



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 tecnico-illustrativa del Piano

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.INDIVIDUAZIONE DELL'AREA	4
03.INQUADRAMENTO.....	5
03.01 Il territorio e la città	5
03.02 L'area del Piano.....	8
04.QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA	10
04.01 Piano Paesaggistico Regionale (PPR)	10
04.02 Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) e Piano Stralcio Fasce Fluviali (PSFF)	11
04.03 Piano Urbanistico Comunale (PUC).....	12
05.PROGETTUALITA' AL CONTORNO	13
05.01 Mobilità Lenta Oristano e Area Vasta	13
05.02 ADAPT.....	14
05.03 Progetti di scala urbana.....	14
06.VINCOLI E TUTELE	16
07.IL PROGETTO DI PIANO	17
08.01 La zonizzazione.....	18
08.02 I principi ecologici.....	19
08.03 Il progetto di Piano	20
08.04 Sottoservizi e viabilità	26
07.VERIFICA DELLE PROPRIETA'	27
08.QUADRO DELLE RISORSE	27

01. PREMESSA

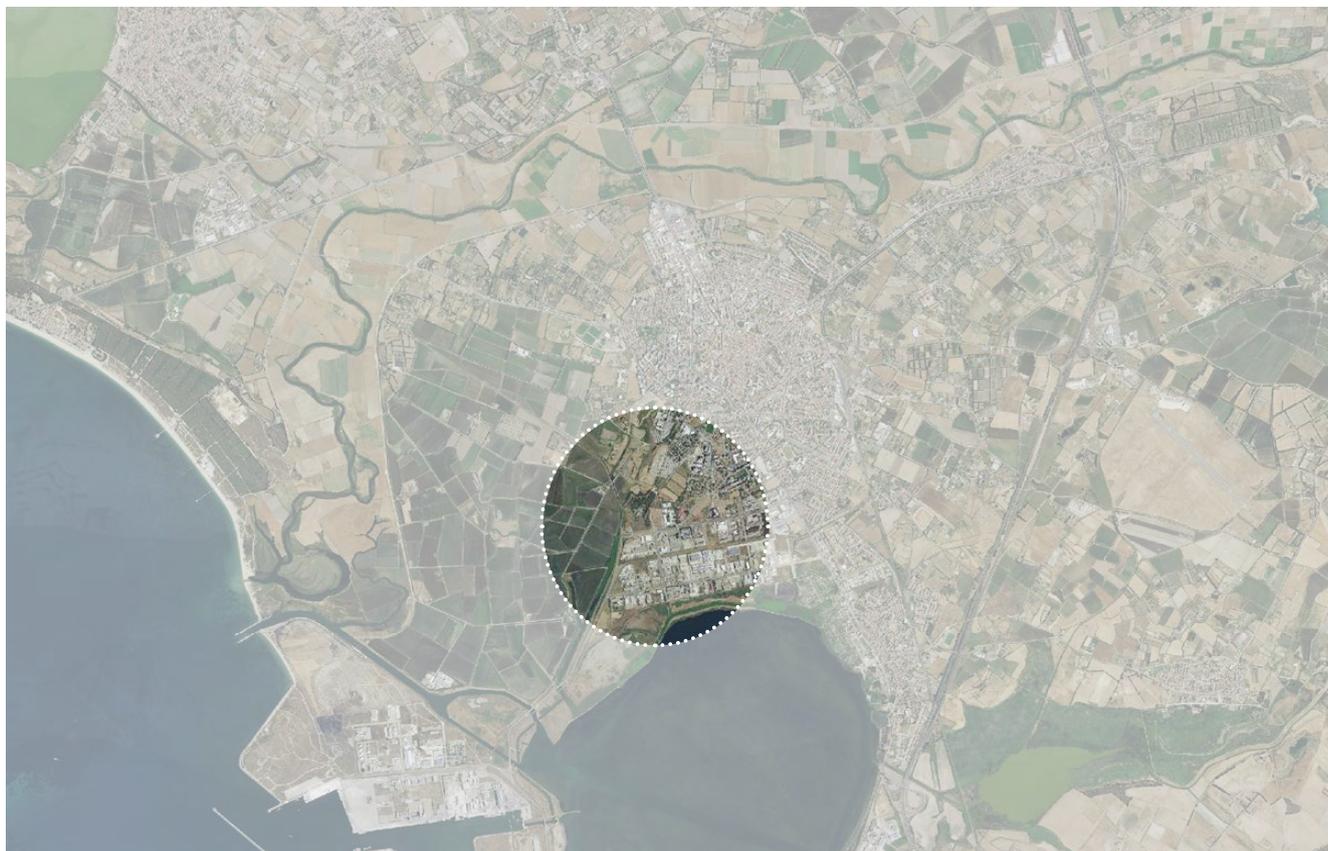
Il presente documento illustra il Piano Attuativo di Riordino denominato 'Oristano Ovest, attuazione del Programma di Riordino Urbano 'Oristano Ovest. Nuove connessioni per il margine occidentale di Oristano', per il quale il Comune di Oristano ha ottenuto specifico finanziamento dalla Regione Autonoma della Sardegna nell'ambito del Bando "Programmi Integrati per il riordino urbano Legge Regionale 23 aprile 2015, n. 8 – articolo 40", con Determinazione n. 1797/50170 del 30/12/2019 della Direzione Generale della Pianificazione Urbanistica territoriale e della Vigilanza Edilizia, RAS.

Il Piano persegue l'obiettivo di programma di riordinare un'area della periferia sud-occidentale della città di Oristano, al fine di ovviare a dinamiche di degrado in atto da tempo e, al contempo, intercettare progettualità in corso.

Nel Piano un importante ruolo è svolto dal tema della mobilità, in relazione alla ridefinizione il tracciato della Circonvallazione urbana e, soprattutto, all'implementazione della mobilità leggera, per la quale Oristano - col suo territorio pianeggiante e la sua 'misura d'uomo'- si offre come spazio ideale. Il Piano mira, inoltre, a valorizzare i beni identitari, paesaggistici e storico-culturali presenti sull'area, ma in gran parte sottratti, non solo alla fruizione, ma anche al semplice accesso.

02. INDIVIDUAZIONE DELL'AREA

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



>> *Individuazione territoriale dell'area.*

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.

03. INQUADRAMENTO

03.01 Il territorio e la città

Il Comune di Oristano si estende per una superficie di circa 84,6 kmq e ha una popolazione residente di 30.282 abitanti (dati Istat al 31 agosto 2021), comprendendo, oltre alla città capoluogo, anche le frazioni di Donigala Fenughedu, Massama, Nuraxinieddu, Silì e la Marina di Torregrande.



>> Perimetro d'area alla scala urbana.

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 entro cui 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 giudicale.

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 hanno influito sulla composizione sociale, modificata in realtà soltanto dall'assunzione di ruoli amministrativi a seguito dell'istituzione, nel 1974, della Provincia.

Questo evento ha indotto la concentrazione e diversificazione dei servizi anche di scala (amministrativi, giudiziari, sanitari, nonché legati all'istruzione e allo sport).



>> Foto dell'area, dall'alto a sinistra in senso orario: la via Lisbona, i Giardini Storici, il polo direzionale con le torri incomplete e l'ingresso storico del Cimitero Monumentale.

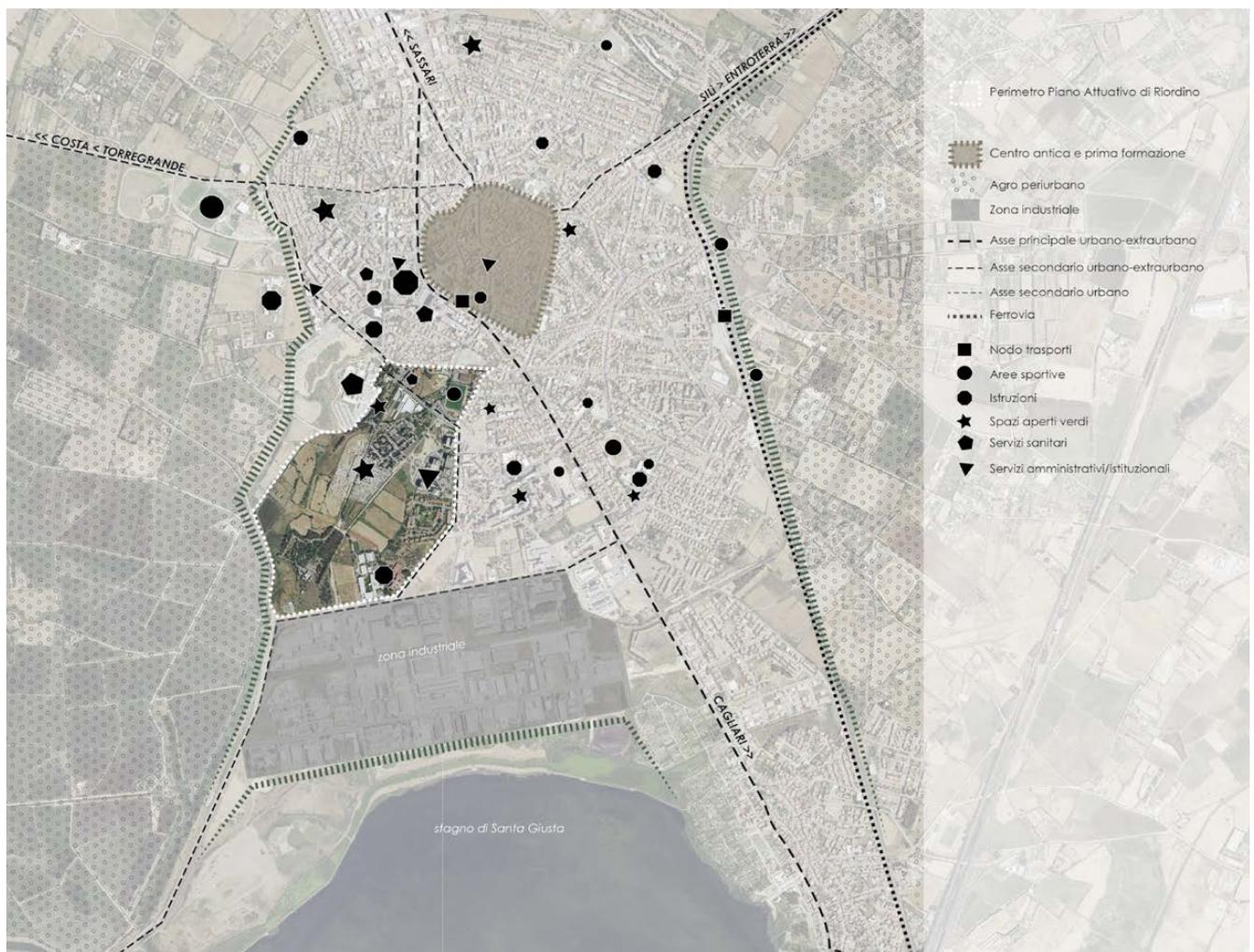
L'istruzione superiore, in particolare, presenta sedi distribuite in tutta la città, e il giovane polo universitario, con sede nel complesso storico del Carmine, che pur nella limitata offerta, ha consolidato il proprio ruolo con un'offerta misurata sulle specificità locali.

Sono presenti, inoltre, impianti sportivi d'interesse, come il campo di atletica nella periferia sud-est, il polo polisportivo di viale Repubblica e lo stadio comunale 'Tharros', ricompreso nell'area oggetto del presente Piano.

L'aumento del settore commerciale, dei residenti e, conseguentemente, delle edificazioni determina, nella metà del secolo, la crescita delle 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



>> Analisi dell'area in relazione al sistema dei servizi urbani.

capillare e ordinata.

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; proprio a nord-est di questo asse si è sviluppato l'originario nucleo di Oristano e ancora oggi su questa strada insiste l'intero flusso veicolare che la attraversa e distribuisce alle diverse aree.

03.02 L'area del Piano

L'area, posizionata al margine sud-occidentale della città, era fino a cinquant'anni fa quasi del tutto ineditata, prevalendo ancora la vocazione agricola e insistendovi solo il Cimitero Monumentale di San Pietro (di fondazione ottocentesca) e, dagli anni Sessanta, i primi fabbricati ospedalieri. In seguito, con la progressiva realizzazione del Piano di Zona di edilizia residenziale popolare in via Ponente e dell'Istituto Tecnico Industriale Statale 'Othoca' negli anni Settanta, la zona comincia ad attirare interesse edificatorio, acquisendo il suo attuale assetto tra gli anni Ottanta e Novanta, con la realizzazione dei cosiddetti Palazzi Finanziari e la progressiva comparsa delle aree residenziali (cooperative ed edilizia minuta) su via Limbara. Oggi l'area si presenta connotata prevalentemente dalle attività direzionali: i servizi di scala, come l'Agenzia delle Entrate e del Territorio, l'Inps, la Questura e la Prefettura, collocati tra via Petri e via Lisbona; le funzioni sportive del complesso 'Tharros'; quelle cimiteriali a ovest di via Lisbona, e quelle dell'istruzione, a sud; infine, quelle ospedaliere del polo in area San Martino.



>>Analisi dell'area, da candidatura PIRU 2018.

In mezzo a questa rete di servizi di scala, si collocano le residenze, realizzate negli ultimi cinquant'anni a seguito di differenti iniziative (Piani di Zona, lottizzazioni private e cooperative, edilizia minuta) e tutto intorno le identità del margine: quella a vocazione agricola ad ovest, e quello industriale a sud, sotto la Via del Porto.

All'interno dell'area, si articolano percorrenze a due velocità: quella intensa di Via Petri, che immette alla città dai centri limitrofi, e quella lenta delle strade vicinali, sterrati percorsi prevalentemente dai proprietari privati dei singoli lotti.

In questo contesto polifunzionale e disomogeneo si posiziona un sistema di beni in parte riconosciuti dalla pianificazione e tutelati: il già citato Cimitero Monumentale di San Pietro, ma anche l'area di San Giovanni Fuori le Mura (o San Giovanni dei Fiori), i Giardini Storici di San Martino e, poco più a nord, l'omonimo sito pluristratificato con la Chiesa e il Deposito d'Acqua con il Lavatoio storico, parte dell'identità collettiva, oltre che testimonianze di una storia antica, che potrebbero essere riscoperti come spazi di valore alla comunità.

L'area di Piano assume un ruolo fondamentale nell'ambito delle relazioni urbane, costituendo una porta d'accesso di per sé fortemente attrattiva per i suoi servizi e in più strettamente connessa al polo ospedaliero del San Martino.

Dal punto di vista dei caratteri formali e d'uso, l'area è connotata dalla tipica *mixité* fisica e funzionale delle moderne periferie.

La ricchezza funzionale dell'area si esprime in una morfologia edilizia e urbana altrettanto composita: il diradamento della città compatta si manifesta nell'edificazione intensiva dei moderni edifici direzionali, così come nei fabbricati agricoli, nelle lottizzazioni residenziali tipicamente periferiche, negli ampi lotti inedificati e attualmente destinati all'attività agricola, nei cantieri inconclusi e nelle aree abbandonate. Si tratti di un contesto disordinato e incompiuto, un tessuto contiguo alla città di grande valore strategico e funzionale, eppure in parte inutilizzato e degradato.

I caratteri fisici sono quelli dei grandi contenitori (contenitori scoperti come quello del Cimitero o del campo sportivo, o chiusi, come i moderni palazzi finanziari), circondati da spazi aperti in divenire, in alcuni casi sterrati difficilmente praticabili che con fatica assolvono alle loro funzioni; tradendo il tipico ruolo connettivo dello spazio pubblico, sono piuttosto elementi di interruzione, non fruibili e dunque sottratti e respingenti all'uso urbano.

Negli interstizi si collocano le aree degradate: il grande cantiere inconcluso che si affaccia sulla rotatoria di via Ibbà, all'angolo con via Petri, ma anche l'area comunale in testata all'isolato cimiteriale, per lungo tempo in uso ad una ditta privata e perciò sottratta alla pubblica fruizione.

Strutturata sulla via Petri, una strada ad alta percorrenza che collega la città alla zona industriale e verso Arborea, sull'area trovano spazio attività di interesse extraurbano, quali uffici pubblici, istituti scolastici e di formazione, Questura e Prefettura, che quotidianamente richiamano un alto numero di persone, lavoratori e utenti, con una forte richiesta di servizi sulla zona; ai margini di questo sistema, si collocano il Cimitero di San Pietro e lo Stadio Comunale 'Tharros' che, con ruoli chiaramente differenti, esprimono esigenze altrettanto importanti rispetto alla dotazione di servizi.

L'area ha una posizione strategica alla scala delle relazioni urbane ed extraurbane, costituendo al contempo un accesso fondamentale alla città da sud, una cerniera con il porto industriale e soprattutto un'interfaccia diretta con il polo ospedaliero del San Martino,

uno dei più importanti attrattori del capoluogo, cui è riconducibile un flusso importantissimo verso e dalla città.

L'attrattività delle presenze limitrofe si unisce inoltre all'attrattività dell'area stessa, connotata da una prevalenza di destinazioni di interesse generale, su cui si incontrano funzioni e caratteri differenti: l'attività direzionale e la residenza, l'agro periurbano e i servizi di interesse collettivo, la trama delle strade vicinali e gli assi ad alta percorrenza che collegano la città con l'area industriale e, da lì, con i comuni limitrofi.

Per tutte queste ragioni, un aspetto di particolare rilevanza legato alla presente pianificazione è la risoluzione del sostenuto traffico veicolare che attraversa l'area, , soprattutto, sulla Via Petri, arrivando da sud-ovest e procedendovi, in relazione all'Ospedale e al centro città.

A questi flussi, si aggiungono, inoltre, quelli generati dalla presenza del polo direzionale, del Cimitero, dell'Istituto Superiore e, in misura minore, del campo sportivo.

La particolare temporalità di questi servizi determina un traffico intenso soprattutto nelle ore diurne, che diventa particolarmente sostenuto in relazione a eventi sportivi, celebrazioni connesse al culto cimiteriale o particolari iniziative scolastiche.

In momenti del tutto eccezionali, inoltre, anche la chiesa di San Giovanni dei Fiori è in grado di catalizzare traffici intensi, in relazione alle attività organizzate dal Gremio dei Contadini.

Questo flusso è destinato ad aumentare in relazione all'attuazione delle zone G previste, che si presume aumentino la capacità dell'area, mentre dovrebbero essere ridistribuiti dalla realizzazione della Circonvallazione urbana.

Proprio questo asse di collegamento costituisce una delle più importanti criticità cui il Piano dà risposta, poiché il tracciato attualmente previsto richiede una riconfigurazione al fine di migliorare il suo inserimento nel quadro dei vincoli e delle tutele esistenti, offrendo l'occasione per ripensare la viabilità in relazione non solo agli elementi interni – polo direzionale, scuola, cimitero, campo sportivo – ma anche a quelli esterni, primo fra tutti l'ospedale.

04. QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

04.01 Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

La visione trasformativa ha tenuto conto della lettura e degli indirizzi che il Piano Paesaggistico Regionale esprimono per questo contesto.

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.

Gli indirizzi che il PPR traccia e che costituiscono riferimento per il Piano sono:

-la conservazione delle "connessioni ecologiche" tra le piane costiere e le aree interne attraverso i corridoi di connettività;

-la conservazione o ricostruzione ambientale dei margini di transizione, riconosciuti come luoghi di biodiversità, fra i diversi elementi di paesaggio dell'Ambito, fra insediamenti urbani e

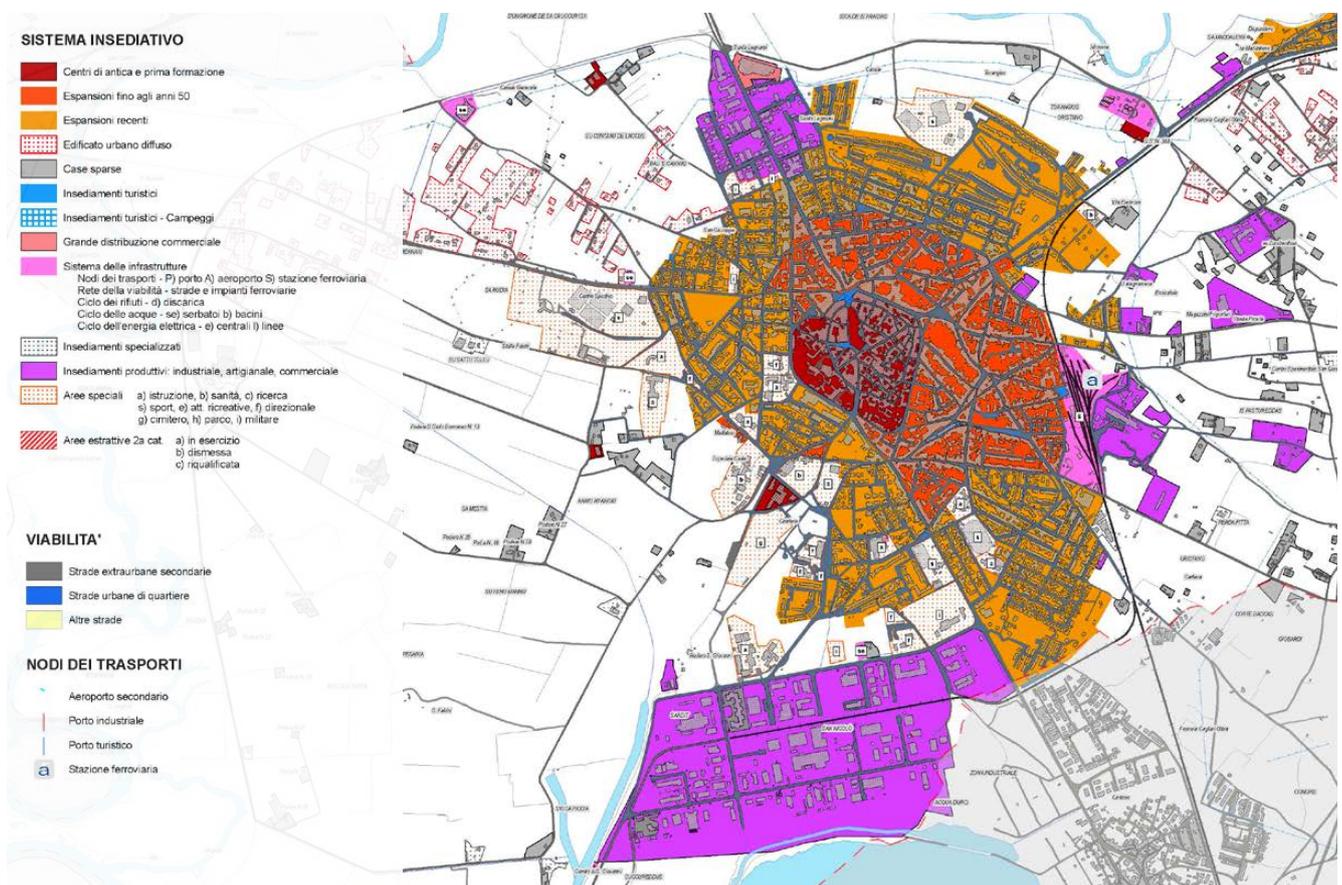
paesaggio rurale, fra sistemi agricoli e elementi d'acqua, fra sistemi agricoli e sistemi naturali o semi-naturali;

- la concentrazione nella città di Oristano dei servizi e della localizzazione di attività di eccellenza, in modo tale da rafforzare quella funzione di centralità territoriale che nella storia ha sempre svolto;
- il controllo delle espansioni urbane nel pieno rispetto delle esigenze legate al mantenimento di una funzionalità ambientale ed alla restituzione di un livello alto della qualità del paesaggio urbano.

04.02 Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) e Piano Stralcio Fasce Fluviali (PSFF)

L'area dell'intero ambito del Piano attuativo risulta localizzata nel Sistema idrografico del bacino SUB BACINO 2'TIRSO' in prossimità del tratto vallivo del fiume Tirso ed è caratterizzata da una morfologia pianeggiante con quote che non superano mai i 10,00 metri sul livello del mare.

L'area risulta esclusa dalle fasce di Pericolosità Idraulica (rev.41) PAI 2006, mentre il suo margine sud-occidentale è ricompreso nelle fasce C "Fascia C: aree esterne alle precedenti, inondabili al verificarsi dell'evento con portata al colmo di piena corrispondente a periodo di ritorno T=500 anni e, nel caso siano più estese, comprendenti anche le aree storicamente inondate e quelle individuate mediante analisi geomorfologiche" del Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF), Bacino del Fiume Tirso – sub-bacino del Tirso", dal PSFF 2006, secondo una perimetrazione poi confermata dal Il Piano di Gestione del Rischio di alluvioni (PGRA) del 2019. Con Delibera del Comitato Istituzionale n.2 del 03.07.2018 è stata approvata



>> Stralcio della Carta dell'assetto insediativo PPR, da PUC 2010.

lo Studio di compatibilità idraulica e di compatibilità geologica e geotecnica ai sensi dell'art. 8 delle Norme di Attuazione del P.A.I. relativo a tutto il territorio comunale del Comune di Oristano, che ha invece ricompreso le aree sud-occidentali dell'area di Piano Attuativo nelle zone di Pericolosità Art. 8 C.2 NTA del PAI.

L'analisi idraulica condotta nell'elaborato *S.01 Relazione di accompagnamento art.8 comma 2.b NTA PAI* del Piano illustra nel dettaglio il quadro idrogeologico dell'area.

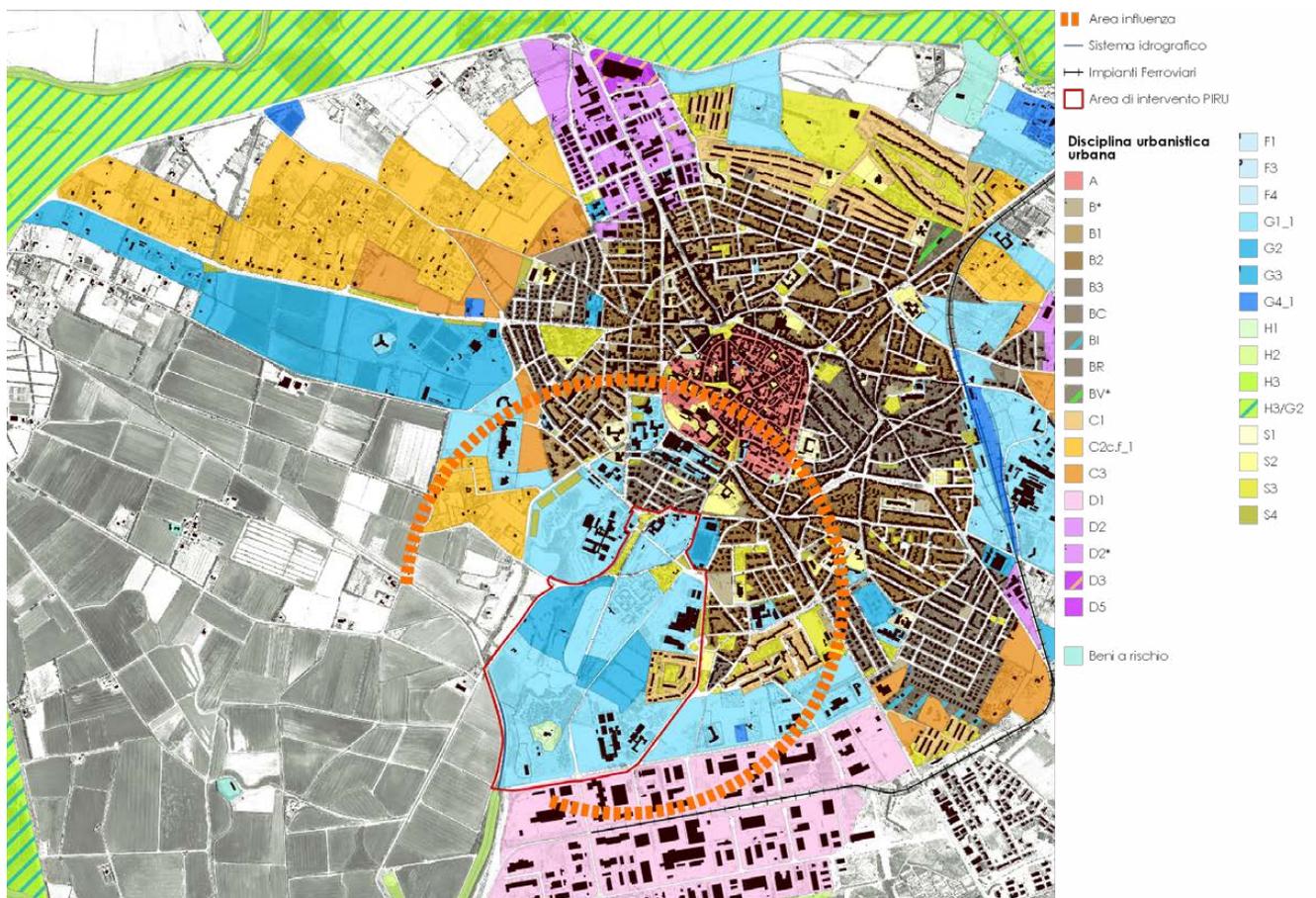
04.03 Piano Urbanistico Comunale (PUC)

La previsione del Piano Urbanistico Comunale 2010, relativamente all'ambito di intervento, ne conferma la vocazione direzionale: sono previste, infatti, zone G, quali Attrezzature di Servizio Generale (G1_1), il Cimitero (G1_2), Attrezzature di Servizio al Consorzio Industriale (G1_3), Parchi e Strutture per lo Sport e il Tempo Libero (G2).

In particolare, è previsto un parco tra l'area a margine del Cimitero, l'ambito che circonda la chiesa di San Giovanni e l'isolato dei cosiddetti Palazzi Finanziari.

Inoltre, come accennato, il PUC 2010 individua preliminarmente il tracciato della Circonvallazione Urbana, sul margine ovest dell'area di Piano, proprio in corrispondenza di una fascia rivelatasi critica dal punto di vista idraulico.

Nell'ambito dell'elaborato *E.11-Opere incongrue e opere di qualità*, il PUC 2010 riconosce che l'area in questione (area della periferia urbana a ridosso del "cimitero di Oristano, verso uffici finanziari", con accesso dalla Via Lisbona) presenta elementi di incoerenza rispetto ai valori paesaggistici e ambientali del contesto in cui si trova e fornisce il suggerimento operativo di prevedere una sistemazione dell'area che filtri e mitighi la presenza dei palazzi a più piani.



>> PUC 2010, rielaborazione.

05. PROGETTUALITA' AL CONTORNO

L'area si inserisce in una rete di progettualità, in alcuni casi di vasta scala, che sebbene non cogenti, costituiscono un riferimento in termini di buone pratiche, nonché elementi di riferimento con cui prevedere una continuità.

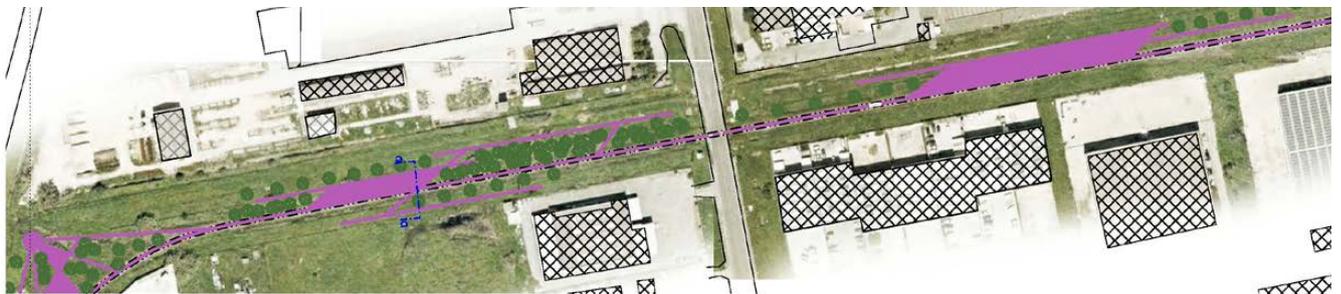
05.01 Mobilità Lenta Oristano e Area Vasta

Il progetto rientra tra le azioni previste dal Piano Strategico intercomunale di Oristano in attuazione della L.R. n. 3/2009 e DGR n. 45/5 del 06.10.2009, nel programma PISU2011 con l'intervento "Realizzazione lungo il fiume Tirso di piste ciclo-pedonali intercomunali".

Mobilità Lenta Oristano e area vasta un progetto preliminare di scala territoriale che sviluppa circa 130 km di percorsi extraurbani per la mobilità ciclabile, collegando 17 comuni della Provincia di Oristano [Oristano (capofila), Arborea, Baratili San Pietro, Cabras, Marrubiu, Nurachi, Palmas Arborea, Ollastra, Riola Sardo, Santa Giusta, San Vero Milis, Siamaggiore, Simaxis, Solarussa, Terralba, Zeddiani e Zerfaliu].

Il progetto si articola in 4 ambiti: Ambito 0, Ambito A, Ambito B e Ambito C, che ricomprendono l'intero territorio precedentemente descritto e sono poi ulteriormente scomposti in percorsi (identificati dalla sigla MLx); ogni percorso è poi scomposto, a propria volta, in tratti e, ancora, in sotto-tratti, di cui sono riportati progetto planimetrico e sezione stradale.

Rimandando per ogni ulteriore approfondimento ai documenti del Progetto Preliminare, così come approvato dal Comune di Oristano con Del. G.C. n. 6 del 12 gennaio 2016, si richiamano

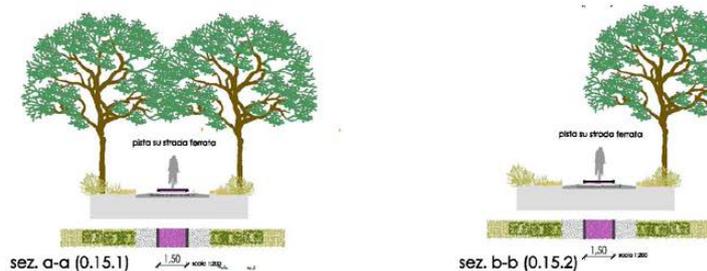


0.15.1

adattamento strada ferrata; superfici colorate



0.15.2 SCALA 1:2000



>> *Mobilità Lenta, progetto dell'Ambito 0, sottotratti al margine dell'area di Piano.*

qui alcuni elementi salienti in relazione a quanto, soprattutto, acquisito per il presente Piano Attuativo.

Mobilità lenta intercetta il margine sud della città nel progetto di Ambito 0, col percorso ML0.7, denominato Percorso della ferrovia, che ricollega Oristano e Santa Giusta seguendo il tracciato ferroviario che attraversa l'area del Porto industriale.

Si tratta di un percorso in sede propria che segue il binario esistente e ormai inutilizzato ponendosi in continuità anche per mezzo della riproposizione del colore magenta, che contraddistingue tutti i 130 km di Mobilità Lenta.

05.02 ADAPT (Assistere l'adattamento ai cambiamenti climatici dei sistemi urbani dello spazio Transfrontaliero)

ADAPT (Assistere l'adattamento ai cambiamenti climatici dei sistemi urbani dello spazio Transfrontaliero) è un progetto cofinanziato dal Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2014-2020, lanciato ufficialmente il 24 febbraio 2017, con capofila l'Anci Toscana e partner i Comuni di Oristano, Alghero, Sassari, Livorno, Rosignano Marittimo, Savona, Vado Ligure e La Spezia, il Comune di Ajaccio, la Comunità di agglomerazione di Bastia in Corsica, il Dipartimento del Var in Francia, l'associazione regionale di imprese di servizio pubblico CISPEL e l'ente di ricerca e sviluppo tecnologico Fondazione CIMA, con l'obiettivo di migliorare le capacità delle istituzioni di prevenire e gestire i rischi connessi ai cambiamenti climatici, in particolare quelli derivanti dalle acque meteoriche in ambito urbano.

"A tal fine, ADAPT ha definito strategie per l'adattamento climatico attraverso azioni pilota locali, replicabili in altri contesti assimilabili; a Oristano, in particolare, il tema di sperimentazione sono state le superfici drenanti, scegliendo come contesto un tratto stradale particolarmente critico, l'asse viario tra Via Aristana e Via Arborea.

Il piano di Oristano individua 22 azioni che vengono suddivise in azioni puntuali (strutturali e non strutturali) e in azioni sistemiche (di incremento della conoscenza, di formazione e di governance). Le azioni puntuali sono 6, 5 di tipo strutturale e 1 non strutturale, mentre 16 sono azioni sistemiche di cui 5 di incremento della conoscenza delle caratteristiche territoriali, 5 di formazione, sensibilizzazione e coinvolgimento della popolazione, e 6 di governance.

Di queste 22 azioni, 16 sono di tipo soft, 1 green, 1 che prevede sia interventi green che grey e 4 grey. Il Comune prevede di attuare 16 azioni entro il 2020 e 6 azioni dopo il 2020: tali previsioni erano state fatte prima dell'inizio dell'emergenza coronavirus, quindi la tempistica sarà soggetta a revisione"¹.

05.03 Progetti di scala urbana

Recentemente la città è stata al centro di un articolato programma trasformativo, che ha riguardato in particolar modo il tema infrastrutturale e quello dei servizi di verde attrezzato, con una confluenza di interventi proprio intorno all'area scelta per il programma, che si qualifica così come il tassello mancante di una strategia che investe tutta la città.

L'interesse per la periferia ovest è stato al centro del progetto 'Phoenix- Parco Fluviale Fenicio' (2006, non finanziato), la cui strategia verteva sulla centralità del fiume Tirso e del litorale costiero di Torregrande, collegati a Oristano da un asse passante sulla foce; il progetto individuava

¹ Programma Interreg Italia-Francia Marittimo ADAPT. Pubblicazione finale, 2019, s.l., s.d., p. 113 ([link al documento](#), ultimo accesso 14 dicembre 2021).

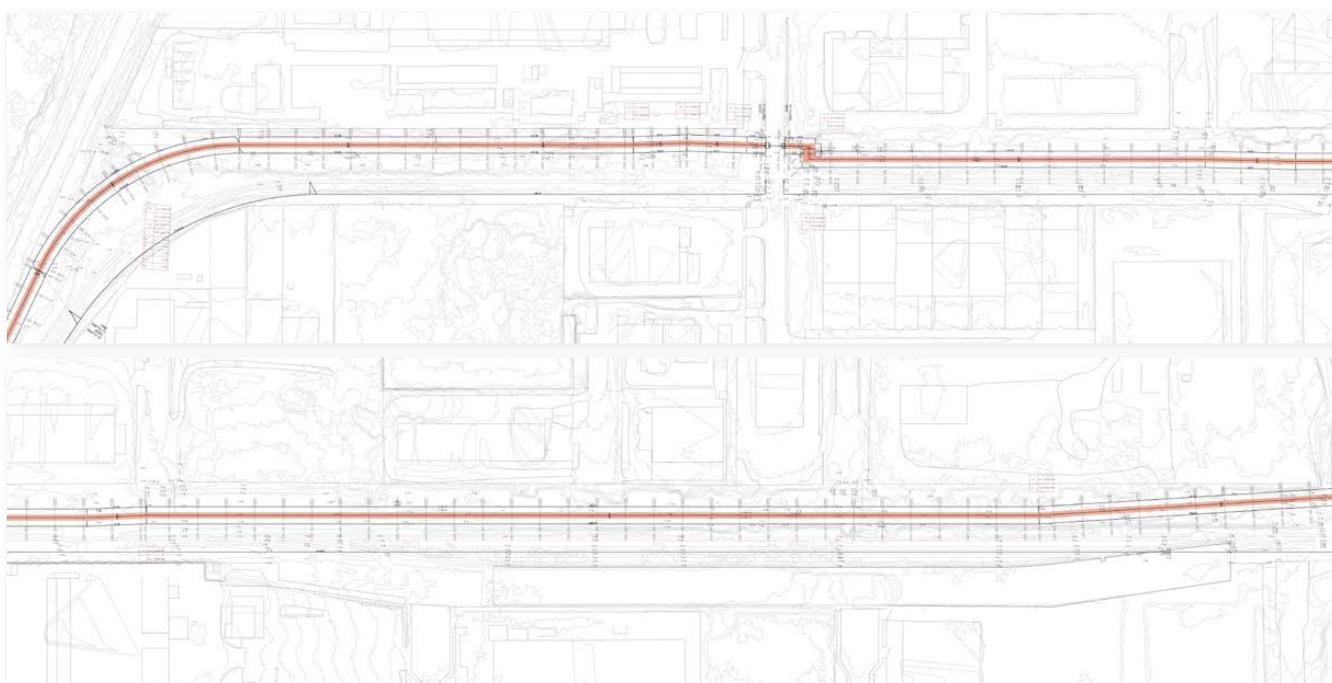
uno due importanti terminali nei giardini di S. Martino, riconosciuto come porta della città, per cui proponeva una riqualificazione.

Ancora sul fiume, ma in questo caso finanziato nell'ambito di InterregMedocc III B, il progetto GreenLink - Il Parco fluviale del Tirso, le cui finalità erano la definizione di nuove connessioni (longitudinali e trasversali) di natura funzionale e morfologica e percettiva tra il sistema degli spazi aperti periurbani e il corso d'acqua; la riscoperta dell'identità e del rapporto culturale con il fiume.

Il progetto è sviluppato su due livelli: alla scala di area vasta è legata la definizione di un Masterplan del Parco Fluviale finalizzato all'elaborazione di strategie, indirizzi e luoghi di progetto, per avviare un processo di valorizzazione e gestione del paesaggio della Bassa Valle del Tirso; alla scala urbana e architettonica, invece, sono stati definiti progetti di dettaglio per la risoluzione di criticità puntuali presenti nei macro-ambiti individuati, dallo stesso Masterplan, alla scala di area vasta.

Recentemente è stato poi approvato il progetto esecutivo per 'Oristano Est', ideato nell'ambito del Programma per la riqualificazione urbana e la sicurezza, finanziato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri; prevede la realizzazione di un parco lineare che percorre il margine orientale della città, collegando l'ingresso nord-est da Sili fino all'area del Porto Industriale. La sistemazione del margine ha previsto la connessione e sistemazione a parco delle aree ferroviarie residuali; la loro dotazione di servizi; la rifunzionalizzazione e recupero delle strutture edilizie preesistente di prossimità; la costruzione della mobilità sostenibile attraverso la viabilità pedonale, ciclabile e con mezzi a trazione elettrica su linea ferrata preesistente.

Nel suo percorso, il parco lineare attraversa la periferia oristanese, affiancando la ferrovia e intercettando ulteriori nodi di intervento - edifici e spazi pubblici- riqualificati nell'ambito del medesimo programma. Tra questi da segnalare l'ex Mattatoio, collocato all'interno della zona industriale, che ospiterà il Centro Informazioni e Centro documentale area SIC dello stagno di Santa Giusta, con una serie di funzioni accessorie, legate alla promozione imprenditoriale della cultura locale, ospitate nell'ex macello.



>> Progetto di "Sistemazione e Rigenerazione del bordo Urbano Orientale e Meridionale della Città di Oristano lungo il Passante Ferroviario (area RFI-FS e CIPOR)", Planimetria del Percorso su sede propria, Settore 5, Tratto 10-11-.

Nella programmazione generale di 'Oristano Est' è inoltre inserito il proseguimento del Centro Intermodale di piazza Ungheria (recentemente riprogettato a livello definitivo): dove attualmente si colloca la stazione ferroviaria, sorgerà infatti la stazione di scambio gomma-ferro, che il Comune già nel 2010 aveva inserito tra gli elementi fondanti della strategia di sviluppo della mobilità nell'ambito del sistema dei trasporti dell'area vasta di Oristano.

A queste grandi opere si somma una serie di attività che il Comune ha portato avanti negli ultimi anni, con l'intento di valorizzare l'area: i lavori di riqualificazione del complesso sportivo 'Tharros', che hanno visto la completa ristrutturazione della palestra e la messa a norma del campo da calcio e parte delle tribune, e quelli destinati alla manutenzione straordinaria dell'ingresso principale del Cimitero San Pietro, dedicati in massima parte al rifacimento del portale d'accesso.

Si tratta dunque di una fitta rete di azioni, di diversa entità e approfondimento, accomunate dall'obiettivo di migliorare la qualità di questa parte di periferia, valorizzandone i beni e servizi presenti, soddisfacendo i bisogni connessi alle funzioni presenti, stimolandone di nuove e collegando in generale l'ambito al sistema urbano attraverso una rete di mobilità leggera.

06. VINCOLI E TUTELE

L'area è interamente ricadente nella tutela paesaggistica di:

Fascia costiera (Beni Paesaggistici Ambientali ex. art. 142 D.Lgs. N. 42/2004 e ss.mm.ii);

Inoltre, è parzialmente riconducibile a:

Zona Umida Costiera (Beni Paesaggistici Ambientali ex. art. 143 D.Lgs. N. 42/2004 e ss.mm.ii);



>> Aree tutelate.

Fiumi torrenti e corsi d'acqua [...] e relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri, per una piccola porzione a sud-ovest (Beni Paesaggistici Ambientali ex. art. 142 D.Lgs. N. 42/2004 e ss.mm.ii.);

Sono inoltre presenti i seguenti beni vincolati:

Insedimento medioevale-punico-romano di San Nicola (bene archeologico, tutelato ex art. 143 D. Lgs N.42/2004 e ss.mm.ii);

Insedimento punico-romano di San Martino (bene archeologico, tutelato ex art. 143 D. Lgs N.42/2004 e ss.mm.ii);

Insedimento 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.

Sull'area grava, infine, una fascia di rispetto urbanistico relativa alla presenza del Cimitero, di 50 metri, normata dalle *Norme Tecniche d'Attuazione* del PUC 2010 all'art.82, "Sottozona HAR5 – Fasce di rispetto cimiteriale".

07. IL PROGETTO DI PIANO

Il progetto del Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest' opera per la riqualificazione di un'area marginale caratterizzata da elementi di criticità e valore, Il programma proposto si pone l'obiettivo generale di riqualificare un'area a margine della città, connotata da disordine fisico e funzionale, inserendola nel più ampio sistema di trasformazioni che hanno investito e a breve investiranno il centro urbano di Oristano.

In relazione all'ambito di intervento, mira poi agli obiettivi specifici di

- ricostruire le relazioni con il resto della città attraverso l'intervento sulla viabilità, in relazione anche ai progetti infrastrutturali già in programma;
- completare la dotazione dei servizi presenti, particolarmente quelli connessi alle aree di sosta e al verde pubblico;
- migliorare la qualità paesaggistico-ambientale dell'area, con interventi volti al mantenimento dell'invarianza idraulica;
- favorire l'innesto di nuove funzioni che, in coerenza con la pianificazione vigente, sviluppino nuovi usi sull'area;
- valorizzare i beni esistenti attraverso azioni integrate, minimizzando al contempo i fattori di degrado.

Le strategie attraverso cui si opera prevedono, quindi, di agire sul completamento delle trame infrastrutturali già presenti e in corso di realizzazione per compiere la riconnessione dell'area; completare il sistema degli sparti aperti pubblici, inserendoli nella 'rete' urbana; rafforzare le vocazioni direzionali e sportive, introducendo attività per lo svago, a completamento dello scenario funzionale urbano.

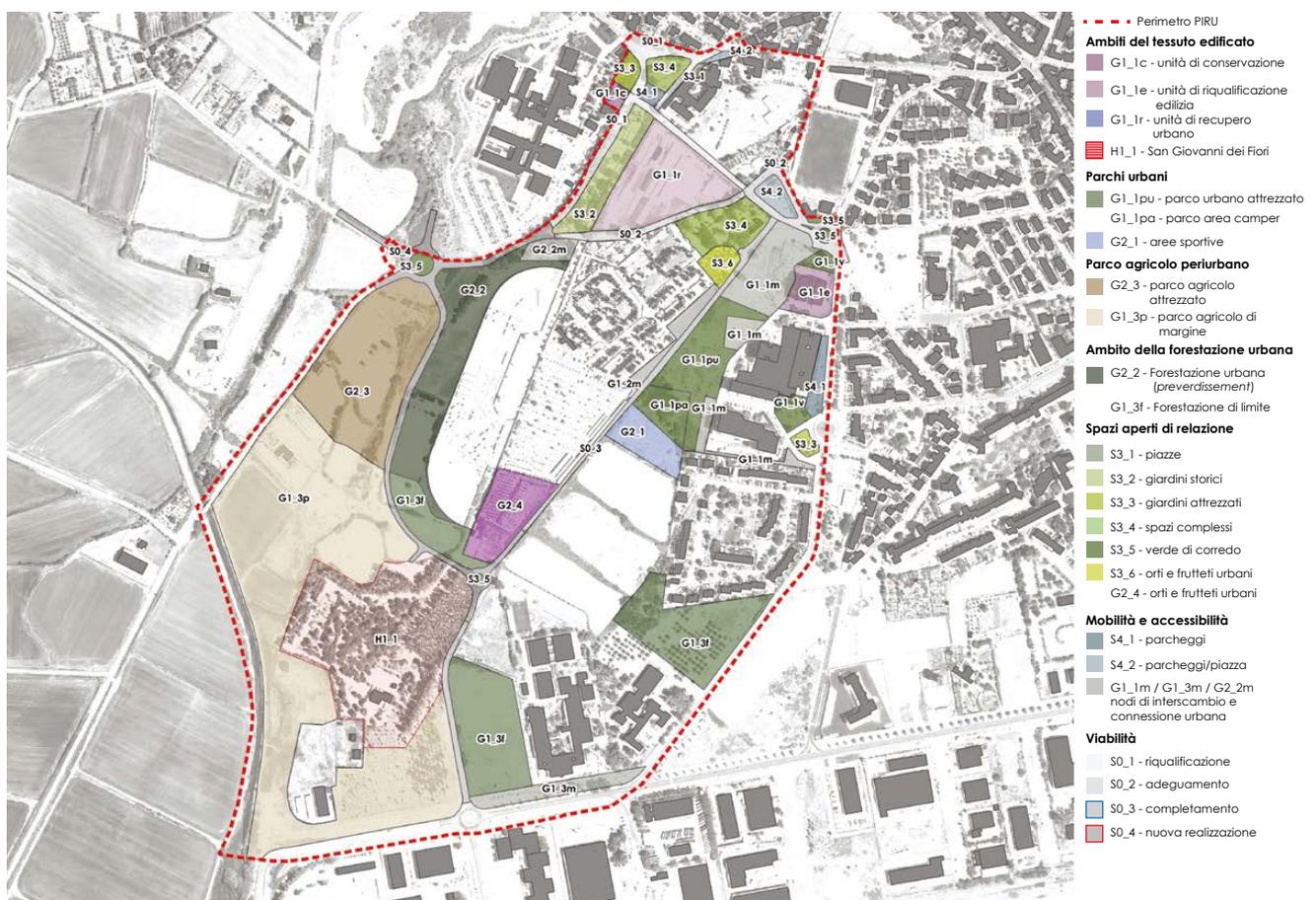
Il Piano Oristano Ovest non modifica le previsioni relative alle zone urbanistiche da PUC 2010, né dunque prevede aumento delle volumetrie realizzabili sull'area.

08.01 La zonizzazione

Il Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest' conferma la zonizzazione del PUC 2010, vidimando per l'area la generale vocazione direzionale e di polo di servizi e operando prevalentemente sulla riconfigurazione della mobilità e la qualificazione degli spazi aperti, senza aumento di volumetrie né modificazioni di zone urbanistiche. L'unica modifica dei perimetri è quella che individua il sedime della nuova Circonvallazione Urbana che, per il persistere di criticità di carattere tecnico connesse alla presenza dell'elemento d'acqua, è stata ridisegnata secondo un nuovo tracciato, opportunamente selezionato tra diverse alternative, come illustrato nell'elaborato *D.02 Studio di fattibilità degli interventi delle nuove infrastrutture viarie*. Il Piano conferma le zone urbanistiche previste dalla pianificazione sovraordinata, compiendo però in seno ad esse un'ulteriore specificazione orientata all'attuazione.

Infatti, il Piano riconosce, all'interno delle singole zone, una modulazione di condizioni ambientali, percettive, relazionali, funzionali, nonché di vincoli e tutele peculiari, che, combinate agli obiettivi generali e specifici per l'area, struttura differenti comparti orientandosi alle proiezioni trasformatrici cui essi sono sottoposti: Ambiti del tessuto edificato, Parchi Urbani, Parco agricolo perirubano, Ambito della forestazione urbana, Spazi aperti di relazione, Mobilità e accessibilità.

Ognuno di questi comparti raccoglie più zone e aree caratterizzate da specifica sigla, dove la prima parte coincide con quella attribuita da PUC e la seconda è uno specifico suffisso aggiuntivo di Piano. Questa nomenclatura trova riscontro nelle Norme Tecniche Attuative consentendo di offrire indicazioni specifiche per ogni parte così identificata.



>> La zonizzazione di Piano.

08.02 I principi ecologici

Il Piano è guidato, tanto nella sua visione di sistema quanto nelle più puntali azioni previste, dall'idea che ogni parte del territorio debba contribuire al miglioramento delle condizioni ecologiche. Questo principio è solo apparentemente scontato poiché continuamente abbiamo conferma di come, davanti alle emergenze dettate dai cambiamenti climatici, esso sia invece disatteso.

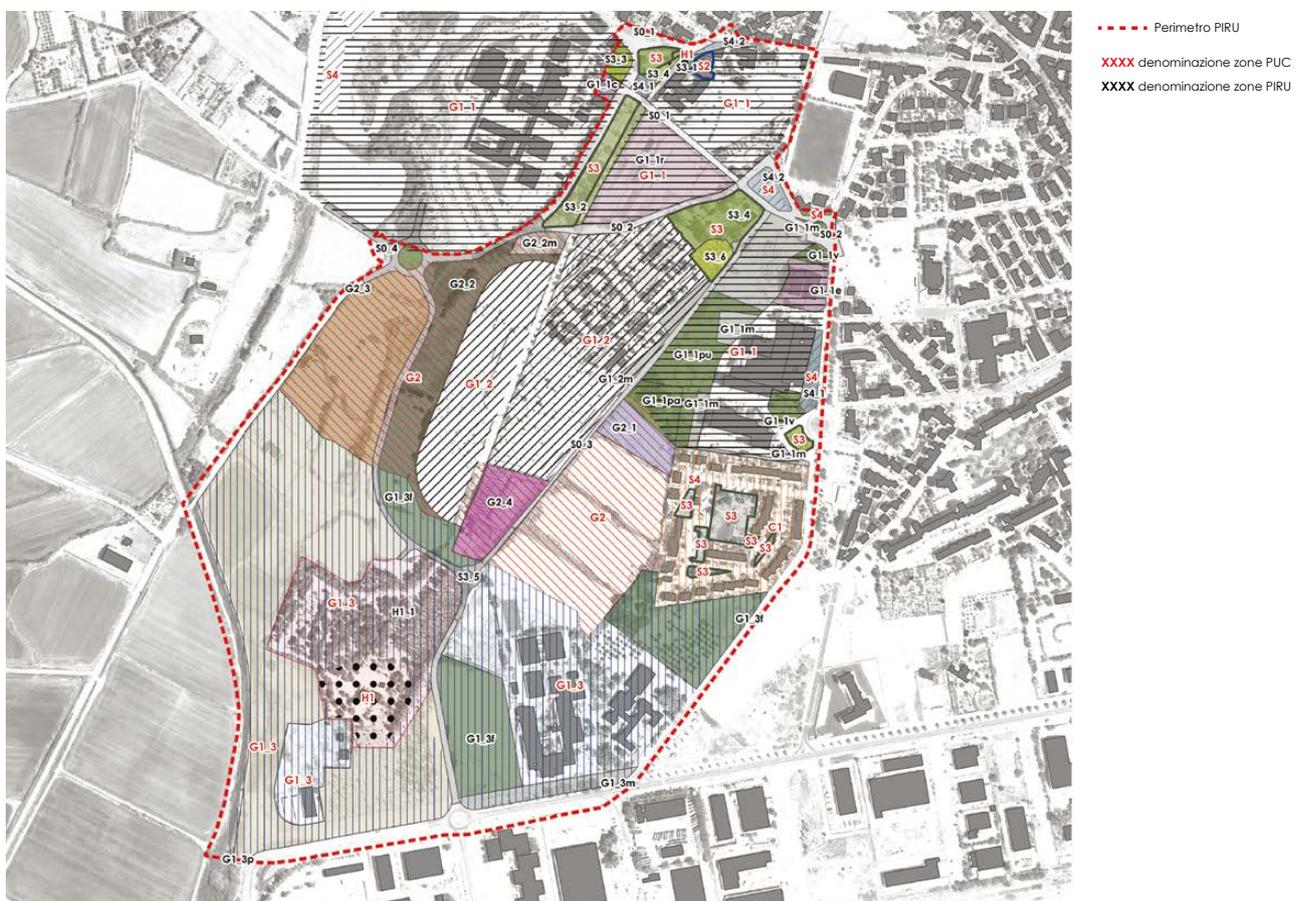
Se è impossibile pensare che un singolo atto locale incida sensibilmente sulle tendenze che a livello planetario stanno modificando il nostro clima, di certo si può operare con interventi anche molto circoscritti perché la corretta gestione del territorio ne argini gli effetti più nefasti. A tal fine, il Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest' opera a favore del soddisfacimento del principio di invarianza idraulica, non come mero assolvimento di obblighi di norma, ma come buona pratica da connaturare a ogni azione trasformativa.

Tale principio incontra, nel progetto di Piano, quello dell'economia, non tanto ed esclusivamente in termini finanziari, ma soprattutto di economia di suolo, energetica, tecnologica.

La convergenza di questi assunti, induce il Piano a minimizzare l'accumulo delle acque per mezzo di pendenze minime, da ottenersi mediante movimento terra controllato, tramite l'alternanza di superfici vegetali o con capacità drenante, aumentando tali generi di superfici anche laddove comunemente si procede con impermeabilizzazioni pesanti, ad esempio nelle aree di parcheggio.

La stabilità idrogeologica è garantita anche dalla poderosa alberatura prevista per la realizzazione della fascia boscata.

Questa partecipa al perseguimento di un ulteriore principio, ossia quello che vuole che ogni



>> Confronto Piano Attuativo / PUC 2010.

intervento migliori il comfort termico degli ambienti urbani, con vantaggio generale anche per i contesti micro-urbano, riducendo l'impiego di soluzioni tecnologiche dispendiose in termini economici, energetici e soprattutto ambientali.

A questo scopo sono anche congegnati gli spazi con carattere più strettamente urbano, alberati, e il parco di Via Lisbona. Tutto questo sistema contribuisce al perseguimento del principio di continuità ecologica, costituendo corridoi ecologici che favoriscono la biodiversità e combattono la frammentazione.

Inoltre, la fascia boscata, il parco di Via Lisbona, le sistemazioni delle piccole aree, implicheranno la messa a dimora di nuovi 150 alberi circa.

08.03 Il progetto di Piano

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 integrazione delle percorrenze destinate alla mobilità leggera;

> la valorizzazione di un brano di città i cui beni attrattori sono squalificati da elementi di



>> *Progetto generale delle trasformazioni.*

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.

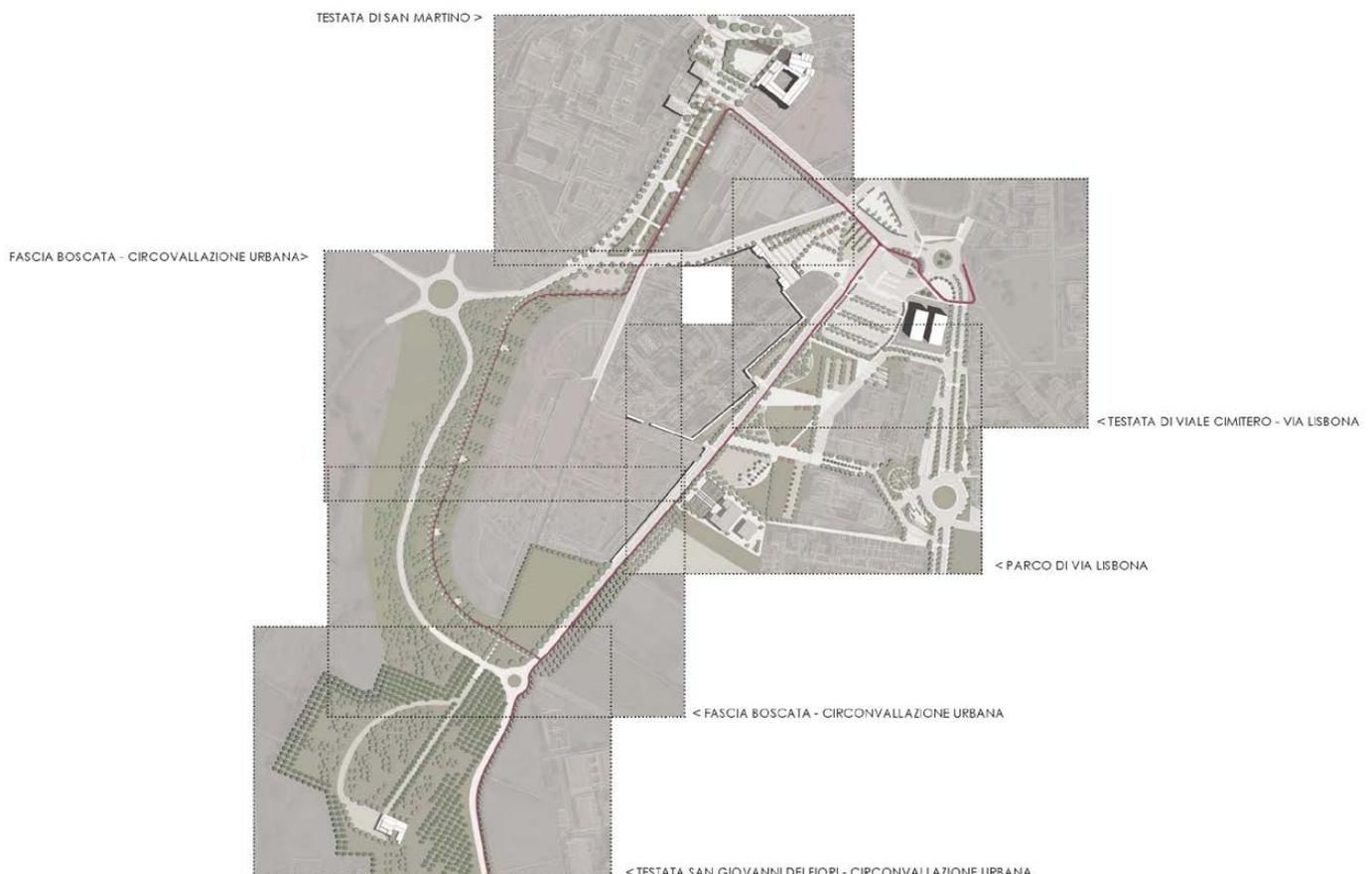
Nella visione trasformativa, gli elementi presenti e quelli previsti dalla pianificazione sovraordinata sono messi a sistema al fine di realizzare un'area destinata ai servizi generali che non si realizzi solo nella presenza di attività amministrative, ma anche nella qualità ambientale, nello svago,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

Il Piano può essere descritto attraverso l'individuazione di sei sotto-ambiti strategici, di seguito descritti e più dettagliatamente argomentati nell'ambito del relativo elaborato grafico *E.03 Fascicolo dei Progetti-guida*, parte integrante del Piano Attuativo di Riordino:

1. Circonvallazione Urbana
2. Testata di San Martino
3. Testata Viale Cimitero – Via Lisbona
4. Parco di Via Lisbona
5. Fascia boscata
6. Testata di San Giovanni dei Fiori

1. Circonvallazione Urbana

Il nuovo tracciato della Circonvallazione Urbana è definito a partire dal quadro delle tutele e dei vincoli ambientali, paesaggistici, culturali e urbanistici gravanti sull'area; esso è, inoltre,



>> *Mosaico dei progetti-guida.*

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.

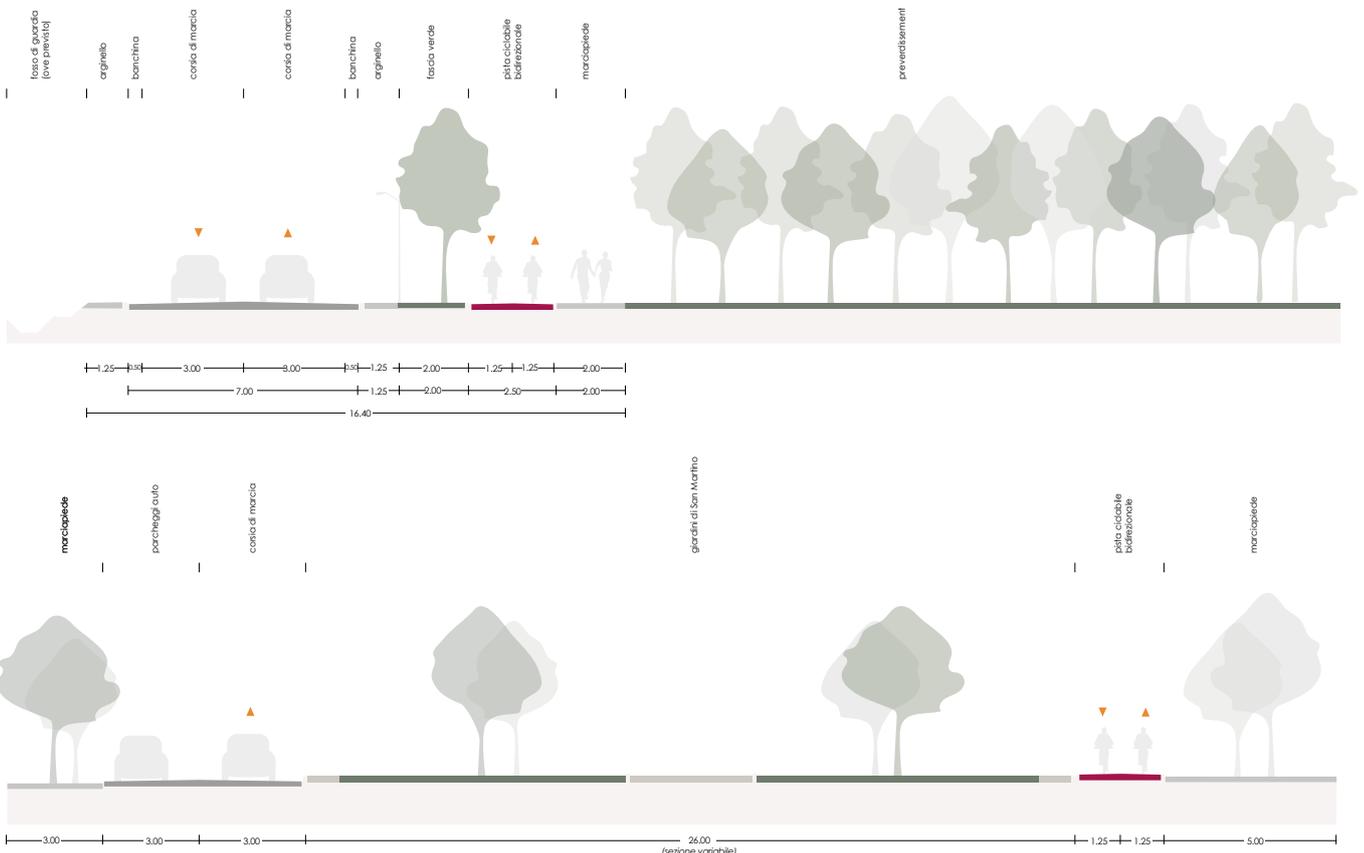
L'innesto nord avviene per mezzo di una rotatoria a cinque ingressi, uno dei quali direttamente collegato con il parcheggio sud dell'Ospedale; tale ingresso consente ai mezzi di soccorso di evitare l'attraversamento dell'ambito urbano più densamente trafficato, riducendone così i tempi di percorrenza;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

2. 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.



>> Sezioni stradali tipo, in alto, Circonvallazione Urbana; in basso: Via Pau-Giardini di San Martino.

3. 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.

4. 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 ciclopedonali 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 parcheggi-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 percorrenze 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.

5. Fascia boscata

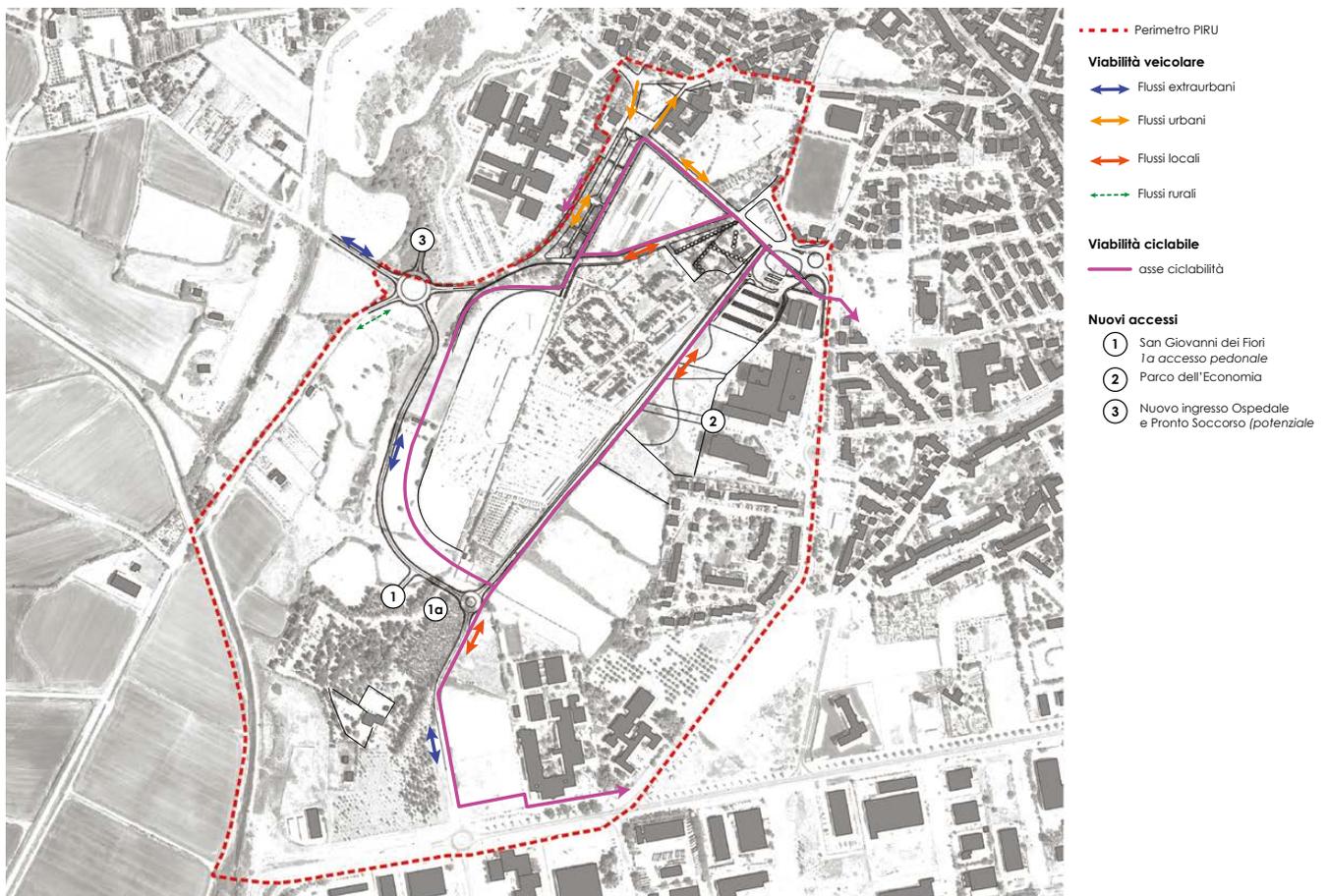
La fascia boscata costituisce un ampio ambito che contorna a ovest il cimitero, coincidendo più o meno con la sua area di tutela urbanistica, per poi intercettare verso sud-ovest l'area di San Giovanni dei Fiori, seguendo lo sviluppo della Circonvallazione, e giungere infine all'ultimo tratto della Via Lisbona.

La fascia ha carattere ecologico, di attrezzatura collettiva e paesaggistica, ed è, inoltre, attraversata da percorrenze ciclopedonali 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*).

6. 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.



>> Schema della viabilità.

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.

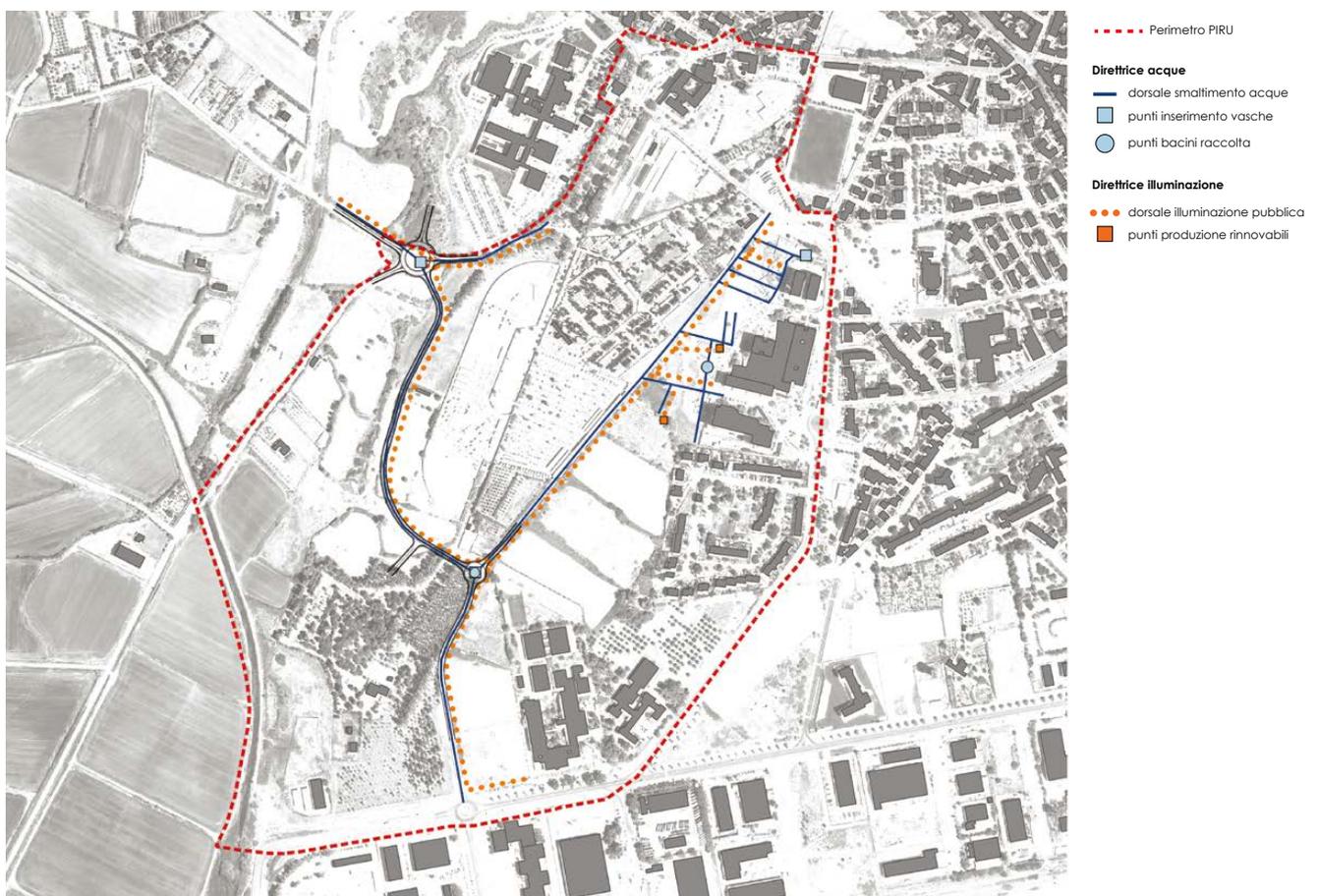
Questo insieme arboreo permane inalterato ma è valorizzato dal disegno delle percorrenze leggere che immettono all'area. A nord-ovest della chiesa, è definita una zona attrezzata per il parcheggio delle auto, a diretto servizio.

08.04 Sottoservizi e viabilità

Il Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest' non definisce il progetto dei sottoservizi ma ne individua le direttrici generali, al fine di verificarne la preliminare fattibilità e suggerire indirizzi. Specifiche prescrizioni sono date nell'elaborato *D.03 Norme Tecniche di Attuazione* in relazione alle scelte delle soluzioni per l'illuminazione, ai fini di garantire la qualità percettiva e formale, la sostenibilità dei dispositivi impiegati e, in generale, la compatibilità ambientale.

Per quanto concerne la viabilità, il Piano definisce i tracciati dei nuovi assi destinati alla mobilità carrabile e leggera, individuando le aree urbanistiche a esse dedicate e dettando indicazioni di massima per la loro realizzazione.

Fatte salve le indicazioni di norma sovraordinata per il progetto delle infrastrutture viarie, il Piano prescrive, in particolare, la presenza di percorsi di mobilità carrabile, ciclabile e pedonale, indicando requisiti di permeabilità delle superfici, ai fini di collaborare al mantenimento



>>Direttrici dei sottoservizi.

dell'invarianza idraulica, e caldeggiando la scelta di soluzioni sostenibili e compatibili con il contesto ambientale e paesaggistico, per i cui dettagli si rimanda agli elaborati *E.03 Fascicolo dei Progetti-guida, D.03 Norme Tecniche di Attuazione*.

07. VERIFICA DELLE PROPRIETA'

Il Piano ha proceduto alla ricognizione preventiva dello stato di diritto delle aree coinvolte, in prima istanza individuando il quadro catastale generale e, in seguito, individuando le aree interessate dalla modificata traiettoria della Circonvallazione Urbana.

Nell'ambito di intervento del PIRU molte aree risultano già nella disponibilità pubblica perchè già acquisite o perchè esito di cessioni di Piani di Lottizzazione attuati.

Tra le altre, alcune sono in proprietà al CIPOR, con il quale l'Amministrazione ha già siglato accordi informali per l'acquisizione.

Le aree interessate dalla Circonvallazione hanno una superficie complessiva di circa 4,3 ettari. La tabella riepilogativa delle aree interessate dalla Circonvallazione è riportata nel Fascicolo di Piano E.02.

08. QUADRO DELLE RISORSE

Il Piano Attuativo di Riordino 'Oristano Ovest', impegna soggetti pubblici e privati alla realizzazione di una serie di azioni coordinate. Il valore complessivo delle azioni inserite nel PIRU ammonta ad un valore stimato complessivo di circa € 20.000.000,00 di cui circa € 15.800.000,00 per la realizzazione degli interventi.

Il valore complessivo include interventi privati o di altri enti, per cui è stata fornita una stima utile a comprendere il valore della portata di una riqualificazione urbana per una porzione della



>> Individuazione dei mappali interessati dal tracciato della Circonvallazione Urbana (Catasto aggiornato al 4 novembre 2021).

città di Oristano di circa 72 ettari e che rappresenta un nodo strategico nel funzionamento territoriale della città.

All'interno di questo quadro sono state selezionate le opere pubbliche comunale che definiscono un valore di **piano delle opere pubbliche** per circa € 13.900.000,00 di cui per investimento di realizzazione dei lavori circa **€ 10.700.000,00**.

Allo redazione del PIRU l'Amministrazione dispone di un finanziamento complessivo di € 3.850.000,00 derivanti dal Bando regionale e da altri finanziamenti attivati sulle economie del PNRR.

Sul quadro delle opere pubbliche del PIRU sono state selezionate quelle prioritarie in relazione a scelte strategiche di risoluzione delle criticità emergenti nell'area e a ricaduta sulla città.

In particolare la necessità di completare il tracciato della circonvallazione ovest che consente di collegare su questo lato del margine urbano in modo più scorrevole le varie parti della città ed in particolare l'area industriale e commerciale a sud con quella a nord, ma ancora di più consente di risolvere la congestione attorno all'area dell'Ospedale.

Alla Circonvallazione si collega il sistema della viabilità dell'area e l'importante tassello dei Giardini Storici di San Martino. Per questi primi interventi è stato definito il relativo Quadro Economico di progetto necessario all'avvio delle successive fasi.

Tutti i documenti relativi al quadro delle risorse sono riportati nel fascicolo *D.04 Quadro economico Piano*. Di seguito si riporta la tabella sinottica delle opere immediatamente attuabili.

	Importo LAVORI	Spese generali e IVA	Totale QE
Spazi aperti di relazione			
S3_2 - giardini storici: Giardino San Martino	€ 259.000,00	€ 123.759,78	€ 382.759,78
Mobilità e accessibilità			
G1_1m - nodi di interscambio e connessione urbana: HUB SUD	€ 1.180.950,00	€ 294.624,36	€ 1.475.574,36
Viabilità			
S0_3 - completamento: via Lisbona	€ 1.539.800,00	€ 451.865,87	€ 1.991.665,87
S0_4 - nuova realizzazione: Circonvallazione Ovest			
Totale investimento PIRU	€ 2.979.750,00	€ 870.250,00	€ 3.850.000,00

>> Quadro sinottico delle opere pubbliche finanziate nell'ambito del PIRU