



Piano Attuativo di riordino 'ORISTANO OVEST'

Strumento attuativo del Programma integrato di riordino urbano denominato
"Oristano - ovest. Nuove connessioni per il margine occidentale di Oristano"
(L.R. n. 8 del 25 aprile 2015, art. 40 misura a)



Relazione paesaggistica

Sindaco | Andrea **Lutzu**
Responsabile Settore | ing. Giuseppe **Pinna**

Progettisti del Piano

RTP Abeille
arch. Enrica **Campus**
arch. Claudia **Meli**
arch. Claudia **Pintor**
ing. Marco **Muroni**
dott. geol. Andrea **Serrelli**
arch. pian. Marco **Loi** - *giovane professionista*

Collaboratori
arch. Andrea **Manca**
società ingegneria **MLAB**

Data dicembre 2021	Adozione	Approvazione
------------------------------	-----------------	---------------------

Indice

01. PREMESSA.....	4
02. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	5
03. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO.....	6
04. LIVELLI DI TUTELA OPERANTE	12
05. CONTESTO PAESAGGISTICO	14
06. VALUTAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI	16

01. PREMESSA

La presente Relazione Paesaggistica è relativa al Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest', di iniziativa pubblica, in quanto avanzato dal Comune di Oristano.

La Relazione Paesaggistica è redatta ai sensi dell'art. 146 DLgs n. 42 del 22 gennaio 2004 e ss.mm.ii, del DPCM 12 dicembre 2005 ed in accordo con i contenuti del Piano Paesaggistico Regionale della Regione Sardegna.

L'intervento di ricade in aree individuate come "beni paesaggistici" dal Piano Paesaggistico Regionale (2006) e pertanto sottoposte a tutela ed in particolare, l'intervento ricade integralmente in:

- Fascia costiera PPR (art. 19 NTA);

Parzialmente in:

- Zone umide costiere;
- Fiumi torrenti e corsi d'acqua [...] e relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri
- Aree percorse da fuoco.

Sono inoltre presenti i seguenti beni vincolati:

- Inseediamento medioevale-punico-romano di San Nicola (bene archeologico, tutelato ex art. 143 D. Lgs N.42/2004 e ss.mm.ii);
- Inseediamento punico-romano di San Martino (bene archeologico, tutelato ex art. 143 D. Lgs N.42/2004 e ss.mm.ii);
- Inseediamento romano di San Giovanni (bene archeologico, tutelato ex art. 143 D. Lgs N.42/2004 e ss.mm.ii);
- Cimitero Monumentale di San Pietro (tutelato ex art. 143 D. Lgs N.42/2004 e ss.mm.ii, e sottoposto a vincolo della Soprintendenza ai Beni Architettonici) soggetti a tutela integrale e ulteriore perimetro di tutela condizionata.

Per la stesura del presente documento oltre le indicazioni presenti nell'Allegato I del D.P.C.M. 12 dicembre 2005, si fa riferimento ai metodi di analisi paesaggistica basati sull'interpretazione semiologica del paesaggio. Si fa inoltre riferimento al metodo di valutazione proposto nella ricerca dell'Osservatorio del Paesaggio della Regione Sardegna "Opere incongrue e qualità del paesaggio" (in Taphros 2013).

Dopo aver analizzato il contesto e valutate le modificazioni che l'intervento proposto può determinare nel paesaggio, viene elaborata una "matrice delle trasformazioni", nella quale è descritto l'impatto generato (negativo, ininfluenza o positivo).

Alla matrice delle trasformazioni segue la definizione degli "indirizzi per il progetto" che orientano la trasformazione nella direzione dell'opportunità di definizione di una qualità paesistica.

L'analisi paesaggistica è stata svolta alla scala del contesto globale, per verificare le relazioni tra la strada e i differenti sistemi di paesaggio dell'area di progetto: stagno, zona umida, spiaggia, mare; e nel contesto di prossimità per valutare possibili elementi per un "miglioramento paesistico" del progetto.

02. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Il Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest' investe un'area di margine a sud-ovest della città di Oristano, i cui limiti coincidono a nord dal sistema Piazza San Martino – Via Michele Pira, fino all'intersezione di quest'ultima con la Via Consolini; a est l'asse Via Consolini – Via Petri – Via Madrid; a sud, il tratto che da qui principia della Via del Porto, fino all'intersezione con il canale; a ovest, dal sistema che comprende il tratto ascendente del suddetto canale fino all'intersezione con il Viale Cimitero, di qui lo stesso asse Viale Cimitero – Via Pau, fino ad arrivare alla Piazza San Martino.

L'ambito di Piano è individuato nel margine sud-occidentale del centro abitato di Oristano e ha per baricentro l'area compresa tra l'asse via Petri-via Madrid, via Ibba, via Pau e via Lisbona, interessando conseguentemente gli isolati limitrofi.

Più precisamente i suoi limiti sono: a nord dal sistema Piazza San Martino – Via Michele Pira, fino all'intersezione di quest'ultima con la Via Consolini; a est l'asse Via Consolini – Via Petri – Via Madrid; a sud, il tratto che da qui principia della Via del Porto, fino all'intersezione con il canale; a ovest, dal sistema che comprende il tratto ascendente del suddetto canale fino all'intersezione con il Viale Cimitero, di qui lo stesso asse Viale Cimitero – Via Pau, fino ad arrivare alla Piazza San Martino.

Sul fronte occidentale l'ambito di Piano così definito ricomprende il sedime attualmente previsto per la Circonvallazione in ingresso da ovest in città, ridefinendone il tracciato in relazione a mutate condizioni di vincolo, tutela e accessibilità urbana.



>> Individuazione area su ortofoto, RAS 2016.

03. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il Piano pone al centro il paesaggio che, per il suo ruolo di legante tra uomo e natura, esito di una continua trasformazione declinata secondo la conoscenza, necessita di modalità consapevoli e appropriate di trasformazione.

Il Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest' muove dal riconoscimento del ruolo di cerniera tra ambito urbano e periurbano rivestito dall'area, dalle sue criticità e dalle potenzialità da essa espressa nel collaborare a positivi miglioramenti di tale sistema di margine.

La lettura del contesto in termini di paesaggio è dunque il riferimento al fine di ogni possibile modificazione, anche in ambito urbano, punto di partenza non solo dell'identità e del patrimonio condiviso di valori identitari e storico-culturali, ma anche e soprattutto guida per un corretto equilibrio ecologico e ambientale.

A tale scopo, un principio conseguente è l'applicazione dello sviluppo sostenibile al paesaggio che prevede l'utilizzo mirato e ragionato delle risorse naturali e l'applicazione di una rigorosa politica di contenimento di ogni input energetico e fisico.

In ambito urbano la deriva di modificazioni incuranti di questa dimensione sono i frequenti episodi di frammentazione.

Il Piano ha invece operato nel rispetto della continuità ecologica, favorendo la capacità di rigenerazione degli ambiti naturali, la tutela degli spazi verdi esistenti e la creazione di nuovi, bilanciando le esigenze di sviluppo con quelle del sistema ambientale.

Il Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest' ha, a tal proposito, letto come matrice di riferimento quella dell'agro periurbano nel suo contatto con il tessuto sfrangiato del margine



>> Foto dell'area: la via Lisbona e i Giardini Storici.

e di quello più compatto della città consolidata, interpretando all'interno di questi segni il ruolo delle infrastrutture e dei beni puntuali, nonché le possibilità che tale cornice offra per ricomporre le frammentazioni ed evitarne di ulteriori. Il progetto complessivo di Piano riordina la viabilità dell'area, riqualificando gli spazi aperti in termini ambientali-paesaggistici e di possibile fruizione, valorizzando gli elementi attrattori e minimizzando quelli con carattere di criticità.

L'intervento non modifica le volumetrie previste da PUC 2010, ma opera principalmente con tre azioni:

> il riordino della viabilità, attraverso la modifica del precedente tracciato della Circonvallazione Urbana in ingresso da ovest - rivelatosi inadeguato in relazione alla fattibilità tecnica e ambientale - e la messa a sistema e intergrazione delle percorrenze destinate alla mobilità leggera;

> la valorizzazione di un brano di città i cui beni attrattori sono squalificati da elementi di degrado persistenti, e da forme di fruizione sporadiche, attraverso la realizzazione di un parco lineare lungo l'attuale retro cimiteriale della via Lisbona;

> la definizione di una rete ecologica in grado di riqualificare dal punto di vista ambientale e paesaggistico il contesto.

Nella visione trasformativa, gli elementi presenti e quelli previsti dalla pianificazione sovraordinata sono messi a sistema al fine di realizzare un'area destinata ai servizi generali che non si realizzi solo nella presenza di attività amministrative, ma anche nella qualità ambientale, nello svago, nella riscoperta di presenze di valore storico, culturale e identitario di cui questo quadrante urbano è ricco.



>> Foto dell'area: l'ingresso storico del Cimitero e il Lavatoio.

Il Piano può essere descritto attraverso l'individuazione di sei sotto-ambiti strategici:

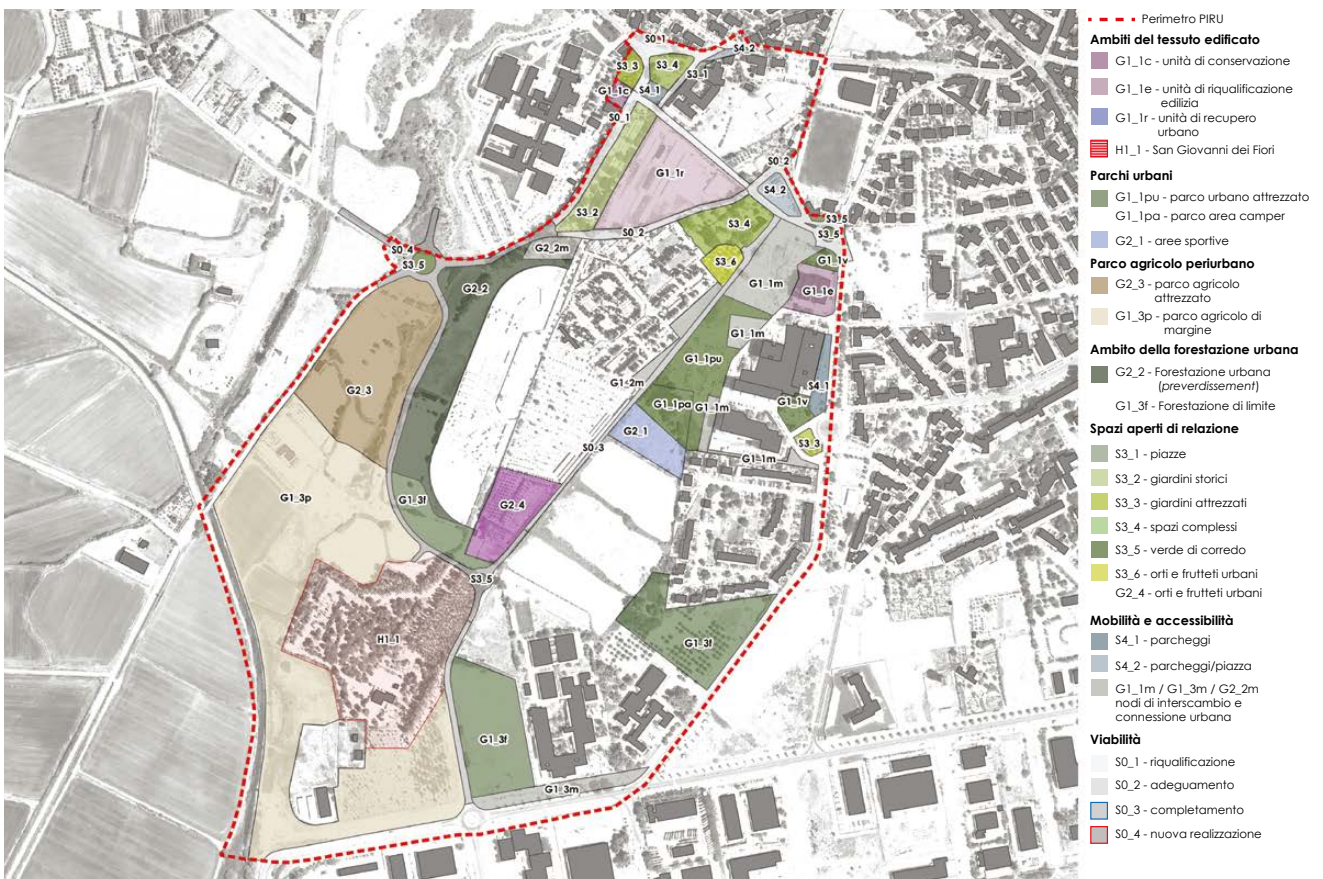
01. Circonvallazione urbana
02. Testata di San Martino
03. Testata Viale Cimitero – Via Lisbona
04. Parco di Via Lisbona
05. Fascia boscata
06. Testata di San Giovanni dei Fiori

di seguito descritti e più dettagliatamente argomentati nell'ambito del relativo elaborato grafico E.03 Progetti guida e dell'elaborato testuale-normativo D.03 Norme Tecniche di Attuazione, parte integrante del Piano Attuativo di Riordino.

01. Circonvallazione urbana

Il nuovo tracciato della Circonvallazione occidentale è definito a partire dal quadro delle tutele e dei vincoli ambientali, paesaggistici, culturali e urbanistici gravanti sull'area; esso è, inoltre, il risultato di valutazioni relative alla fattibilità economica, tecnica e all'opportunità d'uso e fruizione, che contemplano la capacità attrattiva dell'area e del vicino Ospedale San Martino.

Sulla base di queste condizioni, il progetto modifica il tracciato precedentemente previsto dal PUC, deviando da Via del Cimitero verso sud-est, attraverso l'ampio isolato del Cimitero fino alla parte meridionale della Via Lisbona. In tale cambiamento, il tracciato riduce il suo sviluppo lineare dalla lunghezza originale di circa 1000 m, fino a circa 600 m di nuova realizzazione, più ulteriori 200 m coincidenti col tratto più a sud della Via Lisbona.



>> Zonizzazione di Piano.

L'innesto nord avviene per mezzo di una rotatoria a cinque ingressi, uno dei quali direttamente collegato con il parcheggio sud dell'Ospedale; tale ingresso consente ai mezzi di soccorso di evitare l'attraversamento dell'ambito urbano più densamente trafficato, riducendone così i tempi di percorrenza; sulla via Lisbona il raccordo si realizza invece con un'intersezione a 'Y'.

La sezione stradale prevede:

banchina con cunetta - carreggiata a doppio senso di circolazione - banchina con cunetta risultando a stretto contatto, sul lato est, con il sotto-ambito denominato "Fascia boscata", dove troveranno spazio percorsi protetti per la mobilità leggera e alberature.

02. Testata di San Martino

Il sotto-ambito di San Martino prevede la realizzazione un'importante area di fruizione per la città, restituendo unità formale e percettiva al sistema.

Il Piano mette in relazione i beni presenti (chiesa, vecchio ospedale, lavatoio e giardino storico) attraverso la riqualificazione del Giardino Storico, la ridefinizione della viabilità di quartiere e la riconfigurazione del Terrapieno; alla chiesa di San Martino è restituito il suo ambito di sagrato, ricomponendo l'unità dello spazio antistante.

A tale scopo, è anche ripensata la circolazione, ampliando lo spazio destinato alla mobilità leggera e individuando passaggi trasversali nel Giardino; inoltre, sono ridefiniti gli spazi per la sosta delle auto, sia sulla Via Pau che nel recinto a nord del lavatoio, quest'ultimo attrezzato, al contempo, per la fruizione all'aperto.



>> *Progetto generale delle trasformazioni.*

Il Piano in quest'ambito prevede le seguenti tipologie di azioni:

- > il miglioramento dell'accessibilità e della viabilità, con realizzazione di punti di ingresso/uscita agevoli sull'area dello spazio verde e sui bordi pedonali, e individuazione di ambito di percorrenza leggera sul fronte est del Giardino;
- > la riqualificazione degli spazi areali per la sosta, il gioco, lo svago, anche per mezzo dell'individuazione di aree per l'alloggio di strutture leggere e removibili di servizio;
- > il miglioramento delle superfici minerali e vegetali in termini di qualità formale, tecnica e ambientale;
- > la valorizzazione dei beni presenti, attraverso l'intervento sulle visuali e i caratteri percettivi, o l'individuazione di interventi sui singoli manufatti;
- > la valorizzazione della vegetazione presente, con eliminazione/sostituzione delle specie incongrue ed eventuale spostamento dei singoli esemplari congrui dal punto di vista ambientale ma non formale.

03. Testata Viale Cimitero – Via Lisbona

La testata tra Viale Cimitero e Via Lisbona è un nodo fondamentale del traffico in stretta relazione con l'accesso monumentale all'area. Il Piano prevede la realizzazione di un parcheggio alberato nell'attuale area camper antistante il campo sportivo; la riqualificazione dello spazio di accesso nord al Cimitero, al fine di valorizzarne le vedute e qualificare le aree dal punto di vista formale, ambientale e paesaggistico consentendone la fruizione; la realizzazione dell'HUB sud in testata all'isolato ricompreso tra la Via Lisbona e la Via Petri.

Nella testata nord dell'ampliamento cimiteriale, a contatto con il Giardino storico, è ricavata un'area di parcheggio alberata. La sezione del Viale Cimitero, nel tratto che da qui principia e giunge fino all'intersezione con la Via Petri, è allargata per consentire una più agevole e sicura circolazione a doppio senso, con la realizzazione di marciapiedi e la messa a dimora di alberature in filare che rafforzano il collegamento in termini percettivi, rimarcando l'idea del viale cimiteriale e migliorando il comfort ambientale. Da questo tratto si accede con le auto all'ingresso storico del Cimitero, mentre la percezione del suo accesso monumentale, attraverso l'asse perpendicolare, è riservata a chi arriva a piedi. Nell'area prospiciente l'ingresso monumentale, il disegno delle alberature e delle pavimentazioni definisce due giardini con diverso carattere, un'area per il parcheggio delle auto, individuando inoltre gli ambiti entro cui collocare le strutture leggere dedicate alla vendita dei fiori.

Il progetto dell'HUB, già in fase di avanzata approvazione da parte dell'Amministrazione Comunale, prevede la realizzazione di uno spazio areale per la sosta, destinato ad attività ricreative e di relazione, un parcheggio alberato per le auto, un parcheggio per biciclette (con stazione di bike sharing e deposito) e un'area destinata al transito e alla fermata dei mezzi pubblici, a cui si aggiungono stalli per i taxi e per il drop-off. Le aree sono opportunamente collegate da percorrenze carrabili, ciclabili e pedonali, su superfici minerali e vegetali, dotate di alberature e arredi per la sosta.

04. Parco di Via Lisbona

L'asse di Via Lisbona assume, nel tratto più settentrionale, fino all'intersezione con la Circonvallazione di Piano, un carattere di parco lineare, con ruolo ecologico e di connessione leggera.

Il parco mantiene la sua percorrenza carrabile, al fine di scaricare i flussi della Circonvallazione e della Via Petri, ma soprattutto di consentire l'accesso alle proprietà ivi dislocate. A tale scopo, la viabilità è ammessa con un unico senso di marcia in direzione nord-sud.

La strada, attualmente ridotta a un retro, diviene così una direttrice attrezzata, riqualificata dal punto di vista paesaggistico e ambientale, che consente collegamenti carrabili e ciclopeditoni con la testata di San Giovanni dei Fiori e l'Istituto Superiore 'Othoca', per riconnettersi poi al tratto conclusivo del parco lineare di Oristano Est, oltre la Via del Porto.

Lungo il suo sviluppo, il parco intercetta il parcheggio-giardino dei palazzi finanziari, le aree sportive, il polo direzionale, infiltrandosi nel tessuto edificato e costruendo una relazione con la Via Petri.

A tal fine, sono messi in valore gli spazi aperti presenti e sono individuati percorsi trasversali. Tra Via Beatrice d'Arborea e la stecca più settentrionale del Piano di Zona San Nicola è individuato e messo a valore un ulteriore percorso trasversale pedonale. È, inoltre, qui riposizionata l'area camper, identificata e protetta da un recinto alberato.

05. Fascia boscata

La fascia boscata costituisce un ampio ambito che contorna a ovest il cimitero, coincidendo più o meno con la sua area di tutela urbanistica, per poi intercettare verso sud-ovest l'area di San Giovanni dei Fiori, seguendo lo sviluppo della Circonvallazione, e giungere infine all'ultimo tratto della Via Lisbona. La fascia ha carattere ecologico, di attrezzatura collettiva e paesaggistica, ed è, inoltre, attraversata da percorsi ciclopeditoni e dotata di piccoli arredi per la fruizione e la sosta. La sua predisposizione rafforza la fascia di rispetto cimiteriale, rappresentando una barriera acustica, percettiva ed ecologica rispetto alla futura Circonvallazione; il carattere del rimboschimento consente, inoltre, nel breve-medio periodo, con limitate opere e risorse, di rendere disponibili nuovamente le aree in caso se ne necessiti per ampliare il cimitero.

La fascia si realizza attraverso la messa a dimora di nuove alberature, la cui trama segue il disegno storico del cimitero, anticipandone i futuri ampliamenti, e dunque configurandosi come atto di piantumazione urbana preventiva (preverdissement).

06. Testata di San Giovanni dei Fiori

Questa testata ricomprende l'area occupata dalla chiesa di San Giovanni dei Fiori, entro cui vige la tutela dell'omonimo insediamento punico-romano. L'area, di proprietà consortile, ha attualmente un importante ruolo identitario e culturale, per l'importanza assunta nell'ambito delle celebrazioni del Gremio dei Contadini. La sua riconfigurazione è strettamente legata al nuovo tracciato della Circonvallazione, da cui risulta riperimetrata ma anche protetta, per mezzo di una fascia boscata. Il disegno della vegetazione e delle aree interne è ripensato al fine di valorizzare il rapporto tra edificato e spazio aperto, anche in relazione alle attività e ai riti di cui la chiesa è sede.

La realizzazione della Circonvallazione determina lo spostamento dell'ingresso storico all'area di pertinenza della chiesa, caratterizzata da un'intensa presenza di eucalipti. Questo insieme arboreo permane inalterato ma è valorizzato dal disegno delle percorsi leggere che immettono all'area. A nord-ovest della chiesa, è definita una zona attrezzata per il parcheggio delle auto, a diretto servizio.

04. LIVELLI DI TUTELA OPERANTE

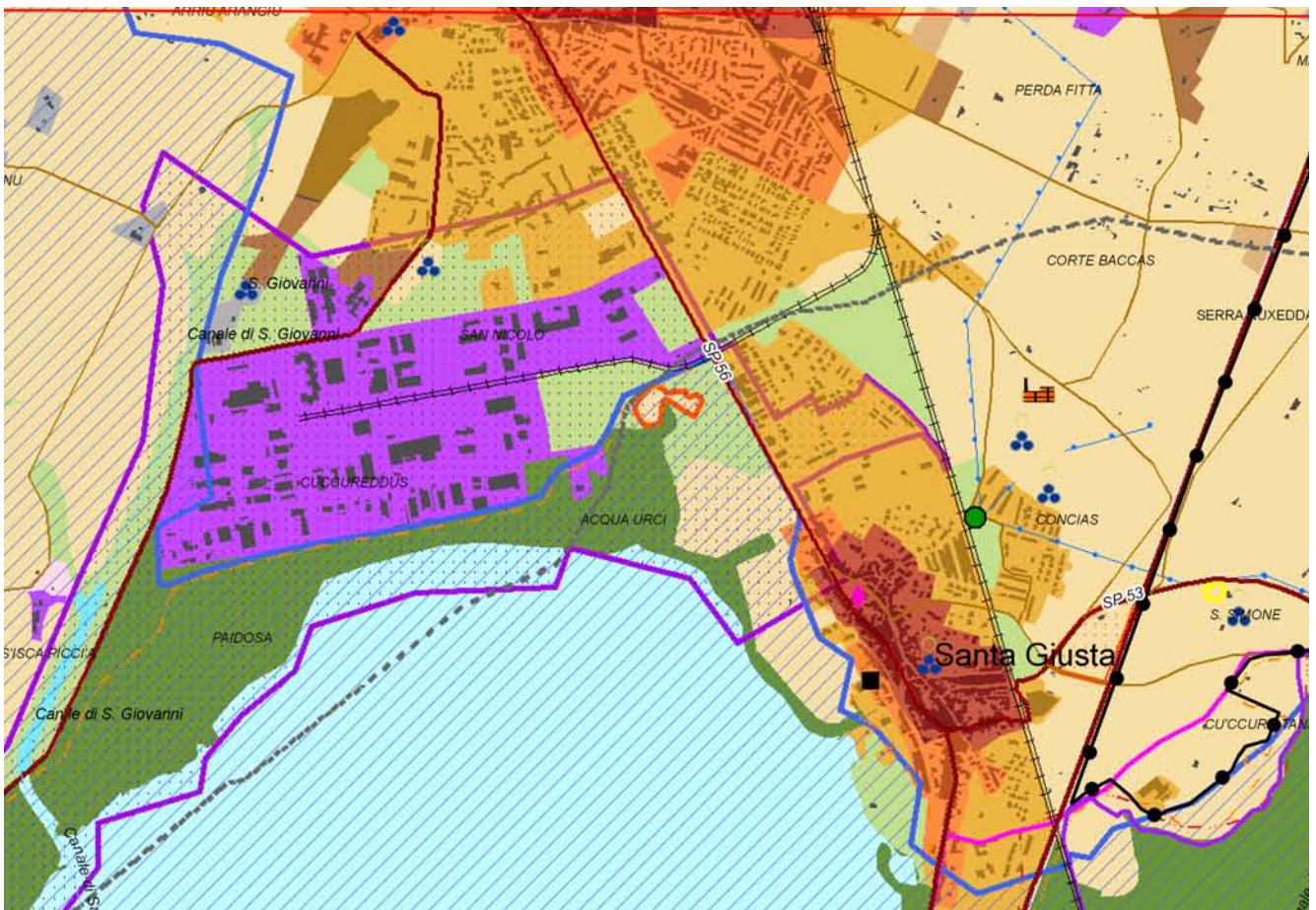
Il Piano Paesaggistico della Regione Sardegna (PPR), approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 82 del 7 settembre 2006, ai sensi dell'art. 11, comma 5 della L.R. 45/89, come modificata dalla L.R. 8/2004, costituisce il quadro di riferimento e di coordinamento per gli atti di programmazione e di pianificazione regionale, provinciale e locale e per lo sviluppo sostenibile.

Il Piano definisce il paesaggio quale principale risorsa territoriale della Sardegna, e rappresenta lo strumento centrale del governo pubblico del territorio, ponendosi come matrice di un'opera di ampio respiro e di lunga durata, nella quale si saldano in un unico progetto la conservazione e la trasformazione.

Il Piano applica la definizione di paesaggio così come scaturita dalla Convenzione Europea sul Paesaggio di Firenze del 2000 che indica come la pianificazione territoriale debba fondarsi su tre componenti essenziali: quella economica, quella storico-culturale e quella ambientale. Finalità del PPR è quella di:

- preservare, tutelare, valorizzare e tramandare alle generazioni future l'identità ambientale, storica, culturale e insediativa del territorio sardo;
- proteggere e tutelare il paesaggio culturale e naturale e la relativa biodiversità;
- assicurare la salvaguardia del territorio e promuoverne forme di sviluppo sostenibile, al fine di conservarne e migliorarne le qualità.

L'analisi territoriale svolta dal PPR è articolata secondo tre assetti: ambientale, storico-culturale e insediativo, per ciascuno dei quali sono stati individuati i beni paesaggistici, i beni



>> Stralcio PPR con l'individuazione dell'area.

identitari e le componenti di paesaggio e la relativa disciplina generale, costituita da indirizzi e prescrizioni. Oltre all'analisi del territorio finalizzata all'individuazione delle specifiche categorie di beni da tutelare in ossequio alla legislazione nazionale di tutela, è stata condotta un'analisi finalizzata a riconoscere le specificità paesaggistiche dei singoli contesti, limitata in sede di prima applicazione del PPR, alla sola fascia costiera.

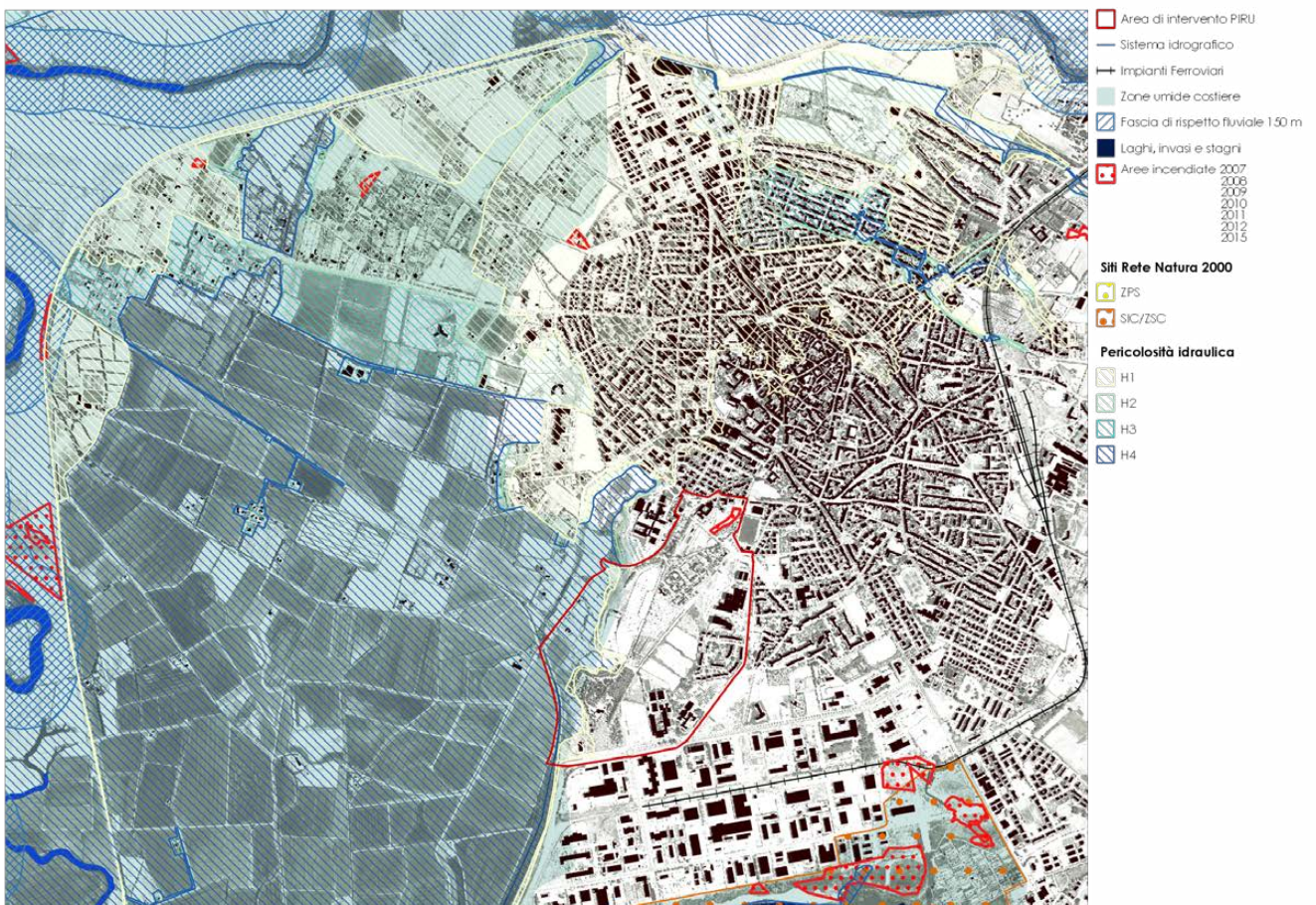
Il territorio di Oristano rientra nell'Ambito costiero n.9 denominato 'Golfo di Oristano', la cui struttura ambientale si fonda sul sistema delle zone umide costiere, articolandosi sui tre Campidani di Oristano e sul sistema idrografico del Tirso.

La scheda degli indirizzi riconosce la prevalenza del sistema agrario, sottolineando il critico rapporto dell'insediamento urbano con i sistemi delle acque, particolarmente con le foci del Tirso e la marina di Torregrande.

Le unità fisiografiche principali sono 4: i paesaggi costieri (sabbiosi e di costa alta); i rilievi montuosi; il paesaggio di pianura aperta, connotato dal fiume; gli ambiti lagunari.

In relazione al Piano Paesaggistico Regionale, e in particolar modo in coerenza con gli indirizzi di riferimento per il progetto, il Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest'

- non solo conserva, ma potenzia le connessioni ecologiche attraverso corridoi di connettività;
- tutela e ricostruisce i margini di transizione ambientale tra insediamento urbano, paesaggio rurale e tra sistema agricolo ed elemento d'acqua e sistema agricolo e aree naturali e semi-naturali;
- valorizza e mette a sistema i servizi e le attività di eccellenza della città di Oristano, enfatizzandone la funzione di centralità territoriale che essa storicamente ha svolto;
- controlla le espansioni urbane nel rispetto delle esigenze di qualità ambientale e urbana.



>> Aree tutelate.

05. CONTESTO PAESAGGISTICO

Nelle pur modeste dimensioni, il territorio comunale presenta una notevole articolazione del paesaggio: la città compatta si trasforma, nella periferia, negli spazi dell'argine, delle risaie, delle case sparse e dei borghi, portando i segni di una struttura dello spazio e della società basata sul latifondo.

La stessa forma urbana è il prodotto dei legami con l'agro e con la cultura contadina, tanto che Le Lannou parlava per Oristano di 'mercato agricolo'. La posizione geografica centrale ha avuto effetti molteplici: da una parte, ha favorito le relazioni con l'entroterra e verso il mare; dall'altra ha contribuito a farne un punto di 'cerniera', un luogo composito, dove si incontrano subregioni con caratteri storici e ambientali differenti.

Abitato fin da epoche antichissime, con testimonianze di presenze stabili riconducibili al 6000 a.C., il centro urbano oristanese ha assunto la sua conformazione caratteristica a partire dall'XI secolo, per conoscere il suo massimo splendore in età giudiciale. In questa fase storica non solo la città ha assunto i suoi caratteri fisici, ma ha anche definito la sua identità di borgo rurale di pianura, strettamente connesso alle campagne, all'attività agricola e ai commerci. L'agricoltura è rimasta la principale attività anche nel corso del Ventesimo secolo, ed è proprio qui che sono avvenuti i maggiori cambiamenti, in particolare nell'ambito della risicoltura, mentre poco impatto hanno avuto i processi di industrializzazione, che conseguentemente non ha influito sulla composizione sociale, rimasta pressoché immutata.

Effetti più significativi ha avuto, invece, l'attribuzione di un ruolo amministrativo forte, a seguito soprattutto dell'istituzione, nel 1974, della Provincia. Questo evento ha indotto la concentrazione e diversificazione dei servizi anche di scala (amministrativi, giudiziari, sanitari,



>> *Il rapporto con la città compatta a nord-est.*

nonché legati all'istruzione e allo sport).

L'istruzione superiore, in particolare, presenta sedi distribuite in tutta la città, e il giovane polo universitario, con sede nel complesso storico del Carmine, che pur nella limitata offerta, ha consolidato il proprio ruolo con un'offerta misurata sulle specificità locali. Sono presenti, inoltre, impianti sportivi d'interesse, come il campo di atletica nella periferia sud-est, il polo di viale Repubblica (che comprende campi di calcio a 5 e 11, la piscina comunale, campi da tennis e il recente Palazzetto dello Sport) e lo stadio comunale 'Tharros' nella periferia sud-ovest.

L'aumento del settore commerciale, dei residenti e, conseguentemente, delle edificazioni; è nella metà del secolo che sorgono le moderne periferie cittadine, in maniera simmetrica intorno al nucleo storico, lungo le direttrici principali che lo collegano coi maggiori centri della provincia. In queste direzioni, la città è stata poi limitata e conformata dai grandi elementi, naturali e antropici, che disegnano il paesaggio del margine: il fiume Tirso a nord-ovest, la ferrovia e la S.S. 131 a est, lo stagno a sud.

Nella relazione con queste componenti la città si comporta variamente: il contatto con l'ambito fluviale domina il margine nord-ovest e qui la periferia è quella che guarda alle campagne, alle risaie, al disegno organico dei campi coltivati sulla dimensione ancora leggibile del latifondo; la periferia sud è quella della zona industriale, una barriera tra gli usi urbani e lo stagno, dove ancora crescono 'non-luoghi' del commercio, poli commerciali scollegati dalla città e benedetti dagli assi viari; la periferia orientale è, infine, quella delle infrastrutture, un segno netto tra la densità urbana e uno spazio rurale frammentato da viabilità secondaria capillare e ordinata.



>> Agro e zona industriale, ai margini sud-occidentali dell'area.

Oggi il funzionamento della città è leggibile a partire dal suo assetto viario: l'asse più rilevante è la via Cagliari, 'dorsale' della viabilità cittadina in direzione nord-sud, oltre che autentico percorso matrice innestato sul collegamento tra il Campidano e Porto Torres; a nord-est di questo asse si è sviluppato l'originario nucleo di Oristano. Ancora oggi su questa strada insiste l'intero flusso veicolare che attraversa la città e distribuisce alle diverse aree.

06. VALUTAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI

Il Piano non determina impatti negativi del paesaggio urbano e periurbano, inserendosi in coerenza con quanto previsto dalla pianificazione sovraordinata.

L'elemento più significativo di trasformazione è il previsto cambio di giacitura della Circonvallazione urbana. Ciononostante, anche questo elemento è da considerarsi in termini positivi, in quanto la modifica è dettata dalla necessità di evitare un ambito di criticità idraulica, determinato dalla presenza del fiume e dalla relativa fascia di tutela.

Il nuovo tratto si adagia sulla trama presente dell'ambito rurale periurbano, aderendo all'ambito cimiteriale e riducendo peraltro il suo sviluppo da 1000 m circa previsti dal PUC 2010, ai nuovi 600 m, con notevole risparmio di superfici impermeabilizzate dall'inserimento dell'infrastruttura.

L'intervento, piuttosto, potenzia le strutture ambientali del comparto, attraverso un sistema ecologico formato dal parco lineare di via Lisbona e dalla fascia boscata. Inoltre, migliora gli aspetti percettivi e la risposta ambientale, sia in termini generali, aumentando i suoli vegetali o minerali drenanti e le alberature anche in ambito più antropizzato, sia in termini puntuali e in relazione a specifici beni, ad esempio lavorando sulle visuali d'accesso storico al Cimitero Monumentale.

Dal punto di vista delle interferenze nel sistema visuale/percettivo, la dimensione degli interventi previsti si pone in diretta proporzione con gli elementi del paesaggio periurbano, anzi riducendo lo sviluppo della Circonvallazione prevista dal PUC 2010; la forma prevista è guidata dai segni che strutturano il paesaggio di questo brano di margine, quelli dell'agro, del cimitero e del tessuto urbano soprattutto. L'assenza di volumetrie ulteriori rispetto alle previsioni di piano urbanistico preserva lo skyline; inoltre, il Piano, nel suo insieme, non solo non genera discontinuità relazionali, ma addirittura opera in direzione opposta, mettendo a sistema beni e aree attualmente frammentati.

Dal punto di vista delle interferenze ecologico/ambientali, l'intervento non aumenta il consumo di suolo, e compensa l'impermeabilizzazione legata alla Circonvallazione (comunque minore di quella prevista da PUC 2010) con la permeabilizzazione di vaste aree urbane, per mezzo di suoli vegetali e superfici minerali drenanti. Come più volte sottolineato, l'inserimento di sistemi di parco e l'ampio prevedimento ricompongono le frammentazioni della connettività ecologico-ambientale, senza modificare il reticolo idrografico né la morfologia, e prevedendo componenti vegetazionali coerenti con il contesto.