**PNRR**

**Proposta Comune di Oristano.**

**Missione PNRR**

Indicare la missione o le missioni riferite al Piano

Infrastrutture per la mobilità

Rivoluzione verde e transizione ecologica

**Ambito tematico dei cluster PNRR**

Indicare l’ambito/i tematico/ci riferiti al Piano

Infrastrutture per la graduale de-carbonizzazione dei trasporti e mobilità di nuova generazione

Mobilità pubblica e privata a impatto ambientale sostenibile

**Titolo Progetto**

**Attivazione di una rete urbana di mobilità lenta. Realizzazione di piste pedonali, ciclabili e altri dispositivi mediante ristrutturazione delle strade cittadine – I lotto**

**Motivazione**

La città di Oristano ha sviluppato negli ultimi decenni un modello di mobilità fondato pressoché esclusivamente sull’uso dell’autovettura, sia per gli spostamenti interni al comune sia, e soprattutto, per gli spostamenti provenienti da altri comuni e dalle frazioni. Troppo spesso i cittadini oristanesi si spostano in auto, anche per percorrere brevi distanze. In linea generale è evidente la netta propensione all’uso del mezzo privato. Assenza di isole ambientali, carenza di zone pedonali, marciapiedi spesso assenti o di larghezza insufficiente, piste ciclabili pressoché inesistenti in ambito urbano, congiuntamente alla numerosa presenza di autovetture in circolazione e sosta, spesso anche illegale (doppia fila, in aderenza agli edifici, ecc.) fanno dell’abitato di Oristano un luogo più adatto allo spostarsi in auto che non a piedi e in bicicletta. In particolare l’auto come conducente è utilizzata nel 45% dei casi, circa un punto percentuale in più rispetto al valore nazionale (44%). Il limite più importante all’uso delle biciclette nel traffico urbano è la poca sicurezza, reale o percepita, in cui si trova il ciclista o l’utilizzatore di altri dispositivi di mobilità lenta quando viaggia in uno spazio condiviso con le automobili.

La forte motivazione che spinge per la realizzazione dell’intervento previsto con la presente scheda è quella di invertire l’uso consolidato di mezzi di trasporto che sempre più producono forti distorsioni di tipo ambientale, urbanistico e in più in generale sono determinanti per caratterizzare una vivibilità urbana sempre più problematica e a lungo andare produttrice di effetti dannosi per la salute umana.

L’obbiettivo che si vuole raggiungere è pertanto quello di imprimere una svolta decisiva – con una robusta dotazione finanziaria - nella strategia della mobilità della città di Oristano che, grazie alla sua particolare conformazione orografica caratterizzata da modesti dislivelli ben si presta all’utilizzo di mezzi di trasporto innovativi e rispettosi dell’ambiente quali bike a pedalata assistita, seagway, e,perché no, anche le intramontabili (e sempre più in voga nei paesi europei del Nord) biciclette tradizionali.

**Descrizione degli interventi**

Il progetto prevede interventi di ristrutturazione della infrastruttura viaria cittadina convertendo gli spazi attualmente occupati dalla mobilità “dura” (con ciò intendendo gli autoveicoli termici, il traffico pesante e inquinante, la forte densità di mezzi di spostamento spesso utilizzati da un unico conducente) in vie di trasporto adatte per la mobilità lenta in condizioni di totale sicurezza.

Si prevedono quindi interventi di:

revisione delle carreggiate del centro urbano prevedendo opportuni collegamenti con le frazioni, adattando gli ingombri in modo da inserire piste dedicate alla mobilità lenta e ristudiando il flusso veicolare

rivisitazione degli spazi pedonali in modo da risultare condivisi da pedoni, bike, monopattini ecc. riadattando le attuali dimensioni dei marciapiedi con eliminazione dei dislivelli e più in generale delle barriere architettoniche

ristrutturazione delle pavimentazioni in modo da garantire il transito in sicurezza delle diverse tipologie di mezzi di trasporto, migliorare il decoro urbano e favorire la costituzione di spazi verdi

stazioni di ricarica per bike a pedalata assistita

stazioni di bike sharing con possibilità di trasporto di materiale di dimensioni e peso di rilievo (provviste market, oggetti di limitato ingombro e così via) mediante carrelli dedicati

sviluppo di hub di interscambio di veicoli a motore e dispositivi di mobilità lenta quali aree di parcheggio all’aperto e in sotterraneo

**Complementarietà e coerenza con altri Programmi/Progetti**

Descrivere la complementarietà dell’intervento con altri strumenti di livello comunitario, nazionale, regionale o locale, e con progetti singoli o complessi (Comunali o d’area vasta). Comprendere la descrizione della coerenza con gli strumenti della programmazione 2021-2027, (Politica di Coesione), con gli obiettivi dell’Agenda 2030, etc….

Il progetto proposto con la presente scheda è perfettamente coerente con gli obbiettivi della Programmazione 21-27. Infatti la politica di coesione 2021-2027 rinnova l’ambizione di rilanciare attenzione su grandi traguardi europei sintetizzati in modo evocativo dai titoli dei cinque grandi obiettivi di policy proposti (un’Europa più intelligente, più verde, più connessa, più sociale, più vicina ai cittadini). In tale contesto, lo sviluppo della mobilità lenta ipotizzata col presente intervento mantiene i suoi caratteri multi tematici e, attraverso la declinazione degli obiettivi specifici dei regolamenti di Fondo (FESR e FSE+), si inserisce nel largo campo di potenzialità di intervento rilanciato dal Politica di Coesione 21-27.

L’intervento si inquadra comodamente nel percorso di programmazione individuato da quattro temi unificanti: • lavoro di qualità • territorio e risorse naturali per le generazioni future • omogeneità e qualità dei servizi per i cittadini • cultura veicolo di coesione economica e sociale.

Lo sviluppo della mobilità lenta induce infatti a ripensare la qualità della vita in termini meno angoscianti quali sono quelli che caratterizzano l’attuale life styling, maggiormente acutizzato, nei suoi risvolti psicologici più crudi, dallo stato pandemico iniziato nella primavera del 2020.

Infine, ma non di minore importanza, l’intervento proposto è indiscutibilmente inquadrato negli obbiettivi indicati dal Piano Urbano della Mobilità del Comune di Oristano.

**Fabbisogno finanziario**

Indicare l’importo in euro, eventualmente suddiviso per lotti funzionali (indicando stralcio 1, 2 …n, e il relativo titolo di ciascuno stralcio)

**10.000.000,00 € (dieci milioni di euro) - I lotto**

**Livello di definizione del progetto**

Indicare lo stato di definizione del progetto, scheda preliminare, studio di fattibilità e i successivi livelli di esecutività.

**Scheda Preliminare**

**Tempi di attivazione**

Indicare la tempistica in mesi

36 mesi a partire dalla data di stipula di convenzione o assenso del finanziamento