quello degli abitanti della città, sono state registrate lungo il futuro percorso, con lo studio e la ricerca fotografica e con due strumenti tipici dell'analisi sociale: un questionario strutturato e un'intervista libera. Ciò che ne è venuto fuori è un punto di vista collettivo sullo spazio, sul tempo e sulle relazioni urbane, un utile spunto operativo che invita a un'osservazione attenta della città da parte dei cittadini e delle istituzioni, e alla partecipazione attiva di tutte e tutti alla sua evoluzione e innovazione.

FOTOGRAFIE *COME DOCUMENTI*

Fotografie utili oggi per comprendere il presente
e domani per ricostruire la storia.

Un *approccio documentario* dal punto di vista estetico e del contenuto che restituisce immagini in equilibrio tra interpretazione e documentazione oggettiva, tra curiosità e rigore. La fotografia come fonte storica, quale testimonianza diretta di un evento e come **agente di storia** per immagini proiettate in una duplice valenza temporale: quella del presente per rispondere a dei quesiti precisi, quella dell'archivio e della sua dimensione temporale dilatata per conservare informazioni utili e il più possibile chiare.

Una foto è capace infatti di suscitare, in chi la vede, reazioni di ogni tipo (sociale, morale o politico) e riesce in alcuni casi a orientare i comportamenti collettivi.
– www.officinadellastoria.eu

La conoscenza della storia della città permette di leggere il tessuto urbano come un palinsesto, materia viva su cui ritrovare le tracce del passato e immaginare la città del futuro, nuova ma figlia della sua storia.

Supporti fondamentali per l'indagine fotografica sono state le fotografie d'epoca raccolte online e nel Fondo Cartoline dell'Archivio Storico di Cagliari e le foto aeree disponibili sui portali della Regione Autonoma della Sardegna: documenti che hanno permesso di misurare con immediatezza l'entità dei cambiamenti che la città ha vissuto negli ultimi cento anni, nella sua morfologia e negli usi e costumi delle persone.

Le fotografie più indietro nel tempo mostrano **una città ricca di pedoni e di spazi pubblici,** in cui i veicoli privati non hanno ancora eroso le ampie superfici odierne, necessarie per il loro transito e la loro sosta.

Alcune immagini mostrano come, a partire dagli anni Sessanta e sino ai primi anni Duemila, le auto abbiano occupato in maniera incontrollata ampie aree un tempo pedonali, sia per garantirsi la sosta che per il transito. Oggi si può parlare di una riconversione con il passato che potrebbe interessare altre aree della città, ***un ritorno*** a una mobilità più sostenibile che punti alla riduzione del traffico automobilistico privato a vantaggio di una maggiore integrazione dei sistemi di trasporto che si avranno a disposizione.

Altro riferimento imprescindibile per l'indagine fotografica sono stati i saggi che hanno ricostruito l'evoluzione del tessuto urbano dell'area. Testi fondamentali per leggere in maniera approfondita e accurata alcune porzioni di città interessate dalla linea in costruzione: per esempio l'area tra viale Diaz e viale Bonaria - che ospita numerosi edifici pubblici, ribadendo il carattere datole dalla secolare appartenenza dei terreni a competenze demaniali - e il percorso della linea stessa che ricalca quello storico della tranvia dismessa negli anni Settanta e che, a sua volta, ripercorre il tragitto di un antico canale navigabile che occupava il viale Cimitero.

REPUBBLICA

L'area di piazza Repubblica è uno dei punti nevralgici della Città di Cagliari, luogo d'arrivo e partenza di grandi masse di persone provenienti dall'intera Città Metropolitana.

Da qui passano: studenti che si dirigono ai licei Dettori e Grazia Deledda e all'I.T.E. Martini, lavoratori che - con varie mansioni - sono impegnati nelle attività del Tribunale e del Tribunale dei Minori, della Questura, gestori e proprietari di attività commerciali tra Via Dante, Alghero, Pessina e, non troppo lontano, Garibaldi e Manno.
Le attività commerciali sono davvero tante e per diverse esigenze: dai servizi di quartiere come botteghe alimentari, edicole, ferramenta, ai negozi di abbigliamento e di elettronica della grande distribuzione. Un panorama composito che attira nell'area una gran varietà di persone nell'arco dell'intera giornata, se si pensa alle ore serali e notturne, il gran numero di bar, ristoranti, pizzerie e *street food* garantisce un costante via vai sin alle prime ore del mattino.

**Stazione di collegamento con la Linea 1, riqualificata nel 2007.
Il tracciato segue fedelmente la vecchia linea ferrata a scartamento ridotto che collegava Arbatax/Sorgono con viale Bonaria e il Porto e che rimase attiva sino agli anni Settanta.**

L'area è vivacizzata da un costante brulicare di persone e mezzi e il fermento urbano appena descritto ha riempito le strade di traffico veicolare pubblico e privato che si affianca ai servizi di mobilità condivisa veicolare e ciclabile.

A pochi metri dalla Stazione di piazza Repubblica, in entrambi i sensi di marcia, si trovano le fermate dei pullman ARST e dei bus del CTM, per un totale di quattro linee CTM e ben tredici ARST. Alle forme tradizionali di servizio pubblico si affiancano quelle di mobilità condivisa che attualmente possono contare sul servizio di *car sharing* che riscuote un buon successo e risulta al momento attivo, e quello di *bike sharing*, che ha alternato lanci e interruzioni del servizio e al momento risulta in disuso, con postazioni prive di biciclette.

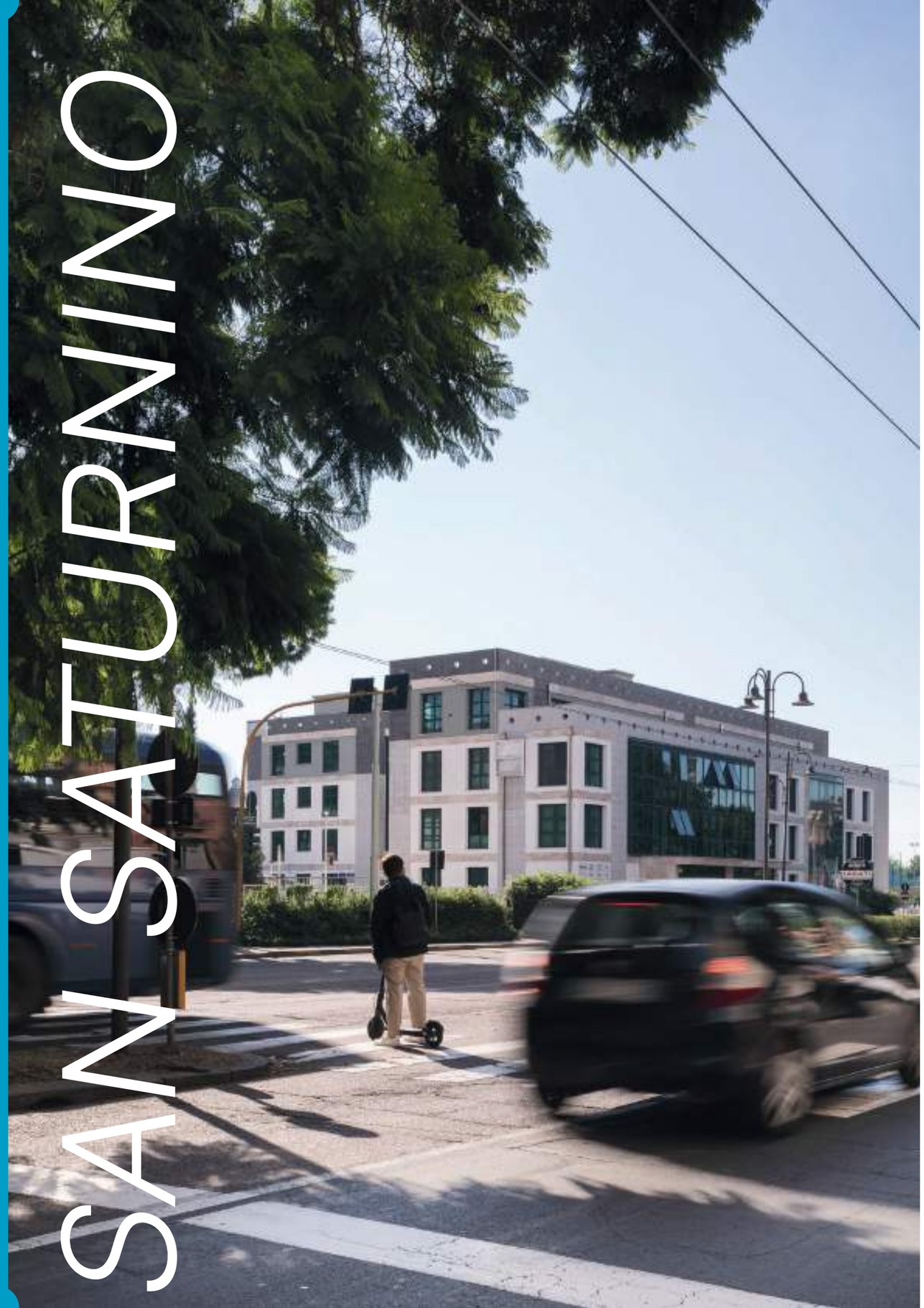
La rete di piste ciclabili ha conosciuto in questa zona un aggiornamento recente, il percorso ciclabile su via Dante risulta schiacciato nella stretta sezione stradale e mai raccordato alle vie di immissione. Sono numerosi però i cittadini che vi transitano con bicicletta e monopattino.
La rete pedonale è composta da ampi marciapiedi pedonabili che congiungono il quartiere San Benedetto alle aree pedonali del centro storico di Villanova.

Le fotografie realizzate mettono in relazione il traffico veicolare e pedonale dell'area, dando risalto a ciò che accade nelle diverse ore della giornata: flussi di viaggiatori in ingresso e in uscita dalla città, un affollamento di veicoli e persone perennemente in movimento che restituisce la dinamicità della zona e include il primissimo tratto della futura Linea 3.

La Stazione di piazza Repubblica e la sua fermata capolinea fanno da sfondo **all'ambientazione scelta per realizzare alcuni dei ritratti dei cittadini** che hanno aderito all'attività sul campo. Ognuno di loro ha posato sull'attraversamento pedonale di fronte alla Stazione, nella sezione stradale che ospiterà i binari della Linea 3. La scelta del posizionamento delle persone ritratte non è casuale e le immagini inquadrano l'edificio progettato e realizzato dallo Studio Ortu Pillola e Associati nel 2008 che già prevedeva la futura apertura dell'ingresso per il proseguimento della tratta, con uno scalo progettato per divenire fermata passante in futuro.

> A partire dalla piazza Repubblica la linea FCS attraversava l'incrocio per percorrere la sede riservata sul lato orientale della via. In prossimità della Basilica di San Saturno il binario traslava verso ovest occupando la parte destra del viale Cimitero, in direzione viale Bonaria.

SAN SATURNINO



Fermata posizionata nella confluenza di sei strade. Nell'area gravitano scuole, il Tribunale dei Minori, gli impianti sportivi dell'Ossigeno e importanti siti archeologici, storici e monumentali: la Basilica di San Saturnino, la Chiesa di San Lucifero, il Cimitero monumentale di Bonaria.

L'area della futura fermata San Saturnino è distante poche centinaia di metri dalla precedente Repubblica e raccoglie attorno a sé edifici diversi: alcune scuole medie, il liceo Foiso Fois, il Tribunale dei Minori, i negozi su un lato della via Dante, il gruppo di edifici Ex Istituto Biochimico sede di numerosi studi professionali, i centri bellezza, un supermercato e il grande Centro Sportivo Belly, noto come *Campi dell'Ossigeno* e attivo dal 1991, strutture risto-ricettive, dai *bed and breakfast* al ristorante e centro congressi di Palazzo Doglio, alcune palazzine di edilizia popolare. Dal lato opposto della strada la piazza San Cosimo e la Basilica di San Saturnino, sede dei monaci marsigliesi dal 1089 e area archeologica di grande pregio. Dalla piazza, la via San Lucifero congiunge a pochi minuti di camminata l'ex mattatoio cittadino oggi sede del centro d'arte *EXMA – Exhibiting and Moving Arts* e poco distante il Parco delle Rimembranze.

L'area della fermata San Saturnino è centro su cui convergono sei direttive stradali: il viale Cimitero e la via Dante rispettivamente opposte e le traverse via Logudoro, via Goceano, via Nuoro, via San Lucifero e via De Gioannis che distribuiscono il traffico veicolare verso il quartiere storico di Villanova da un lato e verso il colle di Bonaria dall'altro.

Alcune di queste strade ricalcano il tracciato di assi viari di epoca antichissima:

le vie De Gioannis e S. Lucifero riprendono il tracciato della strada romana che attraversava il Colle di Bonaria per collegare la zona ai piedi del Mons de Castro e proseguire poi verso il Corso; viale Cimitero e il primo tratto della via Dante sono invece sovrapponibili all'antico canale navigabile di San Saturno il cui tracciato è ripercorso fedelmente dalla strada ferrata (sia quella dismessa, sia quella in fase di realizzazione)

– Marco Cadinu, Il territorio di Santa Igia e il progetto di fondazione del Castello di Cagliari, città nuova pisana del 1215

L'indagine fotografica mostra la relazione tra il traffico veicolare e quello pedonale, mettendo dove possibile l'accento sulle porzioni di sede stradale che verranno maggiormente modificate dalla realizzazione della nuova linea tramviaria.

> Nel cuneo compreso tra viale Bonaria, viale Diaz e l'ultima parte del viale Cimitero sorgeva il sedime ferroviario e la stazione delle FCS. La linea ferrata proveniente da via Dante imboccava un brevissimo tratto di viale Bonaria di fronte alla sede RAI attraversando la sede stradale e inserendosi all'interno dell'area ferroviaria. Questa comprendeva diversi edifici di deposito, officine e la fascia dei binari e scambi.

BONARIA

La Linea 3 procede in affiancamento al marciapiede situato sul lato opposto al Cimitero monumentale di Bonaria e attraversa l'intersezione con il viale Bonaria per accedere allo spazio dei parcheggi dell'ex CIS - Credito Industriale Sardo al di là del quale si posiziona la fermata.

Il percorso della futura tramvia prosegue lungo il viale Cimitero attraversando un'area meno congestionata dal traffico e ricca di storia, lungo la quale è possibile ricostruire le vicende urbanistiche e sociali di secoli di vita della città.

L'area sotto il colle di Bonaria nel Medioevo era uno dei tre capisaldi costieri cagliaritani, denominato *Portus Kalaritano* o *Portu Gruttis:* la linea di costa era allora molto più arretrata rispetto alla situazione odierna e l'ampia zona pianeggiante su cui oggi sorgono numerosi edifici e attività ha avuto un passato legato all'estrazione del sale, con tanto di salina e porto dedicato al suo trasporto.

Un recente saggio ricorda come la chiesa di San Bardilio - immortalata dal fotografo tedesco Max Leopold Wagner ai primi del Novecento e demolita pochi anni dopo - fosse prima indicata con il nome di Santa Maria de Portu Salis e fosse in prossimità della porta della cittadella aragonese di Bonaria.

Lo stesso saggio sovrappone le saline alla zona oggi occupata dal complesso Rai, dal velodromo e dal vecchio parco delle Ferrovie Complementari. La Stazione Bonaria venne demolita negli anni Settanta del Novecento in seguito alle indicazioni del Piano Regolatore del 1962 che destinava l'area a centro direzionale e su cui oggi insistono le sedi del CIS - Credito Industriale Sardo e del Banco di Sardegna.

Della stazione, inaugurata nel 1888 e progettata dall'ing. Bonzanigo, rimane oggi una ricca documentazione fotografica, che rivela soprattutto la grande copertura in ferro e ghisa che univa i due corpi paralleli del corpo di testa
– Francesco Masala, Architettura dall'Unità d'Italia alla fine del '900, sch. 46: Stazioni ferroviarie

La Stazione Bonaria si posiziona all'inizio del viale Diaz e questo permette di proseguire il parallelo tra passato e presente utile a immaginare la città futura. Si tratta di

> *due viali rettilinei divergenti (oggi Bonaria e Diaz) [che] sono con evidenza frutto di un ritracciamento da collegarsi a una probabile azione di estesa bonifica attuata o completata - probabilmente dal 1749 o in precedenza - in occasione della rinascita dell'area ispirata dalla grandiosa ricostruzione della vicina Basilica di Bonaria*
> – Marco Cadinu, Il territorio di Santa Igia e il progetto di fondazione del Castello di Cagliari, città nuova pisana del 1215

Tutta l'area rientrava nelle linee guida del Piano di Ricostruzione del 1947, strumento urbanistico che prevedeva di rinforzare le direttrici di espansione territoriale lungo l'asse di via Dante e lungo la direttrice del Poetto verso il colle di Bonaria. Inizia proprio in viale Diaz l'asse di circa 3 km che vede nello stesso viale, in via Roma e viale Trieste il fulcro del polo direzionale di scala regionale individuato prima dal Piano di Rinascita del 1962 e sottolineato successivamente dal Piano Regolatore del 1965, noto anche come *Piano Mandolesi,* dal nome dell'ingegnere che lo firmò.

> Una diramata proseguiva uscendo all'incrocio tra viale Diaz e la traversa via della Stazione Vecchia che mantiene testimonianza della storica presenza. Questa si dirigeva attraverso la viale Diaz e la via Roma all'interno del porto.

RAI

LUSSU

In corrispondenza della fermata sono presenti le sedi dell'INPS, dell'ENEL, del Banco di Sardegna, il Palazzo delle Generali, il municipio di via Sonnino. A breve distanza, i parcheggi di piazza De Gasperi che saranno potenziati con la realizzazione di *fast parking* in connessione con la fermata.

Proseguendo su questa linea troviamo una forte concentrazione dell'attività terziaria con un notevole numero di uffici, banche e di ristoranti che ci accompagnano nei pressi della fermata di piazza Lussu superato l'incrocio con via Stazione Vecchia: unica traccia nella toponomastica cittadina del parco ferroviario.

La fermata si trova a valle di via Sonnino e via XX Settembre, due vie che il PUM del 2009 (ARST, Progetto preliminare Metropolitana leggera di Cagliari) individua come assi di pedonalità privilegiata per mettere in relazione sia i centri commerciali naturali delle vie storiche dello shopping sia le aree pregiate della città, con particolare riferimento al sistema dei parchi e del lungomare. A poca distanza dalla fermata si diramano le passeggiate pedonali che costeggiano l'affaccio sul mare della città: verso ovest il porto e la via Roma, verso est la passeggiata di Su Siccu caratterizzata dalla pineta e dal porticciolo. Al centro, a fare da snodo, il molo Ichnusa e l'ampia zona di competenza della Marina Militare.

Ancora una volta troviamo un importante liceo cittadino, il liceo scientifico Alberti, istituto superiore frequentato da una popolazione studentesca proveniente sia da diversi quartieri di Cagliari sia da numerosi comuni della provincia.

E poi i servizi che attraggono utenti su ampia scala: le sedi dell'INPS, dell'ENEL, del Banco di Sardegna, il Palazzo delle Generali, il municipio di via Sonnino. Vicino alla sede del Municipio si trovano gli ampi parcheggi di piazza De Gasperi che saranno potenziati con la realizzazione di un *fast parking* in funzione della fermata metro; se invece si considera l'interrelazione con altri mezzi di trasporto, a breve distanza dalla fermata è possibile raggiungere la pista ciclabile con direzione via Sonnino e viale Colombo.

> Negli anni '50 una diramata delle Ferrovie Complementari Sarde FCS attraversava la piazza Deffenu, per raggiungere il porto e imbarcare le merci, esattamente dove la Linea 3 di metropolitana ripercorre il vecchio tracciato ferroviario. [...] L'ingresso al porto della linea ferrata avveniva in corrispondenza dall'attuale uscita presso la Darsena.

Roma lato mare

DARSENA E MUNICIPIO

Ubicate in parallelo alla via Roma. Darsena in arrivo da Lussu, all'altezza del Palazzo del Consiglio Regionale e dell'area portuale destinata alla nautica da diporto. Municipio in prossimità del principale terminal trasportistico della vicina piazza Matteotti che serve l'intera Sardegna.

Le fermate Darsena e Municipio attraversano la via Roma e l'affaccio sul mare della città, luogo di snodo dei principali flussi veicolari e passeggeri che arrivano in città dall'hinterland, dalle altre città della Sardegna e degli aerei che portano nel capoluogo un flusso sempre crescente di turisti, senza dimenticare i croceristi che sbarcano dalle numerose navi che attraccano al terminal portuale sul viale La Plaia.

Come gran parte dei casi precedenti, anche queste due fermate sono lo spunto per ripercorrere le vicende urbanistiche che negli ultimi due secoli hanno disegnato la forma attuale della città. Il suo orientamento odierno rispetto al porto è figlio della pianificazione trecentesca voluta dagli aragonesi che, sovrapponendo una griglia di strade ortogonali sull'impianto precedente opera dei pisani e caratterizzato da un sistema di vie curvilinee, ha ruotato la linea dell'affaccio urbano verso il mare rispetto all'asse individuato dalle vie principali del Castello. Così facendo, le scelte urbanistiche dei catalani hanno espanso l'area portuale, in precedenza limitata alla Darsena.
Un altro passo fondamentale verso la forma attuale della via Roma è il Piano Regolatore del 1858, opera di Gaetano Cima: l'architetto

prevedendo numerosissime regolarizzazioni dei fronti della città medievale, interviene per porre in comunicazione i vari quartieri della città e promuove la demolizione delle mura difensive del quartiere della Marina
– Marco Cadinu, Iniziative di pianificazione urbanistica nella Cagliari ottocentesca

Tra il 1882 e il 1889 hanno inizio i lavori di ampliamento del porto che definiscono la prima banchina che corre lungo via Roma e lungo la quale passeranno i binari della linea tranviaria che collegherà la città con i paesi del Campidano e il binario di raccordo tra il porto e la Stazione delle Ferrovie Reali edificata nel 1879. I binari sono ancora oggi visibili nel selciato stradale e le numerose foto storiche dell'area sono un'ottima testimonianza di questa fase.

Le cartoline d'epoca restituiscono con precisione le trasformazioni di questo tratto di città, trasformatosi da tipica passeggiata borghese a via di comunicazione affollata di mezzi di trasporto pubblici e privati. Questi mutamenti subirono un'accelerazione a partire dal secondo dopoguerra, quando la città dovette rialzarsi dopo i pesanti bombardamenti del 1943. Tra il 1947 - anno del Piano di Ricostruzione - e il 1962 la zona di via Roma e Largo Carlo Felice confermò il suo ruolo di centro direzionale della città.

il Largo, cui fu dedicata una particolare cura, confermò la sua funzione di centro amministrativo e direzionale, consequenziale alla trasformazione della città da piazzaforte a città mercantile e di commercio.
– Gavino Santucciu, La storia di Cagliari nel dopoguerra tra processi urbanistici e conflitti sociali

Nel dopoguerra l'intero quartiere della Marina vide un aumento notevole degli esercizi commerciali al pianterreno (negozi, depositi e magazzini) e una progressiva diminuzione del numero degli abitanti. I successivi Piano di Rinascita (1962) e Piano Mandolesi (1965) confermarono il ruolo dell'area a centro direzionale della città, considerata anche la scelta di costruirvi la sede del Consiglio Regionale. La scelta di edificare i centri del potere politico sull'affaccio della città sul mare segue quella presa a fine Ottocento dal sindaco Ottone Bacaredda che decise di far erigere il nuovo Municipio all'incrocio con il Largo Carlo Felice, abbandonando l'antica sede del Palazzo di Città nel quartiere storico di Castello. Sull'angolo opposto del Palazzo Civico venne eretto quello de La Rinascente disegnato dall'architetto Federico Rampazzini, incaricato dalla famiglia Borletti, proprietaria della catena dei negozi. L'edificio è oggi parte del paesaggio urbano mentre un tempo, al suo posto, sorgeva quello che i cagliaritani chiamavano scherzosamente *"su baracconi"*, ovvero il Cinema Iris gestito fino al 1924 come Cinema Reale da un cittadino tunisino prima e da tre fratelli napoletani poi.

La tendenza a un aumento degli esercizi commerciali nel quartiere storico della Marina, affermatasi durante il dopoguerra, è stata caratterizzata dai nuovi flussi migratori che lo hanno reso il quartiere più multiculturale della città assumendo una connotazione completamente nuova che ha coinvolto anche gli spazi pubblici del quartiere e la sua socialità. Come indagato da uno studio presentato alla Biennale dello Spazio Pubblico nel 2013.

luoghi per lo più abbandonati, o non più utilizzati dalle comunità locali e nati per altri usi, vengono occupati da nuovi fruitori, acquistando significati inediti. È il caso di piazze che divengono luoghi di ritrovo per comunità specifiche o delle "Musalla" - sale di preghiera musulmane ricavate da negozi, appartamenti o capannoni, dei numerosi Western Union point, internet point o di lavanderie a gettoni che hanno lentamente occupato i piani terra di edifici più o meno fatiscenti.
– Lorenzo Grussu e Patrizia Sulis, Mapping Marina

Le stesse aree indagate da ***Prossima Fermata Cagliari*** sono state oggetto di una precedente analisi fotografica che restituisce una riflessione sull'azione che la presenza della nuova popolazione urbana immigrata ha apportato sulla forma e struttura della città e

al graduale processo di risemantizzazione di alcuni spazi pubblici del centro storico del capoluogo attraverso pratiche d'uso e comportamenti.
– Città Open Source, Spazio pubblico, Network, Innovazione sociale, a cura di Ilaria Vitellio

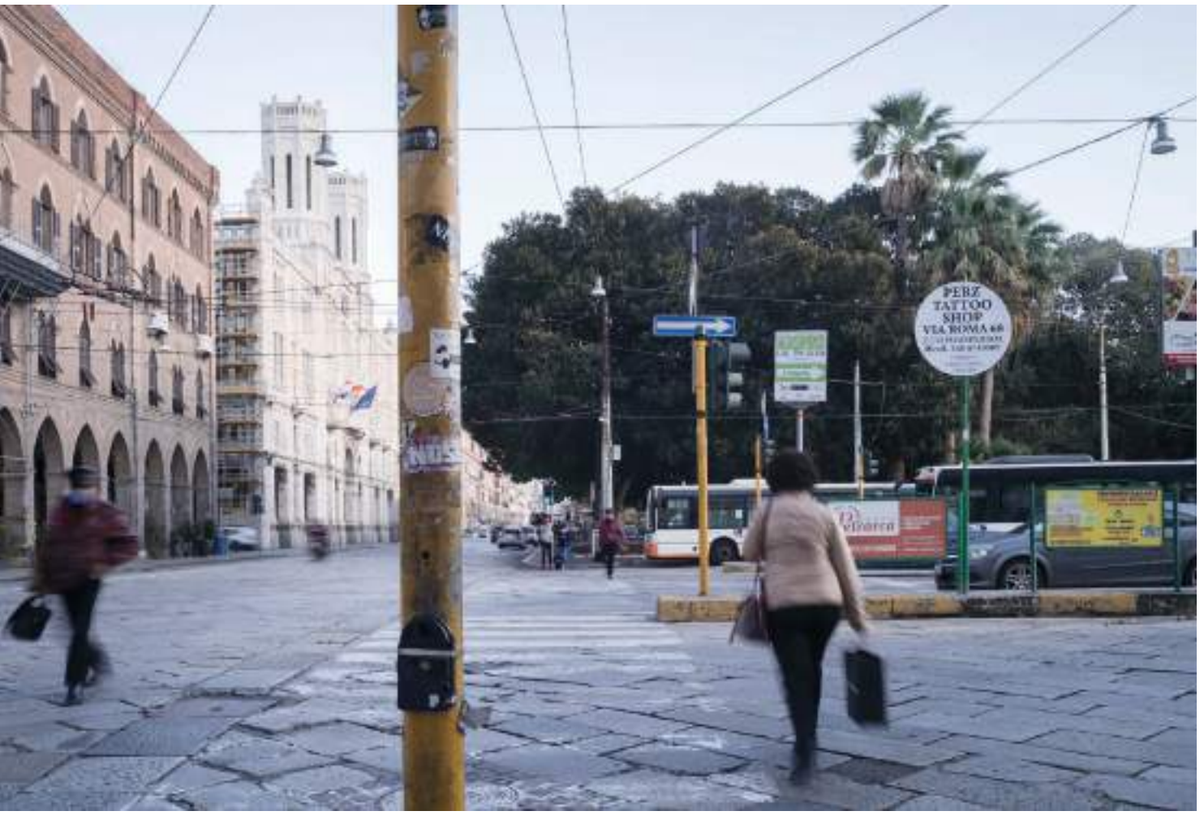
La vocazione multietnica e multiculturale della Marina trova concreta manifestazione nelle attività del Centro di Quartiere *"La bottega dei sogni"* del Comune di Cagliari gestito dall'Associazione Efys Onlus.

MATTEOTTI STAZIONE FERRI

> Il capolinea ci porta in piazza Matteotti e alla fermata della Stazione RFI in corrispondenza del binario 2 della rete ferroviaria della Sardegna. All'interno del sedime ferroviario è presente un vasto parcheggio per seicentosessanta posti auto che verrà affiancato a un futuro parcheggio nell'antistante area di San Paolo e a un altro in viale La Plaia.

Sulla Piazza Matteotti convergono i servizi di trasporto extraurbani su gomma (ARST), le Ferrovie dello Stato (RFI e Trenitalia), la futura metropolitana leggera, i mezzi pubblici urbani (CTM), nonché il terminal aeroportuale e portuale. Un formidabile luogo di incontro tra le vie dello shopping e il porto, la linea ferrata e l'aeroporto, i servizi di trasporto urbano ed extraurbano.

Nella stessa area, nell'ex Semoleria in viale La Plaia, è in costruzione il Campus Universitario nell'area. E ancora le traverse che insistono sulla piazza Matteotti: via Sassari, via Crispi, via Maddalena aprono la strada al quartiere storico di Stampace (bassa): dalla piazza del Carmine sede delle Poste centrali e del Tar regionale, al viale Trieste sede di assessorati regionali e dell'azienda sanitaria locale, fino alla Stampace (alta) al di sopra del corso Vittorio Emanuele e verso una delle zone storiche più rappresentative della città con l'area delle chiese Sant'Efisio, Santa Restituta, San Michele e Sant'Anna fino alla centralissima piazza Yenne dalla quale si dipana la recente e più ampia area pedonale del centro storico della città, verso il quartiere storico di Castello da una parte e di Villanova, passando per la Marina, dall'altro.


PERZ
TATTOO
SHOP
VIA ROMA 66

LA PLAIA

BIBLIOGRAFIA

ARST, Progetto preliminare Metropolitana leggera di Cagliari
Allegati Studio preliminare ambientale / Relazione Archeologica Preliminare
Alcuni degli inserti in evidenza, riportati in grigio, nelle sezioni dedicate alle singole fermate sono riprese dal Progetto Preliminare

M. Cadinu, Il territorio di Santa Igia e il progetto di fondazione del Castello di Cagliari, città nuova pisana del 1215, in RiMe 15/2, dicembre 2015

M. Cadinu, Il nuovo quartiere aragonese sul porto nel primo Trecento a Cagliari, in Storia dell'Urbanistica/Sardegna 1 - La città europea del Trecento. Trasformazioni, monumenti, ampliamenti urbani, a cura di M. Cadinu, E. Guidoni

M. Cadinu, Iniziative di pianificazione urbanistica nella Cagliari ottocentesca, in Storia dell'urbanistica 1997 / I piani regolatori

L. Grussu, P. Sulis, Mapping Marina, in Urbanistica - Dossier Città open source, spazio pubblico, network, innovazione sociale, a cura di Ilaria Vitellio, atti Biennale Spazio Pubblico 2013, INU Edizioni, 2013

P. Herrera Letelier, M. Mameli, Il recupero, la valorizzazione e il riutilizzo del patrimonio ferroviario della Sardegna. Documento di sintesi del progetto di ricerca, 2013

F. Masala, Architettura dall'Unità d'Italia alla fine del '900, collana "Storia dell'arte in Sardegna", Nuoro, Ilisso, 2001, sch. 46: Stazioni ferroviarie

N. Migliori, Crossroad via Emilia, Damiani, 2006

Relazione storico-artistica del MiBAC sul Palazzo de LaRinascente

G. Santucciu, La storia di Cagliari nel dopoguerra tra processi urbanistici e conflitti sociali, Fondazione Michelucci Press, 2020

Hanno sostenuto il progetto con un contributo speciale

L'Associazione Sarda Treni Storici e il Museo Ferroviario Sardo
e in particolare Marino Piu, Salvatore Olla, Bruno Angioi.

L'Associazione Sardinia Open Data
e in particolare Andrea Zedda, Carlo Zucca, Sara Monni.

I partecipanti alla Scuola di monitoraggio civico di Cagliari
e a tutti i laboratori di monitoraggio realizzati nel corso del progetto
(2018-2021).

I ragazzi dell'Istituto di Istruzione Superiore "Michele Giua"
e in particolare il professor Stefano Marongiu.

I cittadini che hanno aderito al monitoraggio urbano fotografico
nel periodo dell'emergenza epidemiologica da COViD-19 (2020-2021):
Alessandro Serra, Alessia Ruggiero, Andrea e Luca Ferrando, Anna Muceli, Carmine Palmas, Chakkrit Charoenlai, Corrado Murru, Diego Corrias, Ester Cois, Fabiano Atzeni, Fabio Cruccu, Francesco Piseddu, Giacomo Pisano, Giacomo Sedda, Giovanni di Grezia, Giovanni Messina, Laura Annabella Farci, Marco Spanu, Maria Paola Casula, Marino Piu, Myriam Mereu, Piero Ferrando, Raffaela Carrus, Sara Monni, Silvia Bondanini, Stefano Marongiu, Veronica Armeni, Vittorio Pisu.

L'ARST Azienda Sarda Trasporti per i materiali cartografici relativi
alla progettazione della Linea 3 Repubblica - Matteotti, Stazione RFI.

Il Fondo fotografico e cartografico dell'Archivio storico comunale
di Cagliari e l'Archivio Gigi Gho' (1915-1998) - Ingegnere Architetto
per le cartoline e le foto d'epoca.

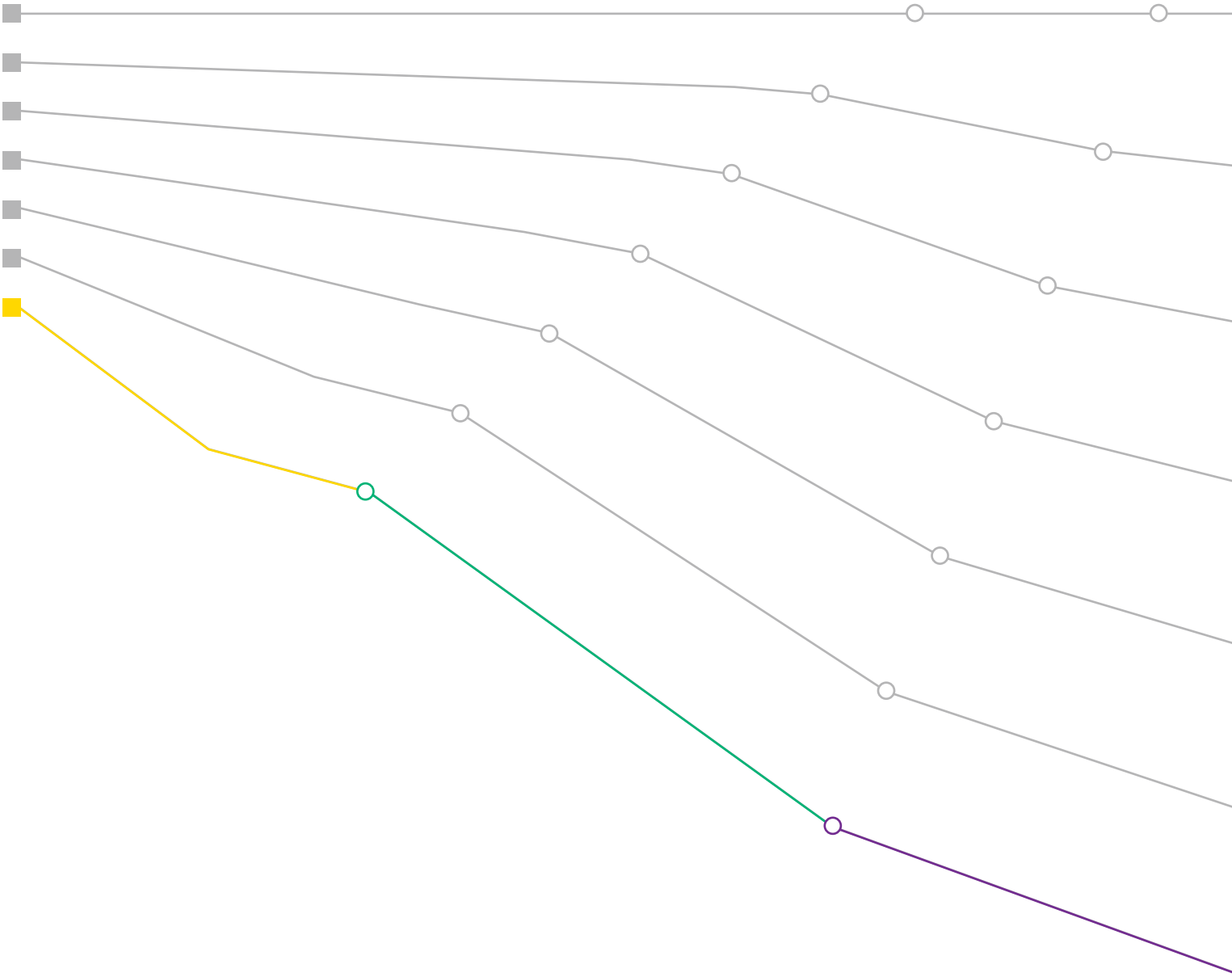
Il Sardegna Geoportale della Regione Autonoma della Sardegna.

Il Legatore di Simone Cacciuto per la stampa delle fotografie
per l'evento-mostra Prossima Fermata Cagliari.

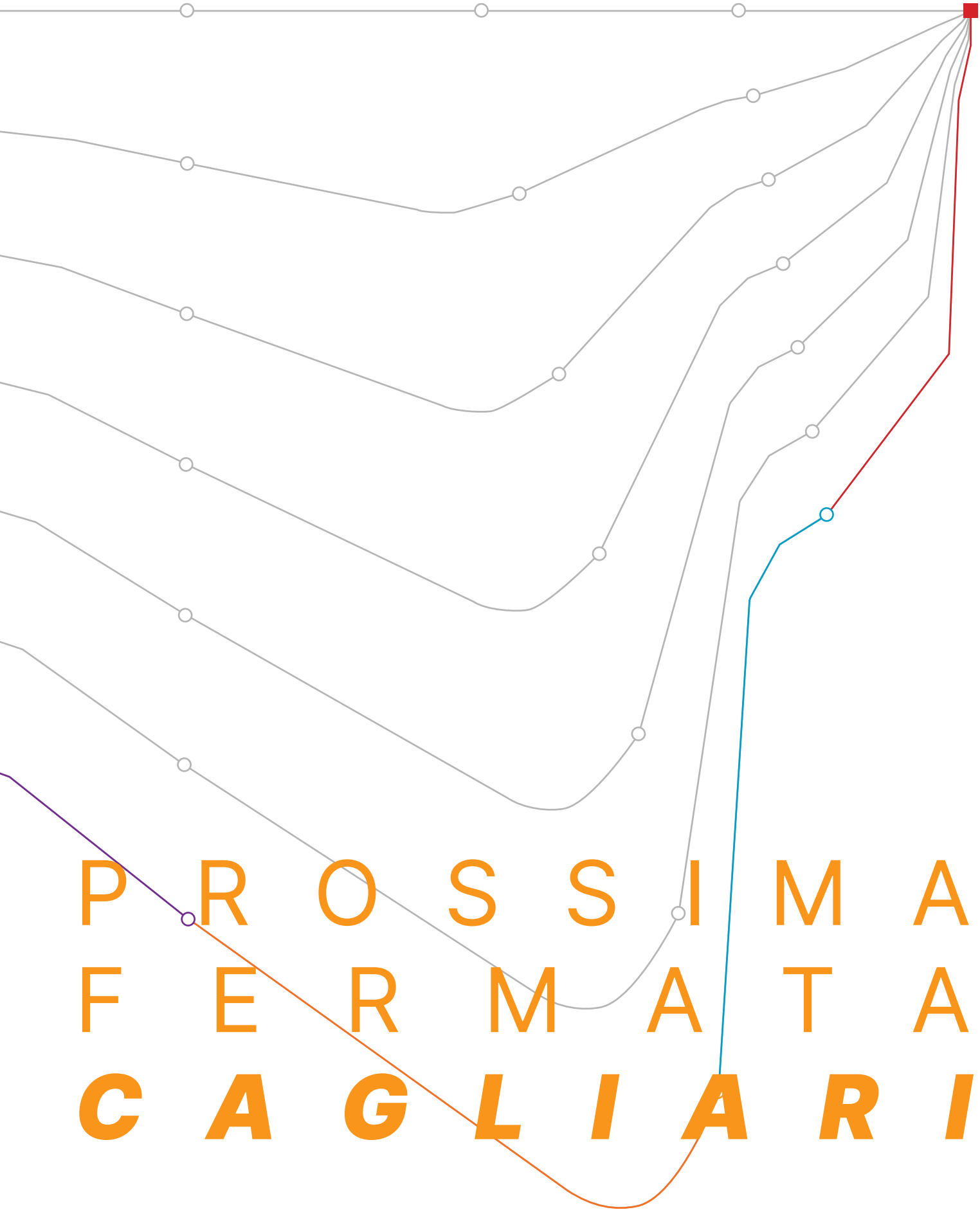
Un ringraziamento particolare a
Carla Canetto e Guglielmo Cherchi, Marco Demuro ed Ernesto Porcu,
Silvio Popolano, Chiara Putaturo, Marcello Spissu.

Cagliari, novembre 2021

Finito di stampare a novembre 2021
presso Grafiche Ghiani Srl



01.



PROSSIMA FERMATA **CAGLIARI**

> > > > > > > 02. ANALISI SOCIOLOGICA

PROSSIMA FERMATA **CAGLIARI**

> > > > > > > 02. ANALISI SOCIOLOGICA

Da un'idea di: Paola Dottor

Fotografie: Stefano Ferrando (Studio Vetroblu)

Testi: Daniela Casula, Paola Dottor, Stefano Ferrando

Ricerca e analisi, questionari e interviste: Stefano Ferrando (Studio Vetroblu), Daniela Casula, Matteo Picciau, Guglielmo Cherchi

Commento sociologico: Ester Cois (Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali, Università degli Studi di Cagliari)

Editing: Daniela Casula, Paola Dottor

Progetto grafico: Alessandro Congiu

Un progetto di TRANSPARENCY INTERNATIONAL ITALIA Associazione contro la corruzione

Transparency International Italia è il capitolo nazionale di Transparency International, l'organizzazione non governativa, no profit, leader nel mondo per le sue attività di promozione della trasparenza e di prevenzione e contrasto alla corruzione.
> **transparency.it**
> **monitorappalti.it**

Finanziato da Commissione europea

nell'ambito del progetto *Integrity Pacts – Civil Control Mechanism for Safeguarding EU Funds.* La Commissione Europea declina ogni responsabilità sui contenuti di questo volume.

Quest'opera è rilasciata con licenza Creative Commons Attribuzione – Non commerciale – Non opere derivate 4.0 Internazionale.

la presente icona, nell'intera pubblicazione, invita all'approfondimento su www.monitorappalti.it

INDICE

01. ANALISI FOTOGRAFICA
volume, 56 pagine

02. ANALISI SOCIOLOGICA

Indice 5

Passato, presente e futuro 6

Passato 8

Presente 28

Futuro 40

Passavamo sulla terra, leggeri 48

03. RILIEVO FOTOGRAFICO
2 pieghevoli: rilievo fotografico del percorso, con vista dell'andata e del ritorno

04. CARTOGRAFIA
2 carte con indicato il percorso: 1 foto aerea; 1 mappa stradale muta

05. CARTOLINE
12 cartoline: sul fronte è riprodotta una cartolina storica; sul retro la stessa vista, oggi

PASSATO, PRESENTE E FUTURO

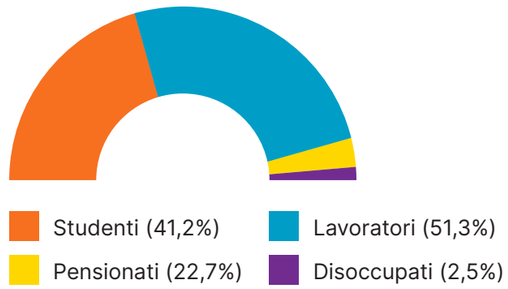
La dimensione sociale legata al sistema di trasporto urbano tramviario della città di Cagliari è stata indagata insieme alla cittadinanza con la volontà di offrire uno sguardo trasversale tra passato, presente e futuro.

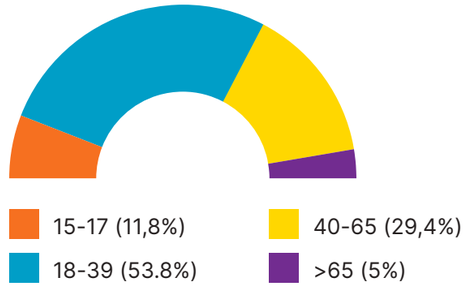
Anche a causa del periodo di restrizioni dovute alla crisi pandemica si è scelto di studiare il percorso della nuova tratta con una lente di analisi del territorio rispetto agli spazi - le sette fermate della futura Linea 3 - e alle persone - le popolazioni urbane che le attraversano. Le percezioni e le aspettative degli abitanti della città sono state registrate con lo studio e la ricerca fotografica e con due strumenti tipici dell'analisi sociale: un questionario strutturato e un'intervista libera.
Un gruppo di cittadini ha accolto la proposta di diventare testimone simbolico del progetto e aderendo al foto-monitoraggio sul campo ha posato sulle future fermate, diventate le ambientazioni di una sorta di ricucitura tra ciò che c'era e ciò che ci sarà.

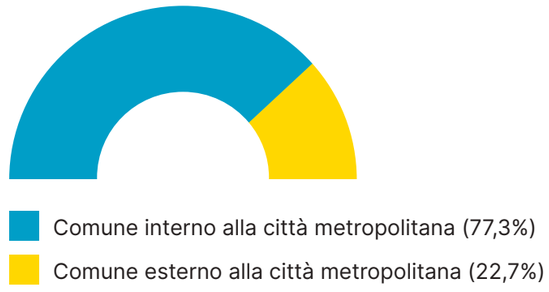
L'analisi mescola parole e immagini per offrire una sintesi analitica e narrativa che immortala il momento che precede il cambiamento, ne ricostruisce una storia e soprattutto ne immagina un possibile futuro.

> QUESTIONARIO

La popolazione coinvolta nell'indagine è composta da 122 abitanti e pendolari che rappresentano alcune declinazioni delle popolazioni urbane della città di Cagliari. Studenti e lavoratori, giovani e adulti: universitari, liceali, ricercatori; insegnanti, impiegati, liberi professionisti; disoccupati e pensionati; di età compresa tra i 15 e i 70 anni con una maggioranza di intervistati nella fascia d'età giovanile (18-39 / 53,8% e adulta 40-64 / 29,4%); cittadine e cittadini in movimento da e per Cagliari e i Comuni dell'area metropolitana, ma anche pendolari in arrivo e partenza da e per il resto dell'isola o su destinazioni nazionali e internazionali diretti all'aeroporto di Elmas.







PASSATO

TI ANDREBBE DI RACCONTARCI UN RICORDO LEGATO ALLA MOBILITÀ CITTADINA IN PASSATO?

La Stazione di piazza Repubblica e la sua fermata capolinea sono stati lo sfondo dei ritratti che hanno posato sull'attraversamento pedonale, nella sezione stradale che ospiterà i futuri binari della stazione, già progettata nel 2008 per divenire *fermata passante.*

La via Cimitero nella sua corsia centrale alberata, con la paninoteca e i campi sportivi Ossigeno da un lato e la Basilica di San Saturnino e la piazza San Cosimo dall'altro. Là dove la vecchia linea delle Ferrovie Complementari della Sardegna, con partenza da piazza Repubblica, attraversava l'incrocio e il binario traslava verso la parte destra del viale Cimitero, in direzione di viale Bonaria. Qui iniziava l'area della ex Stazione Vecchia, dove la Linea 3 accederà tramite i parcheggi dell'ex CIS - Credito Industriale Sardo al di là dei quali si posizionerà la fermata. Nei pressi, la via della Stazione Vecchia è l'unica testimonianza storica del vecchio parco delle Ferrovie Complementari Sarde FCS che occupava tutta la zona dell'ex CIS e dell'attuale Banco di Sardegna e dalla quale una diramata raggiungeva lo scalo ferroviario di Cagliari Marittima, in corrispondenza dell'attuale calata Darsena.

La passeggiata centrale della via Roma, che scorre di fianco alla sede dei binari dove la Linea 3 arriverà alla fermata Darsena per proseguire verso la fermata Municipio, e per la quale è in progetto una riqualificazione sullo stile della passeggiata che in origine era ombreggiata da alti pioppi, sostituiti a fine anni '30 dai *Ficus retusa* poi bombardati durante il secondo conflitto mondiale, e infine soppiantati da palme nel dopoguerra, quando la passeggiata lascia il posto ai parcheggi per i residenti.

La piazza Matteotti che subirà una complessiva riqualificazione per accogliere i binari in ingresso verso la Stazione Ferroviaria e la rivoluzione del traffico del trasporto pubblico cittadino di bus, auto, bici e pedoni.

Ti andrebbe di raccontarci un ricordo legato alla mobilità cittadina in passato?

Il ricordo che più mi piace è quello del tram. ***Io ho conosciuto il tram e rivederlo oggi, anche se in forma diversa, è una cosa meravigliosa.*** *Mi farà molto piacere quando sarà terminato il lavoro nella tratta Repubblica – piazza Matteotti, nella speranza che continui poi per il Poetto come dicono.*

Io abitavo con i miei genitori nella zona di Bonaria, da piccolo, la parte sotto Bonaria, nel tratto via Roma – Viale Diaz era quasi campagna e ora si è trasformata in un viale trafficato, con una concentrazione di auto piuttosto alta. ***Proprio lungo quella tratta, i miei genitori raccontano che passava il trenino, molto comodo per giungere al Poetto.***

Ho un ricordo molto vivo della Cagliari del passato e di me da bambino. Vivevo a San Sperate e mio padre era un commerciante e veniva spesso a Cagliari. Io mi infilavo spesso in auto con lui e quando si arrivava a Cagliari ***ricordo il vigile urbano in piazza della Darsena, di fronte al Palazzo dell'ENEL, circondato da questa miriade di tram cittadini!***

P.ZZA REPUBBLICA

P.ZZA REPUBBLICA

P.ZZA REPUBBLICA

Ricordo il bus per il Poetto, da piazza Matteotti, ricordo che questa tratta fatta dai bus andava sulle rotaie che ospitavano i vecchi tram e ***vedendo foto d'epoca e sentendo i racconti mi sono sempre chiesto come fosse allora, quando arrivavano fino al Poetto...***

Ricordo di essermi spostata in tram. Sia in questa zona, Cagliari centro, sia fino alla cattedrale, Castello, e viceversa. Anche da qui a Monserrato, dove avevo uno dei primi lavori da ragazza. Ho un bel ricordo. ***Non dimentichiamo i trenini al Poetto, un ricordo indelebile, molto divertenti e animati: un ricordo indimenticabile!***

Certo! Ne ho tanti di ricordi! Io ho un grande ricordo di quando ***prendevo il tram che aveva i sedili di legno e andavo al Poetto perché mio padre aveva un casotto alla quinta fermata*** *e dall'età di 5 ai 14 anni ho sempre passato l'estate al Poetto - era troppo bello! -* ***ricordo questo rumore, il tram, che faceva quando passava contro i muri della Monfenera*** *(caserma, viale Poetto). C'era questo rumore estremamente caratteristico che era diverso da tutti gli altri punti della città dove passava il tram. Me lo ricordo ancora!*

Sto a Cagliari dai tempi dell'Università, sono quasi 20 anni, e ricordo che funzionava tutto malissimo, principalmente i pullman. Ricordo ***attese infinite oppure l'incognita degli orari di passaggio dei pullman*** *quindi, spesso, si doveva tornare a piedi da comuni limitrofi come Monserrato, Quartu, di notte.*

Mi sono trasferita durante il periodo dell'Università e ricordo che ai tempi utilizzare l'autobus era un gran disastro. I tempi di attesa erano lunghi, occorreva aspettare tre quarti d'ora/un'ora e per arrivare a Monserrato ci voleva mezza mattinata, ***era davvero impossibile, funzionava tutto malissimo!***

Il mio ricordo personale è legato al periodo in cui utilizzavo l'autobus per andare a scuola e, per certi versi, ***il non avere un orario preciso e fisso era devastante perché non potevi organizzarti,*** *d'altra parte era bellissimo perché si riusciva a socializzare con i compagni che facevano lo stesso percorso.*

Il ricordo legato alla mobilità cittadina che ti posso dire è quando prendevo il QS e attraversavo tutto l'hinterland cagliaritano; ***era un'esperienza mistica perché passavi per periferie che, rispetto a quelle attuali, erano molto più disagiate, c'era molto più degrado urbano, e soprattutto era un tragitto molto lungo*** *perché mi capitava di prenderlo a Quartu e di fare Quartu, Quartucciu, tutta Selargius e finalmente Monserrato.*

Quando aspettavi il pullman e l'attesa poteva durare secoli, tant'è che ***raggiungevi la meta quasi sempre a piedi, o ti dovevi far venire a prendere da qualcuno.***

Ho vissuto la mobilità di Napoli per 14 anni, mi sono trasferita a Cagliari da poco e viaggio con i mezzi da circa un anno e mezzo. Ricordo che una delle primissime volte che ho preso il bus ***ci fu un ritardo di qualche minuto*** *alla fermata di piazza Yenne e c'era un signore che si lamentava "ma perché non arriva, noi dobbiamo andare a lavorare!" E io ho pensato: "ma davvero si lamenta per così poco?"*

Purtroppo la maggior parte dei ricordi sono negativi. Sono una ciclista e ***sappiamo la difficoltà di essere una ciclista a Cagliari e delle piste ciclabili cittadine:*** *tra salti di corsia e cordoli da scavalcare…*

Lunghe attese all'insegna della speranza. *Gli autobus che non passavano mai, non arrivavano mai. Ora sono abbastanza regolari, se non altro ci sono i cartelli che ti indicano a che ora passano e questo è un grande passo avanti.*

PRESENTE

TI ANDREBBE DI RACCONTARCI COME VEDI LA CAGLIARI DEL PRESENTE?

Il dialogo con i cittadini ha evidenziato una serie di temi di interesse per i quali sono stati gli stessi intervistati a proporre iniziative che invitano alla partecipazione attiva di tutte le cittadine e i cittadini all'evoluzione della città.

Il filo conduttore è la ricerca e la volontà degli abitanti di connettersi.

CONNESSIONE
DELLA CITTADINANZA ALLE ISTITUZIONI ATTRAVERSO UN ***DIALOGO APERTO*** *E TRASPARENTE*

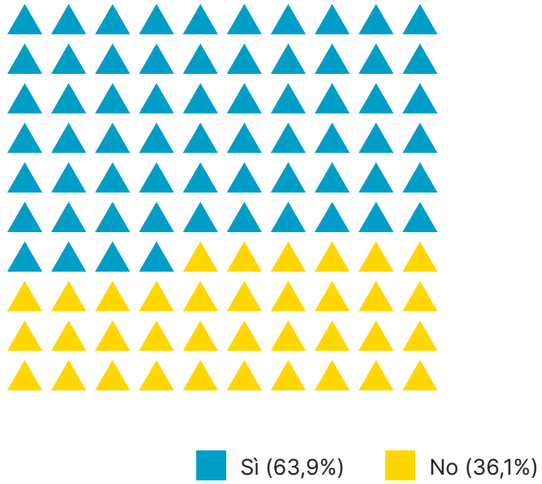
"Immagino che il coinvolgimento del cittadino sia stato, come d'abitudine, abbastanza basso, coerentemente con altri progetti simili della nostra città".

Il monitoraggio delle fasi di appalto ha sondato trasparenza, comunicazione e partecipazione in merito al progetto rilevando la necessità di una comunicazione più capillare, puntuale e informata da e con le istituzioni e gli enti appaltanti, nonché tra cittadini **[Report monitoraggio]**.

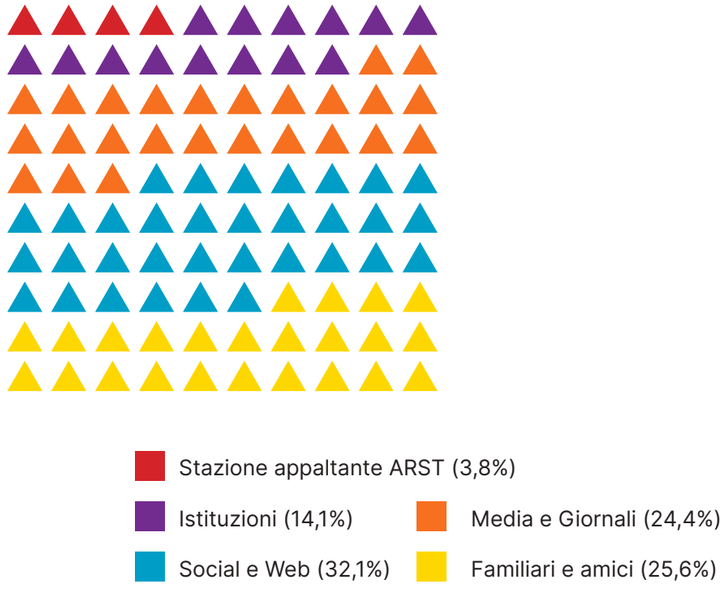
Per una comunicazione pubblica diretta a costruire una relazione trasparente con la cittadinanza.

> QUESTIONARIO

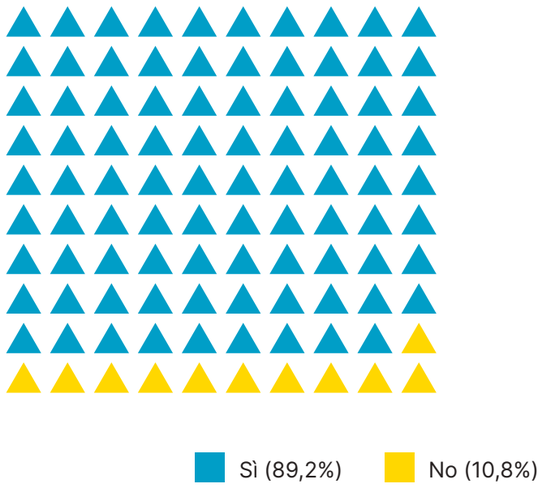
Sei a conoscenza del progetto di ampliamento della Linea 3 Repubblica/Matteotti?



Qual è stato il tuo canale di informazione?

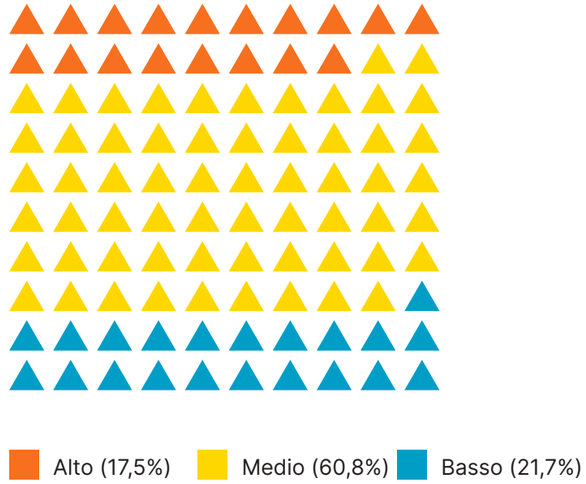


Avresti voluto saperne di più?



La carenza informativa e il forte divario tra le tempistiche di realizzazione dell'opera programmate e quelle effettive hanno inciso sul grado di fiducia nel buon esito dell'appalto. Nel 2019 il progetto aveva accumulato un ritardo di oltre 700 giorni per una durata complessiva di 11 mesi, ben 8 mesi in più rispetto ai 76 giorni previsti dal cronoprogramma ufficiale **[Report ritardi]**.

Qual è il tuo grado di fiducia sul buon esito dell'appalto?



CONNESSIONE
DEGLI SPAZI AL TEMPO DI VITA PER UNA ACCESSIBILITÀ PIENA E UNIVERSALE

La richiesta di accessibilità universale per costruire pari diritti di accesso alle opportunità della città e superare le barriere fisiche, sociali, culturali e della comunicazione rispetto allo spazio, al tempo, alle relazioni e alle opportunità dei cittadini: dal coprire la distanza tra centro e periferia al tempo impiegato per raggiungere i servizi indispensabili.

Per il diritto di tutte le popolazioni urbane a negoziare a proprio favore i tempi e gli spazi della vita quotidiana e fruire appieno di luoghi, relazioni, possibilità.

TI ANDREBBE DI RACCONTARCI COME VEDI LA CAGLIARI DEL PRESENTE?

TEMPI DI PERCORRENZA

Io vivo a Flumini e i bus sono solo due e con una frequenza altissima, di venti minuti, a volte mezz'ora e mi permettono di raggiungere solo Quartu o Cagliari. Se volessi andare a Monserrato, sede di presidi medici, polo universitario, ***non ho mezzi per arrivarci.***

Io ho studiato Medicina in Cittadella, arrivarci era un'avventura: sveglia alle 7 e 40-50min di bus per pochi km. Dopo un semestre ho deciso di andarci in macchina anche perché gli orari dei bus erano incompatibili con gli orari delle lezioni. Appena iniziati i lavori della metro si pensava avrebbe risolto, ma qualcuno si ricorderà che ***per i primi anni la metro non aveva una fermata in Cittadella...***

Frequento Cagliari da dieci anni circa, quando studiavo al liceo e all'università non ci vivevo e viaggiavo da Villa San Pietro, a 35km da qua, 40-50 min per arrivare in Cittadella. Dovevo aspettare in piazza Matteotti il 30 o il 31 e arrivare fino alla stazione metro e poi da lì la metro, o il 29. Complessivamente ***ci mettevo anche 2 ore per arrivare all'università, pur vivendo a 30km da Cagliari!***

In 20 anni è sicuramente migliorato, tanto. Ma spostarsi fuori Cagliari, nell'area metropolitana, è ancora poco agevole: ***i tempi sono molto lunghi e le corse non troppo frequenti.***

Negli ultimi anni la situazione è migliorata parecchio ma il tasto dolente ***è la mancanza di corsie preferenziali che, soprattutto nelle ore di punta, aumenta i tempi di viaggio.***

Il sistema è molto lento e inefficiente. La metro ha una frequenza troppo bassa e ci mette 20 minuti da capolinea a capolinea, ovvero pochi km. Il CTM funziona bene, ma ***un sistema di bus a mio avviso è lontano dalle esigenze di chi vuole spostarsi velocemente in punti distanti della città.***

Il sistema è ben organizzato ma a mio parere ***si dovrebbe aumentare la frequenza e aggiungere delle linee notturne apposite.***

ACCESSIBILITÀ UNIVERSALE

Dovrebbe diventare ***più sostenibile e garantire una migliore accessibilità capillare.***

L'accessibilità per le persone con disabilità motoria è migliorata negli ultimi anni, *prima anche solo per salire sul bus si incontravano non poche difficoltà: dai 3 scalini dei vecchi bus alla mancanza della rampa.*

Da piccola prendevo il pollicino che adesso si usa/non si usa e invece servirebbe molto perché ***Cagliari ha solo le grandi linee. Alcune zone non sono servite bene*** *e questo limita la possibilità di utilizzo dei mezzi pubblici per molte persone.*

Sarebbe opportuno ***snellire e integrare i vari servizi*** *in modo che dal treno si possa passare agevolmente al pullman e viceversa. Stesso discorso tra metro e bus di città.*

Alleggerire il carico di traffico su gomma su tutta la città non può che rendere la città più vivibile a prescindere da un mio vantaggio personale.

ACCESSIBILITÀ TRA CENTRO E PERIFERIA

Il sistema di mobilità cagliaritano ***deve integrarsi di più con quello dei vari paesi limitrofi,*** *in maniera più efficace evitando di creare troppa concorrenza tra i vari vettori che molto spesso propongono dei doppioni di servizi sulle stesse tratte.*

Come idea la metro è bellina, è veloce, l'ho presa diverse volte per andare a Monserrato, ***ma c'è solo quella linea.***

*Il servizio dei trasporti pubblici è insufficiente a ridurre il traffico in centro e ancora peggio nell'****hinterland, poco servito e dimenticato.***

Il sistema di mobilità cagliaritano in città è sicuramente organizzato meglio rispetto a quello che dalla città va verso l'hinterland, che è quasi totalmente assente: c'è poca attenzione, vengono riservati ***pochi collegamenti e sporadici per non dire che siano quasi nulli.***

Buono all'interno della città, ***scarso con gli spostamenti da e per Cagliari da altre città.***

Sarebbe opportuna una ***maggiore connessione con tutto l'hinterland,*** *si rivelerebbe molto utile anche perché, sennò, saresti costretto a prendere la macchina.*

Bisogna ***pensare la mobilità di tutta la Città metropolitana,*** *sedendosi al tavolo con tutti i vettori e suddividere i servizi in maniera organica.*

CONNESSIONE
DELLA PERIFERIA AL CENTRO ATTRAVERSO UNA MOBILITÀ DIFFUSA E SOSTENIBILE

Fondamento del concetto di cittadinanza è il bene comune che possa essere goduto da tutte e tutti in maniera ampia e inclusiva, più vivibile e sostenibile, al di là dell'interesse personale e privato: alleggerire il traffico di auto, potenziare la rete ciclo-pedonale, sensibilizzare verso una mobilità verde, accogliente e accessibile.

Per costruire tutti assieme una città nella quale il benessere sia collettivo.

> QUESTIONARIO

Qual è il tuo pensiero riguardo all'attuale sistema di mobilità cagliaritano?

Troppo orientato verso l'uso dell'auto e del mezzo privato, ***andrebbe radicalmente ricostruito in funzione dei mezzi collettivi, della bici e di altri mezzi alternativi all'auto.***

Serve più attenzione alla ciclabilità, *i percorsi sono pericolosi.*

Sarebbe opportuno ***creare delle soluzioni più eco friendly,*** *costruendo delle piste ciclabili per coloro che dai paesi dell'hinterland decidono di spostarsi verso Cagliari con la bicicletta, e non necessariamente via SS130, SS554 ecc.*

Vedo che sta migliorando il sistema operativo, però ***andrebbe migliorata l'accessibilità per le persone sorde!***

Io mi muovo prevalentemente a piedi, *ma se la distanza è "importante" mi muovo con i mezzi pubblici.*

Vorrei che venissero ***migliorate e potenziate le piste ciclabili,*** *che ci fosse un* ***servizio di bike sharing efficiente e sicuro,*** *e che venisse* ***sensibilizzata la cittadinanza sull'importanza di usare mezzi di trasporto alternativi,*** *come le biciclette.*

La metropolitana è senz'altro un mezzo utile, ma ***dovrebbe essere anche sostenibile e rispettosa dell'ambiente;*** *dovrebbe* ***garantire una migliore mobilità urbana e permettere alle persone di ridurre i tempi di percorrenza.*** *E soprattutto dovrebbe* ***sostituirsi quasi completamente ai mezzi di trasporto privati:*** *se così fosse, ben venga la metropolitana leggera! :)*

So che è non facile pensare un sistema di mobilità perfetto ma penso che ***si potrebbe fare molto meglio di quello che abbiamo tutt'ora!***

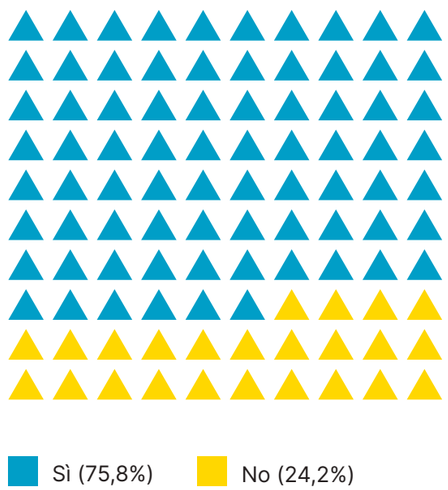
Penso che con la CTM abbiamo fatto grandi passi avanti, possiamo quasi essere definiti un'eccellenza ma ***sono certa che si possa migliorare e ampliare il progetto.***

Ho scoperto di poter andare a lavoro con lo ZI (zona industriale CTM) e ho dimenticato la macchina! ***Sono quelle piccole cose che ti portano anche a scegliere un servizio al posto di un altro:*** *fai l'abbonamento e ti ci affidi.*

Credo che il sistema di mobilità cagliaritano sia:

Da ampliare / Efficiente / Molto positivo. Ma mai accontentarsi / Sufficiente ed efficiente / Spesso inadeguato / Da rendere più sostenibile / Migliorabile per renderlo più sostenibile / Così così / Medio alto / Limitato / Si potrebbe fare molto di più / Mezzi come treni e tram sono poco usati / Ben funzionante / Lento / In miglioramento / Si predilige l'uso della macchina / Abbastanza buono / Impreciso / Alcuni comuni ancora indietro/ Da estendere a tutta l'area vasta / In evoluzione / Positivo /Inadatto / Deficitario / Ottimo / Piuttosto efficiente / Utile ma migliorabile / Fasce orarie poco coperte / Poco efficiente nei collegamenti con le periferie

Pensi che il progetto della Linea 3 porterà dei vantaggi?



I vantaggi della linea Repubblica-Matteotti credo possano essere

Diminuzione dei ritardi / Tempi ridotti di viaggio / Risparmio di tempo / Maggiore mobilità interna alla città / Spostamenti molto più rapidi / Viaggio più veloce e lineare / Meno tempo in traffico / Rapidità di raggiungimento senza essere sottoposti ai vincoli del traffico / Risparmio di tempo, minor impatto ambiente e acustico / Possibilità di raggiungere in tram il centro città e la stazione RFI / Maggiore mobilità / Meno auto / Comodità e avanguardia / Velocità di spostamento rispetto ai mezzi su gomma / Più mobilità / Meno auto in giro / Sarà più facile muoversi / Decongestionamento dei passeggeri nei trasporti pubblici / Un collegamento con il centro città e con la stazione dei treni / Qualsiasi operazione anti intasamento strade è ottima / Ci sarebbe meno tempo di attesa e si arriverebbe prima / Meno traffico / Meno trasporto privato, miglioramento del servizio pubblico / Minore utilizzo della macchina / Riduzione del traffico automobilistico / Spostamenti più veloci / Evito il traffico / Trasporto più veloce / Maggiori collegamenti con il centro / Snellimento traffico auto / Minor traffico veicolare e minor inquinamento / Più mezzi a disposizione / Interconnessione, rapidità / Collegamento da Monserrato a piazza Matteotti / Riduzione traffico e inquinamento / Ridurre il carico di traffico in centro città

***Connessione del resto della linea metrotranviaria** alla Stazione RFI trovo un progetto coraggioso e molto utile.*

***Ottimizzazione dei tempi di percorrenza,** diminuzione del traffico automobilistico, riduzione dei mezzi in circolazione qualora tutti la usassero e nel caso in cui il mezzo metro non debba interrompere il suo tragitto.*

*Andare al lavoro con il treno e con metro collegata, magari con un **biglietto integrato** come quello Ctm-Trenitalia, può essere una soluzione più fluida e adatta alle mie esigenze di lavoro.*

*Parcheggi all'ingresso di Cagliari e **spostamenti veloci** con la metro.*

*Utilizzo metro nel caso ci si dovesse recare nelle **zone coinvolte nel servizio.***

*Ottimizzazione delle tempistiche, quindi minor tempo nel corso del viaggio, minore affluenza sui CTM e **possibilità di viaggiare a fasce orarie differenti.***

*Renderà **più rapido il collegamento con il porto e il centro**.*

*Mi sposto soprattutto a piedi, ma la tratta Repubblica-Matteotti credo e spero che **consentirà di accorciare molto i tempi di percorrenza.** Ora, nelle ore di punta, capita spesso di restare bloccati nel traffico, dove non sono presenti le corsie preferenziali. Inoltre, spero possa **diminuire notevolmente il flusso di auto nel centro città.***

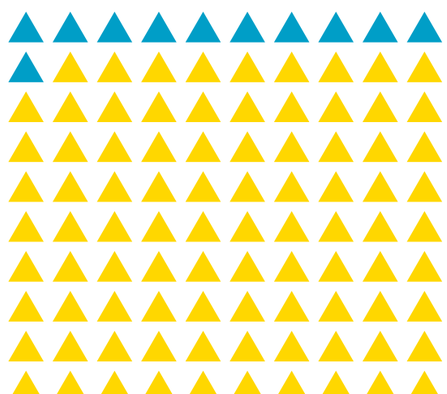
***Collegherà una parte di periferia al centro** e da lì verso Stazione FS e Aeroporto.*

*Avremo a disposizione **un'alternativa efficiente all'uso del trasporto privato;** contribuendo alla diminuzione dell'inquinamento dell'aria e quindi a un **miglioramento della salute pubblica***

*Tempistiche migliori e **condizioni di viaggio migliori all'interno del mezzo.***

*È un po' confusionario collegare piazza Repubblica con piazza Matteotti e con i tanti semafori risulta un **tragitto oggi insensatamente lento che con la metro si velocizzerebbe.***

Pensi che il progetto della Linea 3 porterà degli svantaggi?



Sì (10,8%) No (89,2%)

Gli svantaggi della linea Repubblica-Matteotti credo possano essere

*Incremento del traffico nel corso dei **cantieri.***

***Aumento del traffico** in via Roma nel corso dei lavori.*

***Rallentamenti per i pullman** che percorrono la zona coinvolta nella tratta.*

*Numerosi cittadini che continueranno a usare le automobili, **possibili ritardi e disagi nella** realizzazione e diversi **intralci alla viabilità attuale.***

*Lavori e **spreco di soldi** in un'opera a mio parere non necessaria (per migliorare la mobilità a Cagliari ci vorrebbero prima investimenti urgenti in altri campi).*

*Svantaggi temporanei legati ai **lavori in corso.***

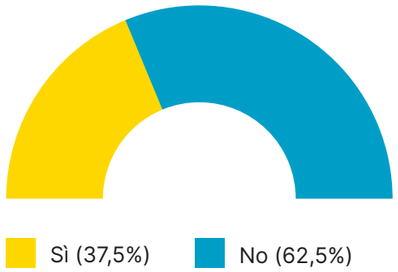
CONNESSIONE
DEGLI SPAZI PUBBLICI ALLA COMUNITÀ ATTRAVERSO IL COINVOLGIMENTO DEI CITTADINI

Spazi di confronto con i decisori, le istituzioni, per avanzare proposte e ragionare collettivamente delle soluzioni ma anche per sentirsi cittadinanza attiva nel processo di progettazione della città comune, per chiarire i motivi e gli obiettivi delle opere pubbliche da realizzare e dare voce ai bisogni della cittadinanza, ma anche accogliere proposte e responsabilizzare sulla segnalazione di corruzioni e malaffare. Da un lato favorire un clima fiducioso sugli esiti del progetto e dall'altro coinvolgere la cittadinanza come parte attiva dell'azione pubblica.

Per rispondere ai bisogni delle persone che vivono la città e sostenere pratiche attive di monitoraggio dal basso, dando alla partecipazione una valenza civica e formativa.

> QUESTIONARIO

Pensi che il cittadino sia stato coinvolto nella progettazione e realizzazione del progetto?



Come si sarebbe potuta coinvolgere la cittadinanza?

Pubblicità / Incontri informativi / Social media / Progettazione partecipata / Tutti i metodi comunicativi possibili / Sondaggi, comunicazioni, social network / Questionari / Incontri pubblici / Comunicazione / Eventi / Partecipazione stakeholders / Pubblicità tv e social / Eventi nei Social media / Più comunicazione / Comunicati / Attraverso i media / Comunicazioni, assemblee, associazioni / Mass media / Pubblicazione di tutte le fasi del bando / Più contatto con l'utenza / Comunicazione sui social, TV, giornali / Attraverso i mezzi di comunicazione / Incontri pubblici con i progettisti, dibattito pubblico / Informative cartacee e trasmissioni televisive / Dibattiti e momenti pubblici di concertazione e discussione /

Ascolto delle opinioni dei cittadini

*Penso che si sarebbe dovuto **coinvolgere sul web la cittadinanza,** proponendo delle informative sull'andamento dell'appalto. Anche delle **informative su carta nella cassetta delle lettere** sarebbe una buona idea.*

*Attraverso **sondaggi e questionari; canali social** che permettessero alla cittadinanza di seguire le fasi del progetto.*

*Con più **confronti diretti** e più **richiesta di feedback al cittadino.***

*Con una petizione in merito per **chiedere il parere delle persone.***

*Attraverso **questionari per raccogliere le opinioni,** incontri con dibattito e soprattutto dei report continui sullo stato di avanzamento dei lavori (parte burocratica inclusa) per **capire dove sono i colli di bottiglia.***

Incontri pubblici, aperti e partecipati, nella città e nei quartieri interessati

Incontri con la cittadinanza e campagne di informazione.

Incontri pubblici nei comuni.

Eventi pubblici per un contatto maggiore con la cittadinanza.

Incontri di quartiere e raccolta delle esigenze della cittadinanza.

Presentazione di alternative progettuali eventuali.

Assemblee pubbliche.

Presentazione del progetto con i progettisti, dibattito pubblico.

Riunioni di progettazione partecipata ben pubblicizzate e collocate in orari accessibili per la maggior parte dei lavoratori.

Comunicazione e informazione

*Attività di **comunicazione e incontri** col pubblico.*

*Maggiore informazione sui **canali social delle istituzioni coinvolte.***

Eventi partecipazione stakeholders, pubblicità, TV, social e giornali.

Pubblicizzazione attraverso i media.

Comunicazioni, assemblee, associazioni.

*La cosa più pratica per informare i cittadini sarebbe stata **una serie di cartelli/pannelli informativi nei punti in cui il progetto interverrà maggiormente,** così da intercettare il pubblico di persone che in futuro, potenzialmente, ne usufruiranno.*

Comunicazione puntuale.

Tutti i metodi comunicativi possibili.

FUTURO

TI ANDREBBE DI IMMAGINARE, ANCHE IDEALMENTE, LA CAGLIARI DEL FUTURO?

CONNESSIONE
DEL PASSATO AL PRESENTE ***ATTRAVERSO***
UN'INNOVAZIONE CONTINUA E ATTENTA.

La città del futuro, immaginata nelle parole degli intervistati, si presenta come moderna ma con un forte legame con il passato e una grande attenzione per ciò che di buono va preservato e anzi potenziato. Sono le suggestioni di ciò che è stato a modellare l'idea di ciò che ci sarà, il sogno della Cagliari del futuro.

Per immaginare una città del futuro capace di adattarsi ai cambiamenti.

> QUESTIONARIO

Come immagini Cagliari con la linea Repubblica-Matteotti conclusa?

Moderna / Evoluta / Organizzata / Veloce / Smart / Ben collegata / Migliorata / Collegata / Tranquilla / Ecologica / Innovativa / Sostenibile / Congestionata / Fluida / Dinamica / Viabile / Efficiente / Meno trafficata / Uguale / Caotica / Normale, ma con un extra / Pratica / Completa / Smart / Comoda / Meno congestionata / Connessa / Metropolitana / Futuribile / Migliore / Bellina / Un pelino più moderna / Mobile / Funzionale e gradevole / Più mobilità / Futuristica / Veloce / Silenziosa / Ordinata / Integrata / Con meno macchine / Più vivibile / Elastica / Poco diversa da ora / Organizzata / Agevole / Metropoli / Più trafficabile / Collegata / Più servita / Non cambia granchè / Pulita / Eco-sostenibile / Funzionale / Europea / Progredita / Uno spreco / Scorrevole / Utile / Diversa / Più attiva / Nuova / Accessibile / Più completa / Senza macchine, pedonale, strade libere

Come immagini Cagliari con la linea Repubblica-Matteotti conclusa?

Una città più accogliente, più connessa e più facile da vivere.

Moderna e più alla portata di tutti dal punto di vista dei trasporti collettivi e con una qualità sociale complessiva migliore.

Come un qualcosa di ancora incompleto.

Meno invasa dalle auto ma aumenterei le tratte per diverse aree della città.

Innovativa, ma non perfetta.

Più frenetica ma anche più ricca dal punto di vista del sistema dei trasporti.

Cagliari sarà molto più vivibile e sarà molto più facile spostarsi.

Bene con meno macchine, meno inquinamento, più silenziosa.

Più vivibile pedonalmente.

Non saprei, forse più comoda per chi viaggia con i mezzi pubblici.

Con meno auto in ingresso.

Una città con meno macchine in circolazione!

Il mezzo pubblico che accorcia i tempi di percorrenza e consente di arrivare in qualsiasi punto della città, spero convinca anche i più ostinati!

Una città più moderna e ecosostenibile.

Più a dimensione di studente universitario.

Una città più in linea con gli standard europei, meno caotica e trafficata, più piacevole da vivere.

Rapida, efficiente e utile alla popolazione, soprattutto con una supplementare Linea Matteotti-Poetto.

La stessa di prima ma con una nuova linea metropolitana.

Cagliari sarà molto più vivibile e sarà molto più facile spostarsi.

Proposte per il futuro

Andrebbe radicalmente ricostruito in funzione dei mezzi collettivi, bici e altri mezzi alternativi all'auto.

Si dovrebbe aumentare la frequenza e aggiungere delle linee notturne apposite. Ci dovrebbero essere più mezzi e più fermate.

Dovrebbe diventare più sostenibile e garantire una migliore accessibilità.

Sarebbe opportuno snellire e integrare i vari servizi, pensare la mobilità di tutta la Città

metropolitana in maniera organica.

Servirebbe più attenzione alla ciclabilità, i percorsi ciclabili sono pericolosi.

Sarebbe opportuno creare soluzioni più eco friendly con piste ciclabili per l'hinterland, e non necessariamente via SS130, SS554 ecc.

Andrebbe migliorata l'accessibilità per le persone sorde!

Non facile pensare a un sistema di mobilità perfetto ma penso che si potrebbe fare molto meglio di quello che abbiamo tutt'ora!

Ci vorrebbe un aumento della rete di trasporti urbana ed extraurbana, l'urbana collegata all'extraurbana, perché è qualcosa che da pendolari abbiamo vissuto tutti e la vivono oggi i miei studenti - molti dei quali da pendolari hanno difficoltà a partecipare ad attività pomeridiane perché troppo legati a trasporti non efficientissimi.

Vorrei che venissero migliorate e potenziate le piste ciclabili, che ci fosse un servizio di bike sharing efficiente e sicuro, e che venisse sensibilizzata la cittadinanza sull'importanza di usare mezzi di trasporto alternativi, come le biciclette.

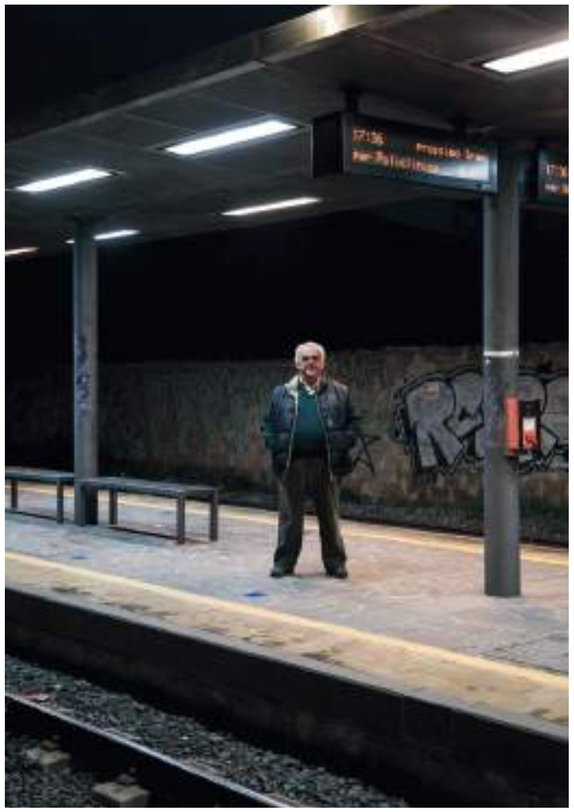
La metropolitana è senz'altro un mezzo utile, ma dovrebbe essere anche sostenibile e rispettosa dell'ambiente; dovrebbe garantire una migliore mobilità urbana e permettere alle persone di ridurre i tempi di percorrenza. E soprattutto dovrebbe sostituirsi quasi completamente ai mezzi di trasporto privati: se così fosse, ben venga la metropolitana leggera!

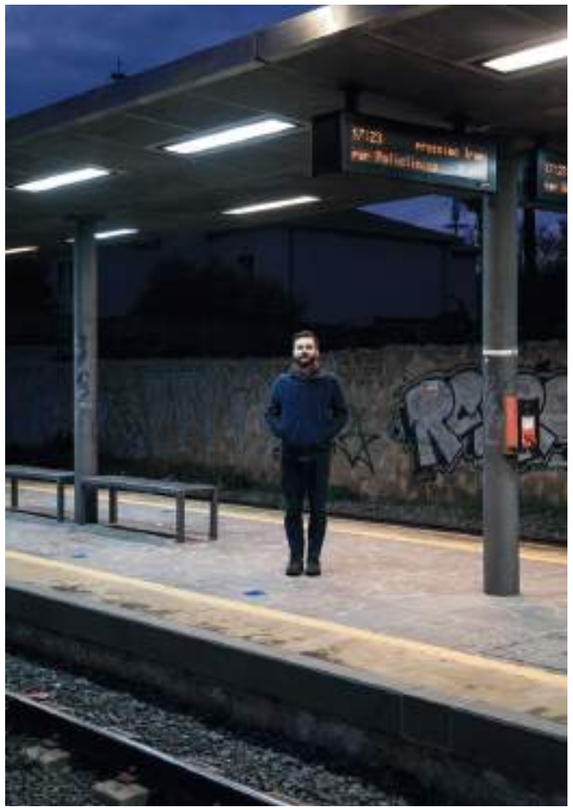
Ti andrebbe di immaginare, anche idealmente, la Cagliari del futuro?

Il sogno è quello di avere effettiva sostenibilità in tutto ciò che viene organizzato; per la mobilità vanno bene le piste ciclabili, nonché aziende che conducono trasferimenti pubblici purché anche i mezzi siano compatibili con le emissioni, con basse emissioni e a basso impatto ambientale, ma è importante che siano utilizzate da più persone possibili; occorre, a tal scopo, creare un piano per la mobilità.

Gli ultimi autobus acquistati sono a energia elettrica, sarebbe bello implementare tale tipo di tecnologia, che è la più sostenibile; monti sopra il pullman il pannello solare e "sfrutti" il sole sempre presente, d'altronde, Cagliari è la Città del sole. Sarebbe quindi bello che le linee fossero indipendenti dal gasolio.

Il sogno "irrealizzabile" è quello di fare dei parcheggi in periferia o in ingresso a Cagliari dove la gente possa mollare la macchina e muoversi liberamente con i mezzi oppure a piedi; ci sono troppe macchine! È davvero spropositato.





Spero possa essere tutto più ordinato, con più mezzi pubblici. Mi auguro che questa metro possa sostituire diversi bus. Io viaggio molto perché vivo in centro e vorrei un servizio più efficiente e più sicuro, più vicino alle persone.

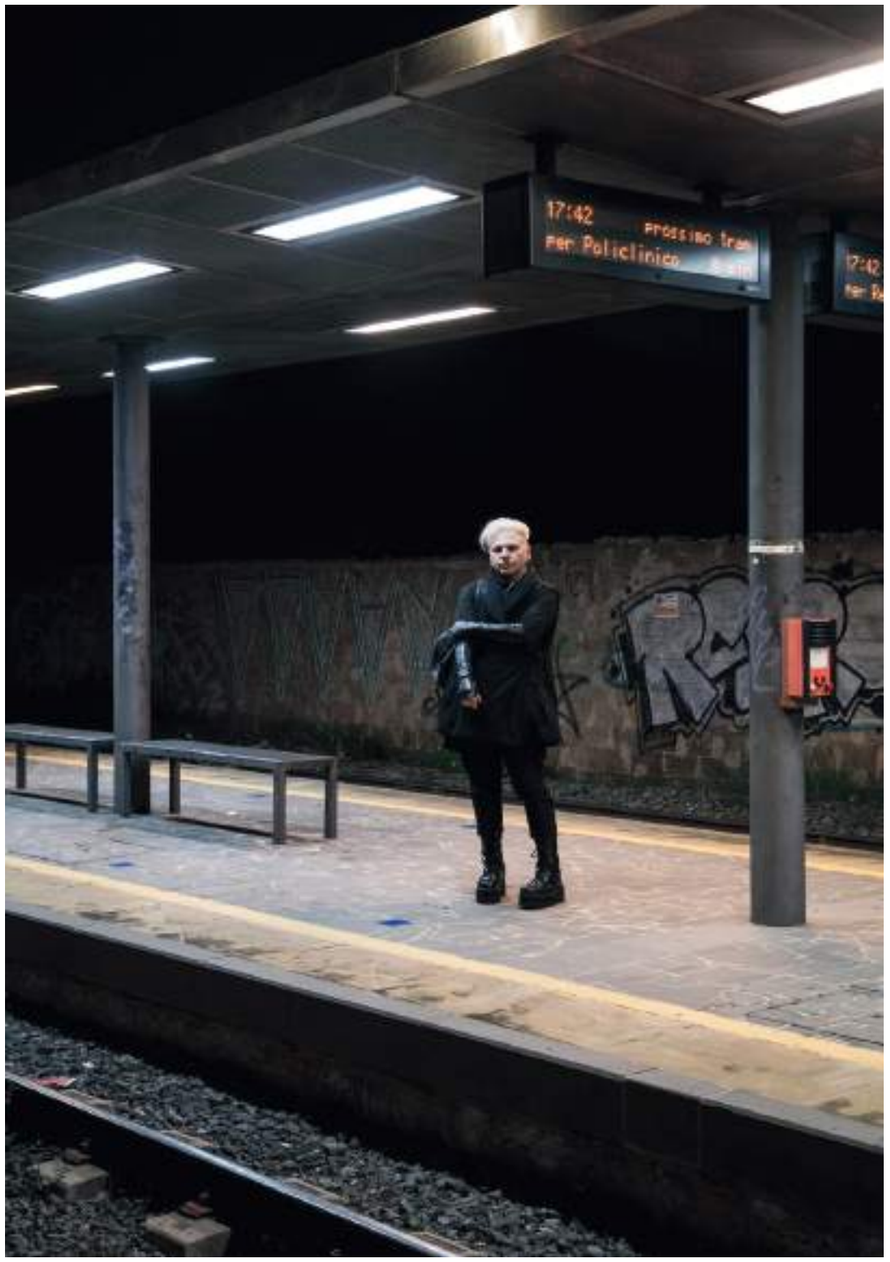
Mobilità vuol dire anche rispetto per l'ambiente quindi sicuramente, nonostante Cagliari sia già su quella strada, occorre fare di più, che vuol dire non solo verde ma socialità, offrendo così un qualcosa sia per le persone in generale e, con un occhio più attento, magari alle persone con più fragilità come anziani, disabili; avere un occhio di riguardo per queste persone in termini di assistenza e servizi può essere qualcosa che farà di Cagliari una città ancor più sensibile e grande.

Sogno una città con tante piste ciclabili dove poter andare in bicicletta magari insieme a mio figlio.

Immaginare le macchine fuori dalla cerchia dei quattro quartieri storici di Cagliari e, poi, un sistema di corridoi verdi con eventualmente passeggiate protette e strade ciclabili che collegassero tutti i parchi e le aree verdi.

Meno auto, meno parcheggi squallidi, molto più movimento in bici, monopattino, metro leggera o altri mezzi non inquinanti. Niente di irrealizzabile, basta volerlo!

L'ideale sarebbe ridurre tantissimo il numero di mezzi privati e auto private che entrano qua in città... è chiaro che la Cagliari del futuro me la immagino con sempre meno mezzi privati e sempre più collegata!



Vorrei ci fossero i bus elettrici e la città collegata capillarmente, sia il centro che poi l'hinterland, con Monserrato, Quartucciu, tutta la città metropolitana. Eliminerei i mezzi privati: Cagliari è una città che si può vivere a piedi e in bicicletta!

Una Cagliari che ha investito in comunicazione, in educazione e in coraggio: una città che ha bisogno di più impegno perché urbanisticamente non è stata pensata per essere camminata, ciclata, o vissuta in maniera diversa rispetto alle auto. Mi auguro e auspico che le cose migliorino perché il sentimento sia condiviso e l'impegno arrivi anche attraverso maggiori investimenti.

Immagino una città totalmente connessa con i mezzi, quindi mezzi elettrici a basso impatto, con mezzi sostenibili, una città nella quale non senti l'esigenza di prendere la macchina o acquistarla - o in generale utilizzare un mezzo personale, e puoi raggiungere velocemente e facilmente qualsiasi zona della città!

Mi piacerebbe che si potesse non utilizzare la macchina dentro città, magari anche lasciandola fuori per chi arriva da fuori. Parcheggi e poi prendi la metro o un altro mezzo per raggiungere il centro. Vorrei poter andare ovunque e con il percorso circolare della metro speriamo si possa.

Sono abituato a camminare molto e sono convinto che per conoscere le città si debba attraversarle a piedi. Ecco quindi penso che oggi anche il veicolo individuale è una storia finita, per esempio in molti luoghi non ci si compra più la macchina, la si affitta e solo per quando se ne ha bisogno. Quindi l'unica soluzione è diminuire le vetture individuali e potenziare il trasporto pubblico, come con questa metro! E poi la verità è che chi si ferma è perduto: appena smetti di camminare, dopo un po', "no podis fai prus nudda!"

PASSAVAMO SULLA TERRA, ***LEGGERI***

ESTER COIS, *DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE E SOCIALI, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI*

> *"Le città, punti immobili delle carte, si nutrono di movimento. Le strade alimentano e spiegano le città, o almeno ne spiegano le funzioni, i compiti e i meccanismi di base"*
> – Braudel, 1949

Le parole scelte dal grande storico Fernand Braudel per definire, con pochi tratti essenziali, l'evoluzione del fenomeno urbano in epoca moderna e contemporanea, sembrano riecheggiare nell'intreccio di opinioni e commenti espressi dai cittadini interpellati, nel corso del progetto di monitoraggio *Integrity Pacts* portato avanti da Transparency International Italia, circa l'impatto dell'ampliamento della metrotranvia di Cagliari sulle loro aspettative, preferenze e rappresentazioni per il futuro prossimo venturo del capoluogo.

Il racconto corale composto dall'insieme delle loro voci, e punteggiato visivamente dalla galleria dei ritratti di alcuni di loro, situati nei punti focali che connoteranno come pause di partitura il servizio metro-tranviario di imminente realizzazione, restituisce di quest'ultimo l'immagine di un dispositivo dinamico di vitalizzazione costante dello spazio pubblico cittadino, grazie alla sua funzione di accompagnamento e smistamento quotidiano di migliaia di biografie eterogenee, attraverso i punti più disparati della mappa metropolitana, una stazione dopo l'altra: abitanti di lungo corso e domiciliati transitori; lavoratori pendolari in moto perpetuo tra casa e ufficio; *city users* di qualsiasi foggia, dai turisti mordi-e-fuggi dei grandi esodi stagionali ai fruitori dei servizi ospedalieri o burocratici; fino alla popolazione studentesca, che compensa, almeno nelle prassi diurne, un'età media sempre più avanzata nel profilo demografico cagliaritano. Dunque, davvero, la città non è che il nodo di una rete attraversata di continuo da flussi di persone, merci, idee, informazioni, emozioni, conflitti.
Sono almeno due gli ambiti principali di declinazione della vocazione connettiva e dinamica che può essere assegnata al progetto di ampliamento del sistema metrotranviario cittadino, nella sua dimensione contemporaneamente pubblica, comune e collettiva (Ostrom, 1990), spesso addomesticata nel lessico consuetudinario come "metropolitana leggera".

Anzitutto, a emergere con evidenza è **la natura materica e tangibile della duplice connessione territoriale** che questa estensione infrastrutturale del trasporto pubblico locale garantirà. Infatti, ben pochi luoghi presentano la potenza regolativa della tratta Matteotti-Repubblica, in prima istanza perché incardinata - nel suo tratto iniziale - lungo l'arteria principale della città, quella via Roma capace di tracciare la coesistenza longitudinale tra mare e terra, nel suo dipanarsi al centro del dialogo perenne tra la zona portuale e la palazzata di pregio scandita dai portici, a ridosso del quartiere Marina; e, al contempo, perché asse di congiunzione del doppio flusso centripeto e centrifugo che, rispettivamente, ogni giorno attrae masse di abitanti dell'hinterland verso il magnete urbano e il suo centro storico, per poi proiettarle nuovamente negli addensamenti residenziali senza soluzione di continuità delle conglomerazioni sempre più ampie che circondano Cagliari, attraverso gli *hub* collocati ai due estremi e preposti ai servizi ferroviari ed extraurbani del trasporto pubblico locale.

Parallelamente, appare altrettanto significativo il **nesso istituito da questo servizio di perfezionamento della mobilità urbana tra la memoria delle passate stagioni cittadine e la portata innovativa del progetto** di trasporto sostenibile, eco-compatibile, inclusivo, accessibile e coerente con il paradigma dell'intelligenza adattiva o *smartness* di una città ormai inscritta a pieno titolo nelle rotte degli scambi globali.

In questo senso, la nuova tratta assurge a *device* mobile di cucitura delle mappe mentali (Lynch, 1960) dei suoi prossimi utenti, tra le immagini pregresse evocate in particolare dalle coorti meno giovani dei residenti e dei fruitori ricorrenti della città, che hanno assistito alla crescita esponenziale di Cagliari dopo le devastazioni dei bombardamenti bellici di metà Novecento, e le intuizioni visionarie di uno sviluppo urbanistico transitato nel nuovo millennio nelle vesti amplificate di città metropolitana, oltre il suo perimetro amministrativo municipale in senso stretto.

Non è difficile leggere in filigrana, tra le voci raccolte, le stesse impressioni di una città solida e arroccata, eppure transeunte grazie alle sue strade, fissate dalla penna dei grandi cantori della Cagliari lontana e vicina. Dalla Cagliari *"bandiera, avventura, luna da toccare con mano e iniziazione ai misteri"* per le reclute provenienti da tutta l'isola a metà degli anni '50 del secolo scorso, delineata da Salvatore Cambosu in *Miele Amaro* (1954), alla città tutta compressa nella sua sequenza visiva, ripresa ancora prima da Elio Vittorini in *Sardegna come un'infanzia* (1932): *"Vedo mare, vedo piroscafi, vedo gente, vedo tranvai, vedo case, vedo alberi, vedo quanto è molto comune vedere ovunque, e tuttavia sento che Cagliari è una città diversa da qualsiasi altra"*. Dal *"breve, denso fiume di gente in scorrimento lento e massiccio"*, nella via Roma dei primissimi anni '20 del Novecento, che sorprese così tanto David Herbert Lawrence da farla paragonare alle vie di *"Roma Imperiale, dove nessun carro poteva circolare e l'umanità era tutta a piedi"* (Mare e Sardegna, 1921), fino ai vecchi filobus costeggianti una piazza Repubblica di metà anni '80 attraverso gli occhi ancora infantili delle ragazzine *Bellas Mariposas* di Sergio Atzeni (1996), colte nella loro esplorazione di una città multiforme e ancora incompiuta, tutta battuta - palmo a palmo - dalle periferie popolari fino al suo cuore medio-borghese.

Una stratificazione di profili cittadini di ieri, oggi e domani che di per sé incorpora moltitudini, tutte quelle che sono passate, leggere, per queste vie e tutte quelle che le percorreranno ancora.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Atzeni, S. (1996). Bellas Mariposas. Palermo, Sellerio Editore.
Braudel, F. (1949). La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Paris, Armand Colin (tr. it.: Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II, Torino, Einaudi, 1953).
Cambosu, S. (1954). Miele amaro. Firenze, Vallecchi.
Lawrence, D.H. (1921), Sea and Sardinia. New York, Seltzer (tr. It. Mare e Sardegna, Illisso, 2000)
Lynch, K. (1960). The image of the city. Cambridge, MA, Mit Press (tr. it.: Guarda, G.C. L'immagine della città, Venezia, Marsilio 1964).
Ostrom, E. (1990). Governing the commons: The evolution of institutions for collective action. Cambridge, MA, Cambridge University Press; (tr. it.: Governare i beni collettivi, Venezia, Marsilio, 2006).
Vittorini, E. (1952). Sardegna come un'infanzia. Milano, Mondadori.

Hanno sostenuto il progetto con un contributo speciale

L'Associazione Sarda Treni Storici e il Museo Ferroviario Sardo
e in particolare Marino Piu, Salvatore Olla, Bruno Angioi.

L'Associazione Sardinia Open Data
e in particolare Andrea Zedda, Carlo Zucca, Sara Monni.

I partecipanti alla Scuola di monitoraggio civico di Cagliari
e a tutti i laboratori di monitoraggio realizzati nel corso del progetto
(2018-2021).

I ragazzi dell'Istituto di Istruzione Superiore "Michele Giua"
e in particolare il professor Stefano Marongiu.

I cittadini che hanno aderito al monitoraggio urbano fotografico
nel periodo dell'emergenza epidemiologica da COViD-19 (2020-2021):
Alessandro Serra, Alessia Ruggiero, Andrea e Luca Ferrando, Anna Muceli, Carmine Palmas, Chakkrit Charoenlai, Corrado Murru, Diego Corrias, Ester Cois, Fabiano Atzeni, Fabio Cruccu, Francesco Piseddu, Giacomo Pisano, Giacomo Sedda, Giovanni di Grezia, Giovanni Messina, Laura Annabella Farci, Marco Spanu, Maria Paola Casula, Marino Piu, Myriam Mereu, Piero Ferrando, Raffaela Carrus, Sara Monni, Silvia Bondanini, Stefano Marongiu, Veronica Armeni, Vittorio Pisu.

L'ARST Azienda Sarda Trasporti per i materiali cartografici relativi
alla progettazione della Linea 3 Repubblica - Matteotti, Stazione RFI.

Il Fondo fotografico e cartografico dell'Archivio storico comunale
di Cagliari e l'Archivio Gigi Gho' (1915-1998) - Ingegnere Architetto
per le cartoline e le foto d'epoca.

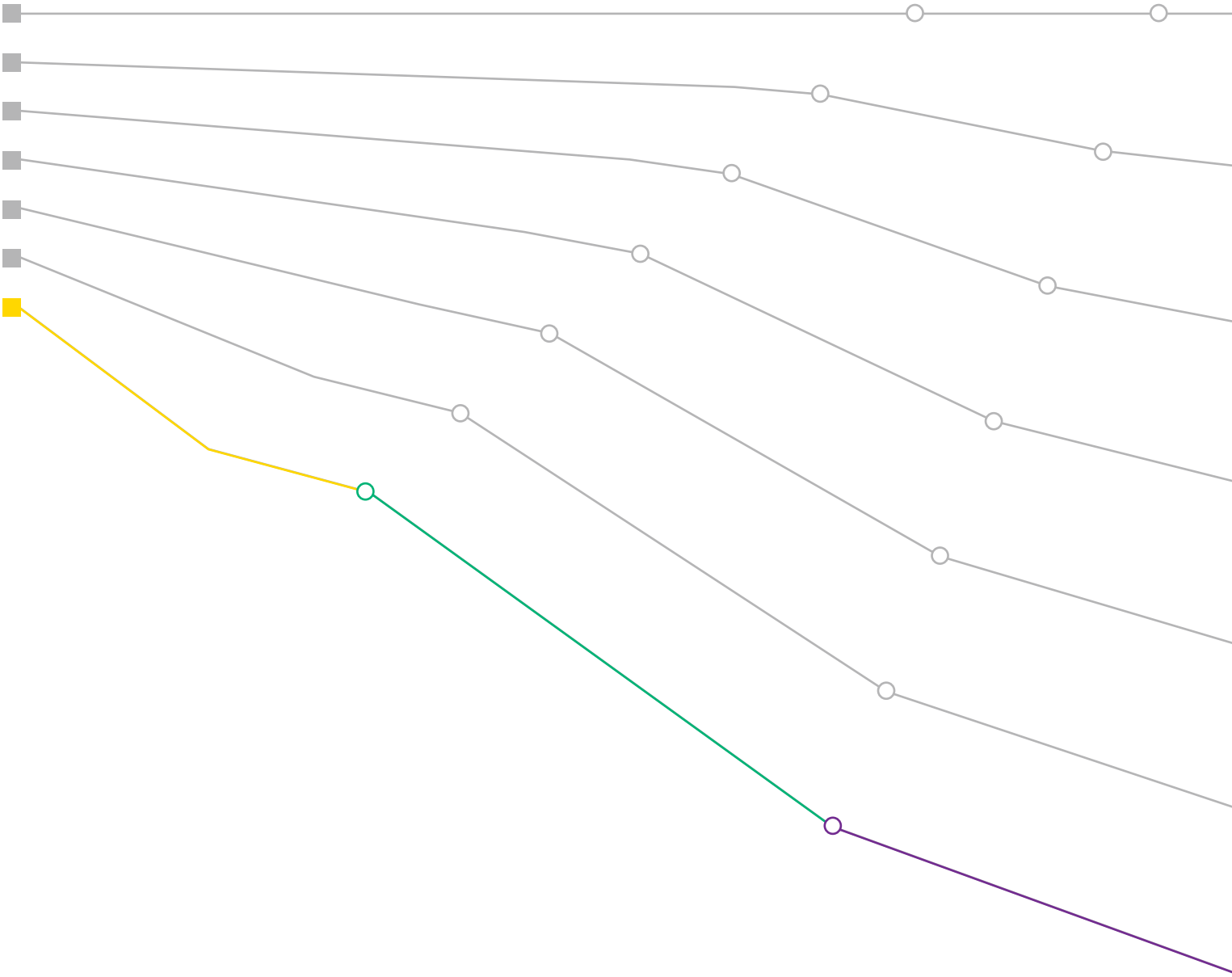
Il Sardegna Geoportale della Regione Autonoma della Sardegna.

Il Legatore di Simone Cacciuto per la stampa delle fotografie
per l'evento-mostra Prossima Fermata Cagliari.

Un ringraziamento particolare a
Carla Canetto e Guglielmo Cherchi, Marco Demuro ed Ernesto Porcu,
Silvio Popolano, Chiara Putaturo, Marcello Spissu.

Cagliari, novembre 2021

Finito di stampare a novembre 2021
presso Grafiche Ghiani Srl



02.