



UNIONE DEI COMUNI COSTA DEL SINIS TERRA DEI GIGANTI

Comuni di Baratili San Pietro, Cabras, Narbolia, Riola Sardo, San Vero Milis



Comune di Oristano

Lavori PT-CRP-27/INT-27 Mobilita' integrata Oristanese nel Comune di Oristano

ELABORATO

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

data Giugno 2021

scala

Tav.

01

Progetto fattibilità tecnica ed economica

Gruppo di progettazione RTP.
Studio di Architettura Cenami Simonetti Ticca

Arch. P. Russo

Arch. F. Ledda

Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Foddi Anna Luigia

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

1. Inquadramento

La Piazza della Stazione è attualmente uno spazio non ben definito: dalla forma più o meno trapezoidale, ha due lati consolidati, quello ad est con la presenza della Stazione, quello a sud con gli edifici destinati alla Polizia Ferroviaria. Il lato nord, che ha un allineamento abbastanza regolare, non è delimitato da costruito, ma da un'area libera derivante da demolizione, dall'area di pertinenza di una palazzina edificata in arretrato e dall'accesso ad un'area di attrezzature ferroviarie. Il lato ovest è decisamente il più critico, infatti si presenta in modo assai disordinato: non ha una quinta definita, ma è delimitato da due edifici di contenute dimensioni, uno dei quali sembra avanzare nella piazza; sono collegati tra loro da muri di recinzione con due varchi di passo carrabile. Su questo lato vi è la fermata dell'autobus.

La piazza allo stato attuale non si presenta come uno spazio di relazione, ma di fatto si tratta di un parcheggio, con l'inserimento di qualche elemento verde.

Per quanto concerne l'edificato all'intorno, l'edificio che appare di maggior valore sia dal punto di vista architettonico che semantico è la Stazione ferroviaria, che come si è detto delimita il lato est.

Costruita dalla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde nell'ambito del piano di realizzazione della rete ferroviaria sarda a scartamento ordinario, la stazione venne

inaugurata il 15 gennaio 1872. Dopo i primi decenni di attività sotto le insegne della Compagnia Reale, lo scalo passò alle Ferrovie dello Stato nel 1920, fu bersaglio dei bombardamenti alleati nel 1943; pertanto si presenta oggi come un edificio che ha subito più rimaneggiamenti nel tempo, ma dall'aspetto comunque interessante e certamente dignitoso.

Gli edifici di servizio sul lato sud si presentano con un'architettura scarna e severa, senza un rapporto di relazione con lo spazio esterno. La quinta sul lato Nord è suscettibile di trasformazione, data la presenza dell'area libera edificabile. L'edificato sul lato ovest, di cui si è già detto, appare come la parte più critica, testata sfrangiata di un isolato piuttosto che quinta in grado di definire uno spazio/piazza.

Per quanto riguarda il verde non si può parlare di "sistemazioni a verde", ma si tratta di alcune piante poste in modo casuale, con essenze di vario tipo, paesaggisticamente poco compatibili tra loro. Unico elemento che appare "pensato" la fila di melancoli posta davanti alla Stazione, bella e decorativa, ma che impedisce l'immediata visione dell'attrezzatura principale. C'è qualche esemplare di platano, di grande dimensione ma non in buono stato di salute; degli oleandri stenti, allevati in forma arborea.



La funzione principale della Piazza, attuale e futura, è ovviamente quella di interscambio ed accesso alla Stazione Ferroviaria: vi è oggi una sosta piuttosto disordinata di mezzi privati – compreso alcuni stalli per disabili, lo spazio per i taxi, la fermata del trasporto pubblico cittadino, con relativa pensilina. La piazza è inserita in un tessuto residenziale e vi è anche la presenza di qualche esercizio commerciale (bar); pertanto pur prevalentemente a servizio della mobilità, ha anche funzione di spazio di relazione urbana. Quest'ultima verrà esaltata data l'intenzione della Committenza di eliminare lo spazio di sosta per le auto private e potenziare invece la mobilità lenta cittadina.

La progettazione di uno spazio urbano non può prescindere dall'esame dei suoi rapporti con gli immediati dintorni. In questo caso appare evidente il suo ruolo di "testata" di un sistema insediativo e viabilistico. Su di esso si attesta un insieme di isolati racchiudibili in una forma triangolare, vero e proprio cuneo del tessuto urbano verso la sua Stazione. Le vie che delimitano il nucleo creano una percorrenza di traffico veicolare importante che interessa la piazza nel suo lato ovest.



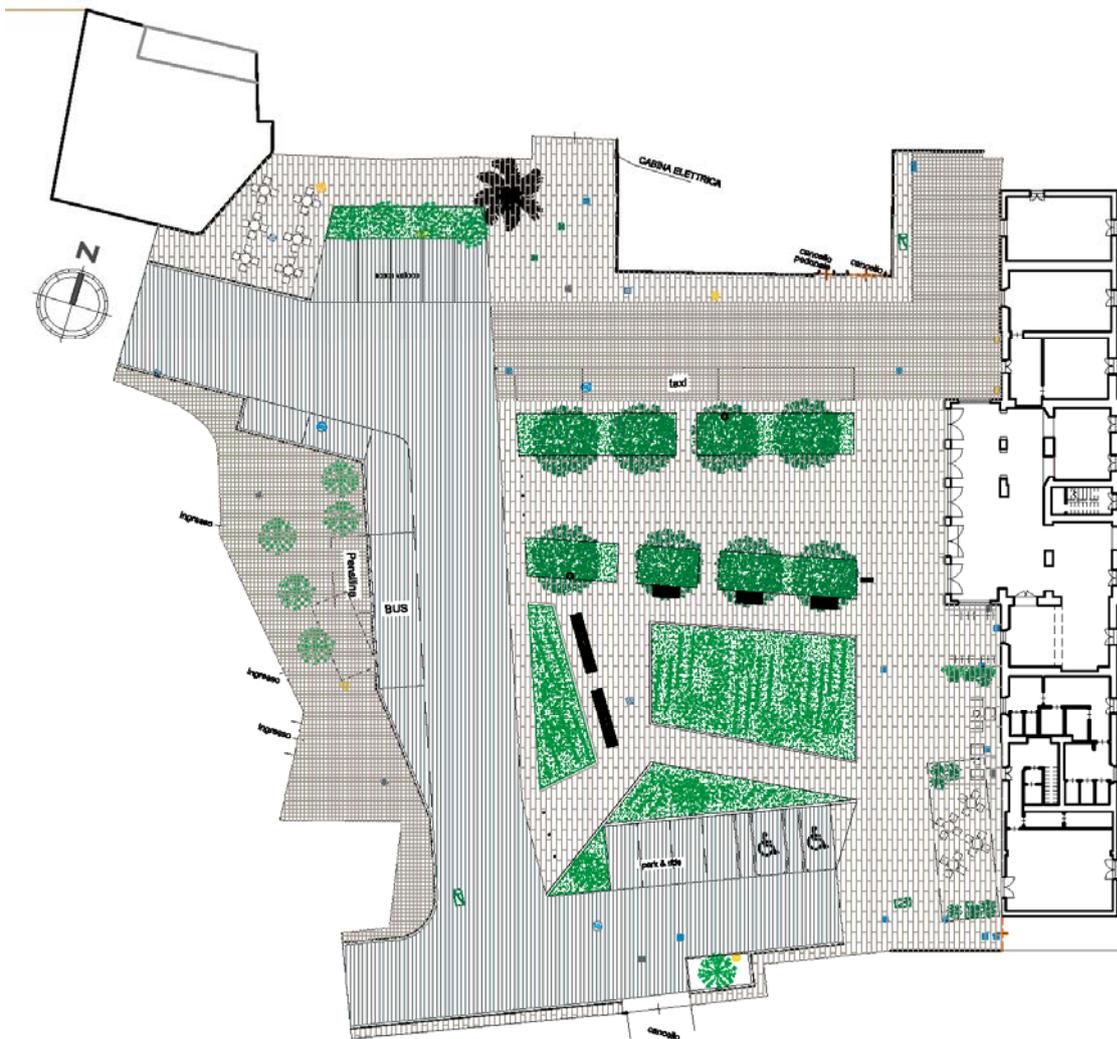
Il rapporto tra lo spazio oggetto di intervento e la città è rilevabile dall'esame degli studi effettuati e degli interventi pianificatori recenti. In particolare si è presa visione del PPR, con la definizione del Centro di Prima e Antica Formazione e del PUC. Il tessuto urbano compreso tra il Centro di Prima e antica formazione (Centro Storico) e la Piazza della Stazione è definito dal PUC come zona BR – Borghi di antica formazione. Dando uno sguardo alla morfologia urbana nel suo complesso, colpisce che mentre la maggior parte della città si è sviluppata con un sistema concentrico intorno al Centro Storico, le espansioni verso est hanno un sistema a "stella", quasi proiezione verso il territorio esterno.

La realizzazione alla fine del XIX secolo delle Ferrovie in Sardegna, se da un lato è stato strumento rivoluzionario per collegare i territori e consentire la circolazione delle popolazioni, dall'altro per i nuclei urbani ha costituito barriera fisica alle espansioni. Perciò lo spazio in esame, pur all'interno di

un tessuto ormai storico (vedi la definizione del PUC), si trova al limite est della città compatta. Al di là il territorio esterno, con insediamenti sparsi e funzioni anche diverse da quelle propriamente urbane. Il futuro assetto della piazza deve tener conto di questo duplice aspetto di attrezzatura rivolta verso l'interno, ma anche proiezione verso un ambito più vasto.

2. Il progetto

Primo passo del percorso progettuale è stato un accurato esame dello stato fisico del luogo, al fine di rilevarne le caratteristiche e gli elementi di definizione: quinte edificate, materiali e elementi verdi presenti. E' stato fatto un rilievo planialtimetrico che ha restituito l'andamento del terreno ma ha anche rilevato e catalogato tutti gli elementi presenti: reti tecnologiche, apparecchi di illuminazione, alberature presenti, ingressi carrabili e pedonali.



Il *concept* di progetto della Piazza è quello di ottenere un ampio spazio che assolvà le sue funzioni pratiche, ma sia prima di tutto una attrezzatura urbana configurata come spazio vitale che induca alla sosta, al riposo, alla contemplazione e sia guida di accesso alla stazione ferroviaria o accoglienza dei viaggiatori. Questo comporta un disegno di riordino complessivo con alcuni

capisaldi che vadano a soddisfare le precise esigenze della Amministrazione Comunale, dell'Unione dei Comuni e della Rete Ferroviaria Italiana - RFI, di cui è stato attentamente valutato il documento riguardante la riqualificazione della stazione. Il ridisegno prevede che vi sia facilità del sistema circolatorio e separazione fra le funzioni, con possibilità di accesso ai mezzi pubblici e alle zone di sosta specificamente a servizio del sistema ferroviario: le due aree a nord e sud della piazza, di proprietà della RFI. Il traffico veicolare viene confinato ad ovest in un tratto che collega la via Vittorio Veneto e la Via Falliti, ove si prevede anche la fermata per autobus urbani.

L'accesso ai cancelli privati viene garantito attraverso la zona pedonale e a traffico limitato.

Nel disegno planimetrico vengono individuati gli spazi per i taxi, gli stalli *park&ride*, gli stalli per i disabili, il *bike sharing* secondo le indicazioni del documento RFI.

Su richiesta della Amministrazione Comunale vengono previsti ulteriori spazi di sosta breve, in numero contenuto dato che ve ne saranno a disposizione per la sosta nel Centro di Scambio intermodale. La distribuzione degli spazi di sosta ed il transito risultano inseriti nell'articolazione degli spazi verdi, in modo da annullarne quasi l'impatto visivo.

Provenendo dalla Via Veneto "**Il Viale**", accesso pedonale principale, crea un cono visivo, con asse incardinato sull'avancorpo dell'edificio della stazione. Il viale sarà delimitato da alberature di Ficus Retusa, elegante sempreverde adattissimo al microclima locale.

A parte il nastro asfaltato che dalla via Vittorio Veneto conduce all'area a sud di proprietà di RFI e alla Via Falliti, lambendo le zone verdi di sosta, le superfici orizzontali e verticali vengono definite da un medesimo materiale lapideo di provenienza locale, il basalto, variato sia cromaticamente, più chiaro o più scuro, sia come formato: pezzame, lastricato, rivestimento a doghe. Il diverso formato della pietra stabilisce un ordine gerarchico delle pavimentazioni e da il diverso valore dei tratti: carrabile a traffico limitato, esclusivamente pedonale con sottolineatura delle zone di sosta. Le parti in pezzame sono pensate anche perché hanno caratteristiche drenanti.

La parte destinata a zona relax è delimitata da modesti pendii verdi che si appoggiano su bassi muri rivestiti in basalto a doghe, con la funzione di schermare stalli di sosta delle automobili e individuare il principale degli accessi pedonali alla piazza. Le specie prescelte sono tutte a carattere mediterraneo, perfette per il microclima locale e a bassissima esigenza idrica, talché dopo un paio di anni dalla messa a dimora sono in grado di vegetare con le sole precipitazioni meteoriche, utilizzando l'impianto di irrigazione solo in caso di punte climatiche eccezionali. Delle panche in legno – a sottolineare il carattere naturale dell'intervento – consentono la sosta ed il riposo. L'arredo urbano è completato da cestini per i rifiuti e da una fontanella; elementi questi in COR TEN, materiale che ben si inserisce nel contesto.

Alle specie tappezzanti o cespugliose previste si accompagnano esemplari arborei: dai Ficus Retusa del viale di accesso e alberi di *Metrosideros*, localizzati alla fermata del bus. Vengono invece utilizzati quale segnale in punti cruciali del disegno planimetrico degli esemplari di *Albizia Julibrissin*, dall'aereo fogliame e fioritura estiva. Non vengono conservate le specie arboree attualmente presenti, perché in cattivo stato di salute e/o di impianto casuale e reciprocamente incongrue.

I *Metrosideros* sono stati scelti per poter schermare la quinta più disordinata della piazza, in quanto a fogliame persistente, di colore glauco, con bei fiori rossi d'estate.

Delle aeree pensiline saranno protezione della fermata dell'autobus e di una zona ristoro all'aperto a ridosso dell'edificio della Stazione.

Nella pavimentazione saranno incassate lampade a LED carrabili, che disegnano a terra delle scie di accompagnamento dei percorsi e delle zone di sosta, dando una illuminazione di atmosfera che controbilancia la necessaria illuminazione dei lampioni stradali tecnologici esistenti.