

COMUNE DI ORISTANO
Settore sviluppo del Territorio



Progetto di fattibilità tecnica ed economica
VI - Asse di interconnessione ciclopedonale
Oristano-Sili-Massama-Nuraxinieddu-Donigala

D.01_Relazione tecnico-illustrativa

Responsabile Unico del Procedimento
Ing. Giuseppe Pinna

Progettazione interna
Ing. Giuseppe Pinna

Supporto al RUP
Andrea Vallebona (ReteGaia srl)

Gruppo progettazione
Arch. Maura Maria Grazia Clementina Falchi
Arch. Maria Franca Perra
Arch. Anna Paola Contu

Arch. Enrica Campus
Arch. Claudia Meli

Ing. Cristian Cannaos
Ing. Giuseppe Onni

D.ssa Giulia Contu

Data | **Marzo 2021**

Denominazione dell'intervento

VI - Asse di interconnessione ciclopedonale Oristano-Sili-Massama-Nuraxinieddu-Donigala

Soggetto titolare dell'iniziativa:

Amministrazione comunale di Oristano.

Responsabili

RUP: ing. Giuseppe Pinna

Livello di Progettazione

Progetto di fattibilità tecnico ed economica.

Ubicazione - Ambito territoriale dell'intervento:

L'intervento ricade all'interno e in prossimità delle frazioni di Donigala, Sili, Massama, Nuraxinieddu.

Indice

01. PREMESSA	4
02. INQUADRAMENTO E STATO DI FATTO	4
03. ALTERNATIVE	5
04. PROGETTO	5
05. CRONOPROGRAMMA	7

01. PREMESSA

La presente relazione illustra il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'**Asse di interconnessione ciclopedonale Oristano-Sili-Massama-Nuraxinieddu-Donigala**.

Gli spazi pubblici interessati sono:

- [A] l'asse principale della frazione di Donigala;
- [B] l'ultimo tratto di via Vandalino Casu, in prossimità di Sili – strada di bordo urbano;
- [C] la strada comunale che collega Sili a Massama, intercettando per un tratto la SP18.
- [D] l'asse di connessione Nuraxinieddu-Massama.

Scopo del progetto è intervenire su una rete di connessioni nevralgiche per collegare attraverso percorsi ciclopedonali le frazioni internamente e con l'abitato di Oristano, talvolta completando iniziative di riqualificazione parzialmente avviate. Le forme di mobilità leggera sono infatti fondamentali per determinare una condizione di continuità nell'esperienza urbana e nel caso specifico rinsaldare i rapporti di percorrenza tra centro e periferia.

Il quadro economico complessivo previsto è pari a **€ 3.604.593,74**.

02. INQUADRAMENTO E STATO DI FATTO

Gli assi su cui interviene il progetto si collocano nel territorio comunale di Oristano, dislocati rispetto alle frazioni rurali di Donigala, Massama, Nuraxinieddu e Sili, in posizione centrale rispetto agli stessi, oppure collegandoli reciprocamente o con o Oristano.

L'asse centrale di Donigala [A] corrisponde con il percorso matrice su cui è strutturato l'insediamento, l'attuale SP292, che dentro l'abitato prende il nome di Via Oristano; la direttrice, attualmente attraversata da un transito veicolare relativamente intenso e a velocità sostenuta, connette con i comuni del Sinis rurale, verso le spiagge di San Vero Millis, Narbolia e Cuglieri, e oltre in direzione Alghero.

Il tratto terminale di via Vandalino Casu, in prossimità di Sili- strada di bordo urbano [B] è costituita da un breve brano della viabilità che connette Oristano alla frazione e che si ricollega poi, lambendo il Parco della Maddalena, alla strada di bordo urbano retrostante l'abitato; è attualmente privo di un trattamento adeguato alla mobilità leggera, risultando insicuro e poco qualificato dal punto di vista spaziale.

La strada comunale che collega Sili a Massama, intercettando per un tratto la SP18 [C] si colloca a nord della frazione di Sili; si presenta come un percorso rurale, percorso da mezzi diversi, ma in realtà inadeguato a ospitare circolazione ciclopedonale, soprattutto per la mancanza di un ambito protetto e della necessaria illuminazione.

L'asse di connessione Nuraxinieddu-Massama [D] rappresenta l'asse strutturante della conurbazione formata dai due abitati. Come per l'asse Donigala risulta dominato dalle percorrenze carrabili ad alta velocità, essendo un percorso assai battuto per l'immissione alla SS 131.

03. ALTERNATIVE

Nell'ambito della redazione della proposta si è tenuto conto delle possibili alternative.

In primo luogo, si sono considerate altri possibili assi su cui intervenire, in considerazione dell'obiettivo principale, ossia il recupero di un sistema di connessioni interne ed esterne alle frazioni.

Tuttavia, il quadro degli interventi in programma e lo stato di conservazione e progetto dei siti alternativi avrebbero reso scenari alternativi di intervento superflui, per la qualità dello stato attuale, o inutili, per l'impossibilità di giungere a un pronto compimento con le risorse a disposizione, senza peraltro mettere a sistema la rete di iniziative già avviate sul territorio comunale.

Risultava invece importante immaginare azioni che ottimizzassero le risorse e le visioni già impiegate, al fine di rendere l'intervento sostenibile e fattibile in tempi brevi.

Altro aspetto su cui si sono considerate differenti alternative è quello della scelta dell'organizzazione degli ambiti ciclopedonali, ragionando su eventuali ampliamenti della sede stradale coinvolta, su espropri, etc. Si è scelto di calibrare, tratto per tratto, questo genere di scelta, in modo da ottimizzare le risorse senza stravolgere lo stato dei luoghi.

Sulle scelte tecniche, tra le diverse alternative per processi realizzativi e materiali, si è data precedenza a quelle soluzioni che risultano sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico, privilegiando materiali drenanti e soluzioni formali a impatto percettivo controllato.

04. PROGETTO

Alla luce delle considerazioni illustrate il progetto consta di quattro interventi mirati a realizzare:

[A] l'asse principale della frazione di Donigala;

[B] l'ultimo tratto di via Vandalino Casu, in prossimità di Sili- strada di bordo urbano;

[C] la strada comunale che collega Sili a Massama, intercettando per un tratto la SP18;

[D] l'asse di connessione Nuraxinieddu-Massama.

[A] L'asse principale della frazione di Donigala

Il progetto di riqualificazione prevede alcuni interventi per l'adeguamento della sezione stradale al lato della quale è prevista la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale protetto da banchina. Dovrà essere integrata la segnaletica orizzontale e quella verticale, con gli opportuni segnali di orientamento in direzione dei luoghi di interesse e delle connessioni con gli altri tratti.

I principali interventi previsti sono:

- > sistemazione dei margini stradali pedonali;
- > sistemazione delle aree verdi attrezzate e delle aree a corredo stradale;
- > sistemazione architettonica e urbana di piazze e piazzali.

[B] Via Vandalino Casu, in prossimità di Sili- strada di bordo urbano

L'intervento prevede la realizzazione di un tratto di pista ciclabile in sede propria, in quota più bassa e protetta da banchina, a cui si affianca la riqualificazione dei marciapiedi e il riequipaggiamento paesistico.

I punti critici di questa pista ciclabile sono sicuramente dati dalle interferenze laterali. La pista interseca infatti numerosi ingressi carrabili. In corrispondenza e lungo il limite della pista di questi dovranno essere installati dei piccoli dossi che obblighino le auto a fermarsi prima di immettersi sulla pista. Sarà inoltre necessario inserire una scritta di allerta per le auto, mediante segnaletica non convenzionale, ossia con simboli appositamente studiati che indichino chiaramente la precedenza delle bici.

[C] Strada comunale che collega Sili a Massama, intercettando per un tratto la SP18

L'intervento prevede un tratto, in prossimità del Parco della Maddalena, di percorso ciclopedonale, in terra su argine, accompagnato al riequipaggiamento paesistico dei bordi.

La riqualificazione della pista ciclabile diventa l'occasione per prevedere un progetto di recupero paesaggistico dell'area con la realizzazione del Parco Urbano sul fiume.

Considerata l'importanza di questa pista per la mobilità quotidiana dovrà essere previsto lungo tutto il suo tracciato un sistema di illuminazione.

Il tracciato dovrà essere trattato tenendo conto anche della fruizione pedonale che dell'argine già attualmente viene fatta e considerando la pista ciclabile come percorso ciclo-pedonale.

Il percorso sull'argine si collega alla pista ciclabile del Ponte del Tirso. La sezione attuale è inferiore ai 2,5 metri e rende scomodo il passaggio in doppio senso di marcia con associato quello pedonale.

Il progetto prevede quindi l'allargamento della sezione del percorso realizzando un passaggio pedonale a sbalzo sul ponte per tutta la sua lunghezza.

[D] L'asse di connessione Nuraxinieddu-Massama

L'intervento mira a riqualificare un asse con carattere urbano, ma attualmente sottratto a forme di percorrenza lenta.

Anche in questo caso, come per l'asse interno a Donigala [A], è prevista la realizzazione di pista ciclopedonale in sede propria, con banchina di protezione.

Al fine di proteggere ulteriormente i ciclisti e i pedoni, dovrà essere integrata la segnaletica orizzontale e quella verticale, con gli opportuni segnali di orientamento in direzione dei luoghi di interesse e delle connessioni con gli altri tratti.

05. CRONOPROGRAMMA

Iter procedurale	Mesi
Progettazione Studio fattibilità - Definitiva - Esecutiva	12
Indizione procedura	1
Aggiudicazione	1
Elaborazione FTE completo	2
Elaborazione definitivo	3
acquisizione pareri	1
approvazione	1
elaborazione esecutivo	2
approvazione esecutivo	1
Realizzazione	32
Procedura di gara - Indizione	1
Procedura di gara - Aggiudicazione	2
Stipulazione contratto	1
Esecuzione	24
Collaudo/Certificato Regolare Esecuzione (CRE)	3
Funzionalità	1
	44