



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)



Studio di fattibilità degli interventi della nuova infrastruttura viaria

Sindaco | Massimiliano Sanna
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 Serreli
arch. pian. Marco Loi - *giovane professionista*

Collaboratori
arch. Andrea Manca
società ingegneria MLAB

Data dicembre 2021	Adozione Del. C.C. n. 13 del 24/02/2022	Approvazione Del. C.C. n. 5 del 24/02/2023 <i>Modifica in recepimento della Del. C.C. n.5 del 24/02/2023 e dei suoi allegati</i>
------------------------------	---------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Indice

01.PREMESSA.....	4
02.DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO	5
03.SCENARI DI PROGETTO	7
03.01 Alternativa 1	7
03.02 Alternativa 1 <i>bis</i>	8
03.03 Alternativa 1 <i>ter</i>	9
04.COSTI DI REALIZZAZIONE	10
04.01 Alternativa 1	10
04.02 Alternativa 1 <i>bis</i>	10
04.03 Alternativa 1 <i>ter</i>	11
05.SCELTA DELL'ALTERNATIVA	11

01. PREMESSA

La presente relazione, nell'ambito del Piano di Riordino Urbano Oristano Ovest, esamina tre alternative progettuali per il completamento della circonvallazione di Oristano.

La Circonvallazione Ovest di Oristano (Figura 1), attualmente in fase di realizzazione, consentirà di accedere da Nord ai principali servizi di scala territoriale (Ospedale, Provincia, Prefettura, Agenzia del Territorio, Questura, ecc.) localizzati sul fronte occidentale del Capoluogo senza attraversare la viabilità più interna del centro abitato, come attualmente accade.

La Circonvallazione in realizzazione termina nei pressi dell'ospedale San Martino, mancando il collegamento finale con la zona industriale, comunque previsto nel Piano Urbanistico Comunale.

In questa sede, nell'ambito del "Piano di Riordino Oristano Ovest", in cui viene prevista la riqualificazione dell'area con l'inserimento di un parco, percorsi ciclabili e la realizzazione di vari servizi, viene ridiscusso il tracciato del tratto Sud della Circonvallazione previsto nel PUC. Tale soluzione è apparsa sin da subito critica per la lunghezza del tracciato, le interferenze con il reticolo idrografico, per la trasformazione del paesaggio agrario oltre il limite di un territorio urbanizzato.

Pertanto, sono stati valutati differenti tracciati, al fine di individuare la soluzione ottimale per la quale sono state studiate specifiche alternative illustrate nel presente studio.

Con Delibera n. 5 del 24/02/2023, il Consiglio Comunale, pur riconoscendo la validità tecnica di proposta alternativa di viabilità, ne straccia dal presente Piano l'ipotesi, rimandandone a eventuali tempi successivi la realizzazione, previa variante del Piano del Consorzio Industriale.



>> Figura 1 - Circonvallazione di Oristano.

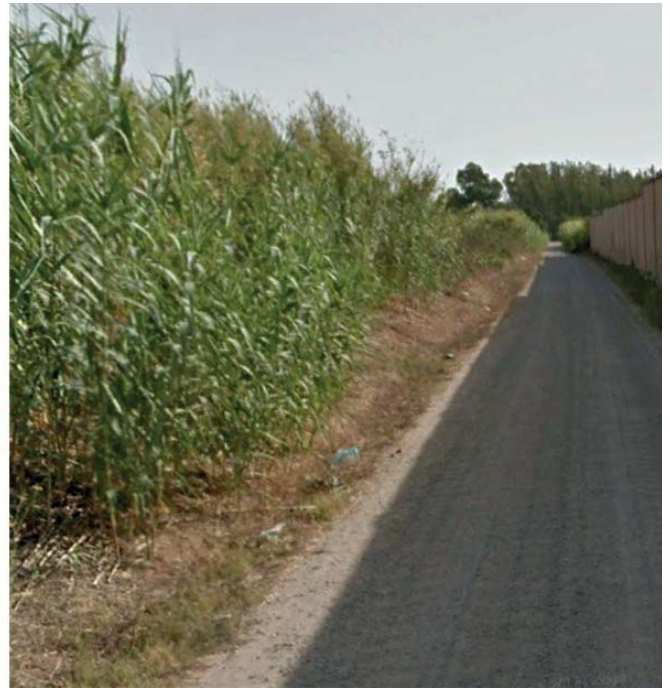
02. DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

L'area in cui realizzare la circonvallazione corrisponde al comparto compreso tra la zona sud di Oristano e la zona industriale, in una zona in cui sono presenti diversi attrattori (cimitero, ospedale San Martino, etc.). Sono inoltre presenti aree di culto e interesse archeologico (Chiesa di San Giovanni dei Fiori). Nell'area è inoltre prevista la realizzazione di un parco, compreso tra il Viale Cimitero, Via Lisbona e un canale.

Allo stato attuale, il viale Cimitero e la via Lisbona sono essenzialmente due strade sterrate, di sezione stradale ristretta, e utilizzate localmente. Attualmente, l'utenza diretta dalla zona industriale (via del Porto) verso il centro di Oristano utilizza la direttrice formata dalla Via Madrid e dalla Via D. Petri.



>> Figura 2 - Stato di fatto.



>> *Figura 3 - Via Lisbona, stato attuale.*

>> *Figura 4 - Via Cimitero, stato attuale.*

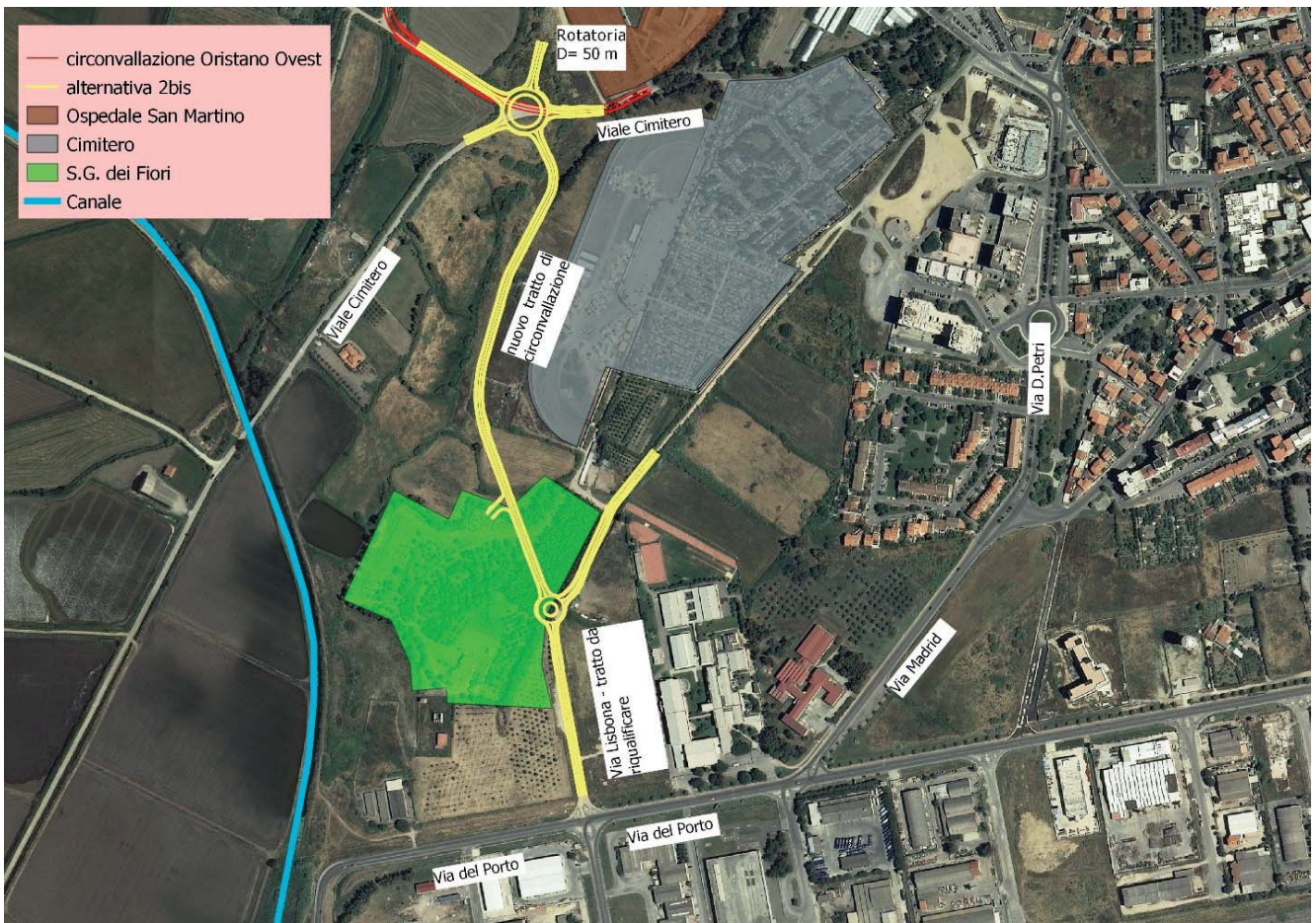
- Realizzazione del nuovo tratto di circonvallazione su nuovo sedime
- Riqualficazione del secondo tratto di via Lisbona (fronte Cimitero), realizzando un senso unico "a uscire" verso la circonvallazione, con obbligo di svolta a destra.
- Rotatoria a cinque bracci di diametro pari a 50 metri tra il viale cimitero e la Circonvallazione; viene previsto un nuovo accesso verso il pronto soccorso dell'ospedale San Martino.

03.02 Alternativa 1bis

L'alternativa 1bis prevede una circonvallazione che segue lo stesso tracciato dell'alternativa 1.

Rispetto all'alternativa 1, viene aggiunta una rotatoria (diametro 30 m) tra i due bracci di via Lisbona (entrambi a doppio senso di marcia) e la nuova circonvallazione su nuovo sedime. Anche in questo caso, viene prevista una sezione stradale di tipo E "Urbana". Si prevedono i seguenti interventi:

- Riqualficazione primo tratto via Lisbona (da Via del Porto a S.G. dei Fiori) su sedime esistente
- Riqualficazione secondo tratto via Lisbona (dal cimitero alla rotatoria) su sedime esistente
- Realizzazione del nuovo tratto di circonvallazione su nuovo sedime
- Rotatoria a tre bracci (diametro 30 m) tra via Lisbona e la Circonvallazione
- Rotatoria a cinque bracci di diametro pari a 50 metri tra il viale cimitero e la Circonvallazione; viene previsto un nuovo accesso verso il pronto soccorso dell'ospedale San Martino.



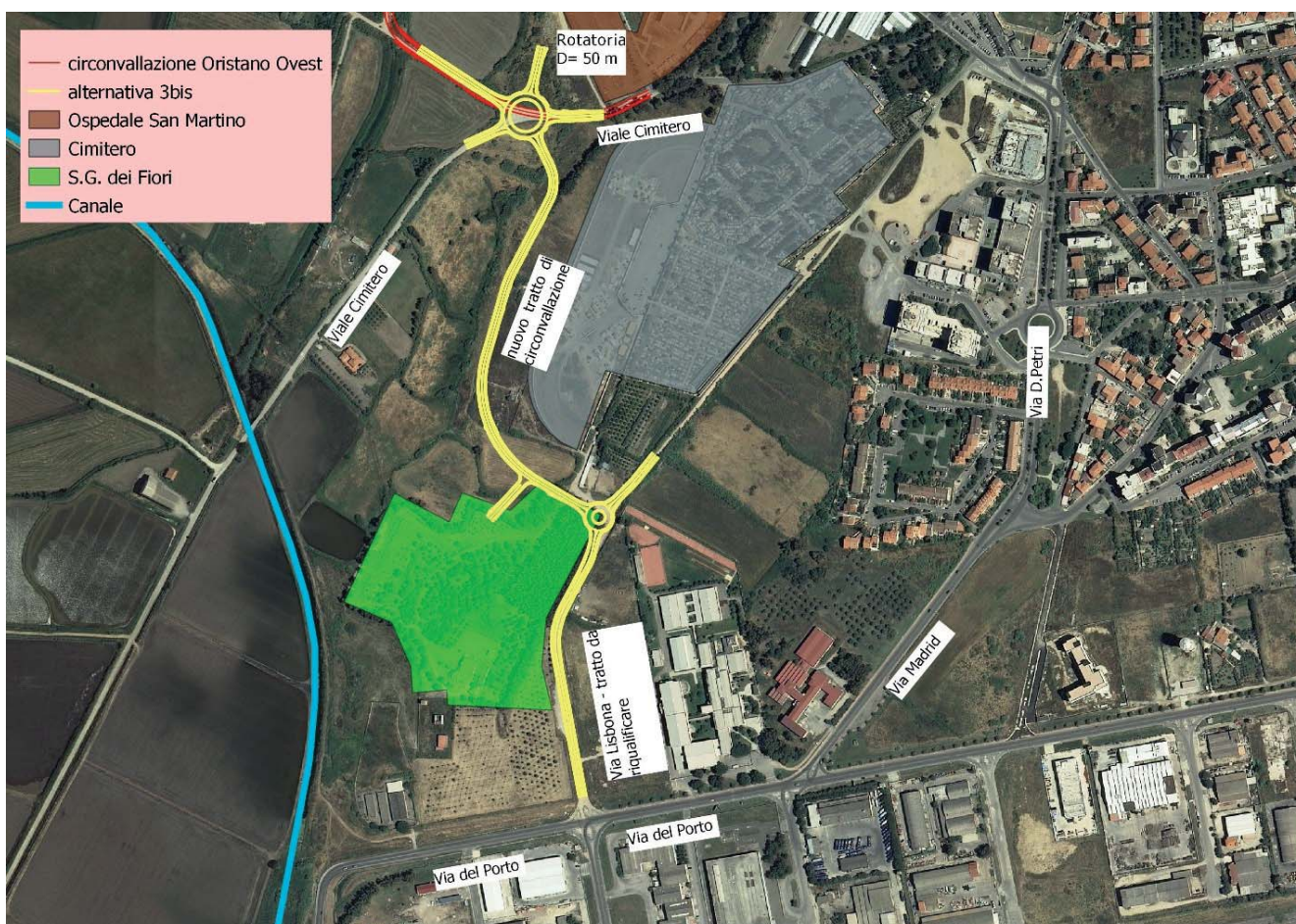
>> Figura 6 - Alternativa 1 bis.

03.03 Alternativa 1^{ter}

L'alternativa 1^{ter}, rispetto alle precedenti, permette di preservare il parco di S.G. dei Fiori, seguendo il primo tratto di via Lisbona (da via del Porto in direzione nord), fino alla fine della zona alberata. In questo punto verrà realizzata una rotatoria a tre bracci tra la via Lisbona e il nuovo tratto della circonvallazione, che nel primo tratto segue un percorso leggermente differente rispetto alle altre alternative

Gli interventi previsti sono i seguenti:

- Riqualficazione primo tratto via Lisbona (da Via del Porto a S.G. dei Fiori) su sedime esistente
- Riqualficazione secondo tratto via Lisbona (dal cimitero alla rotatoria) su sedime esistente
- Realizzazione del nuovo tratto di circonvallazione su nuovo sedime
- Rotatoria a tre bracci (diametro 30 m) tra via Lisbona e la Circonvallazione
- Rotatoria a cinque bracci di diametro pari a 50 metri tra il viale cimitero e la Circonvallazione; viene previsto un nuovo accesso verso il pronto soccorso dell'ospedale San Martino



>> Figura 8 - Alternativa 1^{ter}.

04. COSTI DI REALIZZAZIONE

Per ognuna delle alternative progettuali sono stati stimati i costi di realizzazione, utilizzando dei valori parametrici. In particolare, si è tenuto conto delle seguenti voci:

Costo realizzazione infrastruttura stradale: € 40/mq

Costo opere idrauliche (fossi di guardia, tombini etc.). €20/mq

Illuminazione: si è ipotizzato di posizionare un punto luce (costo unitario 2.500 €) ogni 10 metri lineari di strada.

I metri quadri di intervento sono stati calcolati moltiplicando la lunghezza dei tratti stradali da realizzare per la larghezza della sezione tipo (7 m per le strade di categoria E, e 5,5 m per il senso unico in via Lisbona (alternativa 1)).

Per quanto riguarda le rotatorie, sono stati ipotizzati dei costi di parametrici al variare del diametro, basandosi su progetti recentemente realizzati.

04.01 Alternativa 1

	<i>ml</i>	<i>mq</i>	<i>€/mq</i>	<i>totale voce</i>
Sistemazione 1° tratto via Lisbona	200	1400	40	56.000
Sistemazione 2° tratto via Lisbona (S.Unico)	480	2640	40	105.600
Nuova circonvallazione fuori sedime	565	3955	40	158.200
Opere idrauliche	-	7995	20	159.900
	-	-	-	<i>a corpo</i>
Rotatoria viale cimitero d= 50 m	-	-	-	400.000
	<i>punti luce</i>	-	<i>€/punto luce</i>	<i>totale voce</i>
Illuminazione	125	-	2.500	312.500
			Totale	1.192.200

04.02 Alternativa 1bis

	<i>ml</i>	<i>mq</i>	<i>€/mq</i>	<i>totale voce</i>
Sistemazione 1° tratto via Lisbona	200	1400	40	56.000
Sistemazione 2° tratto via Lisbona	150	1050	40	42.000
Nuova circonvallazione fuori sedime	565	3955	40	158.200
Opere idrauliche		6405	20	128.100
	-	-	-	<i>a corpo</i>
Rotatoria viale cimitero d= 50 m	-	-	-	400.000
Rotatoria via Lisbona D= 30 m	-	-	-	250.000
	<i>punti luce</i>	-	<i>€/punto luce</i>	<i>totale voce</i>
Illuminazione	91	-	2.500	227.500
			Totale	1.261.800

04.03 Alternativa 1^{ter}

	<i>ml</i>	<i>mq</i>	<i>€/mq</i>	<i>totale voce</i>
Sistemazione 1° tratto via Lisbona	315	2205	40	88.200
Sistemazione 2° tratto via Lisbona	150	1050	40	42.000
Nuova circonvallazione fuori sedime	505	3535	40	141.400
Opere idrauliche		6790	20	135.800
	-	-	-	<i>a corpo</i>
Rotatoria viale cimitero d= 50 m	-	-	-	400.000
Rotatoria via Lisbona D= 30 m	-	-	-	250.000
	<i>punti luce</i>	-	<i>€/punto luce</i>	<i>totale voce</i>
Illuminazione	97	-	2.500	242.500
			Totale	1.299.900

05. SCELTA DELL'ALTERNATIVA

L'alternativa 1 (circonvallazione baricentrica rispetto al parco), risulta essere quella con l'importo dei lavori più basso, pur realizzando e riqualificando una lunghezza di strada maggiore rispetto alle altre. L'alternativa prevede la realizzazione di un'unica rotatoria di diametro pari a 50 metri, peraltro comune a tutti gli interventi.

L'alternativa 1 bis, rispetto all'alternativa 1, mantiene il doppio senso di marcia in via Lisbona. Alla luce della riqualificazione del primo tratto e parzialmente del secondo, la via Lisbona potrebbe essere utilizzata come una "circonvallazione impropria" ed essere utilizzata al posto del nuovo tratto della circonvallazione, pur presentando parzialmente una sezione stradale non riqualificata. Sono presenti due rotatorie di progetto.

L'alternativa 1 ter è l'unica che presenta il vantaggio di preservare totalmente il parco di San Giovanni dei Fiori, al contrario delle prime due alternative. Il percorso da via del Porto alla rotatoria di Viale Cimitero risulta essere il più sicuro da percorrere, alla luce dell'assenza di lunghi rettilinei: la presenza di un tracciato curvilineo e di due rotatorie permette infatti di calmierare la velocità (traffic calming).

In conclusione, l'alternativa 3 bis, pur essendo quella con l'importo dei lavori maggiore (anche se le variazioni tra le tre alternative sono piuttosto contenute, inferiori al 10%) risulta essere l'unica che salvaguarda totalmente le aree archeologiche e di culto presenti all'interno del piano.

Inoltre, dal punto di vista trasportistico, l'alternativa 3 bis è caratterizzata dall'assenza di lunghi rettilinei: la velocità di percorrenza risulta calmierata e ridotta, contribuendo a migliorare la sicurezza degli utenti del parco, in particolare l'utenza più vulnerabile (pedoni e ciclisti).

Con Delibera n. 5 del 24/02/2023, il Consiglio Comunale, pur riconoscendo la validità tecnica di proposta alternativa di viabilità, ne straccia dal presente Piano l'ipotesi, rimandandone a eventuali tempi successivi la realizzazione, previa variante del Piano del Consorzio Industriale. L'alternativa dunque perseguita dal Piano è quella implicita di non realizzare nessun tratto di Circonvallazione.