



COMUNE DI ORISTANO
Provincia di Oristano



RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL CENTRO STORICO DI ORISTANO

COMMITTENTE:

COMUNE DI ORISTANO
Piazza Eleonora d'Arborea 44 - Oristano (OR)

IL SINDACO:

DOTT.MASSIMILIANO SANNA

PROFESSIONISTI INCARICATI

RTP:

(Capogruppo mandatario)

studio | soddu
architettura & sostenibilità

ING. COSTANTINO SODDU
BORORE, Via Risorgimento, n°5 - T 3932946517
www.studiosoddu.com

(Mandante)

DOTT.SSA GEOL. GIULIA PIRODDI

Il dirigente del settore lavori pubblici e manutenzioni
Ing.Alberto Soddu

Il Responsabile unico del procedimento:
Geom. Massimo Piria

All.

A

RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

Data: GIUGNO 2023

Resp. Progetto: C. SODDU

Archivio:

File:

Agg.:

COMUNE DI ORISTANO

PROVINCIA DI ORISTANO

Committente : Comune di Oristano – Piazza Eleonora 44 – Oristano (OR)

Progetto : RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL CENTRO STORICO DI ORISTANO

Livello : Progetto Esecutivo

Oggetto : Relazione tecnica illustrativa

Sommario

- 1. Introduzione**
- 2. Contesto territoriale**
- 3. Quadro geografico**
- 4. Caratteri storici insediativi**
- 5. Rilevanze architettoniche**
- 6. Stato di fatto**
- 7. Il rilievo**
- 8. Il progetto architettonico**
- 9. Il progetto impiantistico**
- 10. Simulazione dell'intervento**

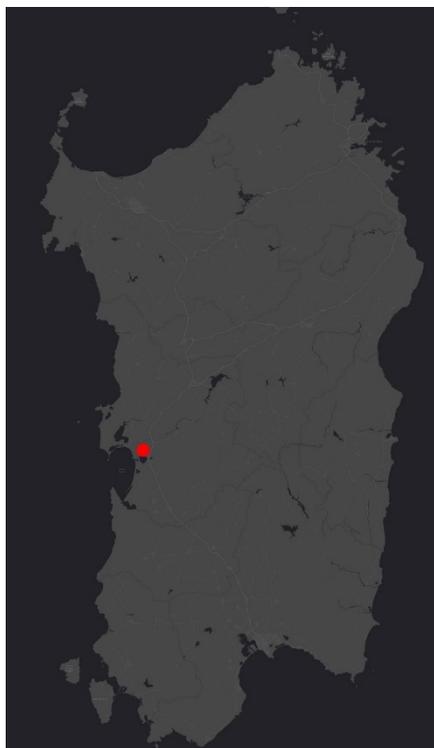
1.INTRODUZIONE

La presente relazione illustra il progetto definitivo esecutivo per l'intervento di "RIQUALIFICAZIONE URBANA DEL CENTRO STORICO DI ORISTANO", nel comune di Oristano. L'intervento ha come obiettivo il decoro del centro storico della città, mediante la riqualificazione urbanistica, della viabilità e delle aree del centro storico che ancora non sono stati oggetto di intervento: ossia la via Vittorio Emanuele II, la via Ciudadella de Menorca, la via Carmine e la via Francesco Crispi.

La proposta progettuale è il risultato di un'analisi funzionale, formale, materica, culturale e sociale dell'ambito in cui si sta intervenendo.

L'intervento oggetto della presente relazione rappresenta un tassello di un processo di rigenerazione urbana che include, la Piazza Mannu e la via Episcopio, in modo tale ridare importanza e decoro a spazi che fanno parte della memoria storica della città.

2.CONTESTO TERRITORIALE



Oristano sorge in prossimità del golfo omonimo, in corrispondenza della foce del fiume Tirso. L'ambito paesaggistico individuato dal Piano paesaggistico regionale è quello del Golfo di Oristano. L'ambito si estende dal promontorio di Capo San Marco a Capo Frasca. È delimitato a nord dalla regione del Montiferru e verso est dal sistema orografico del Monte Arci e del Grighine. Si estende all'interno verso i Campidani centrali ed è definito a sud dall'arco costiero del sistema dell'Arcuentu e dal Capo Frasca, promontorio vulcanitico che rappresenta la sponda meridionale del Golfo, costituito da un tavolato basaltico, rilevato di circa 80 metri sul livello del mare e delimitato da ripide scarpate

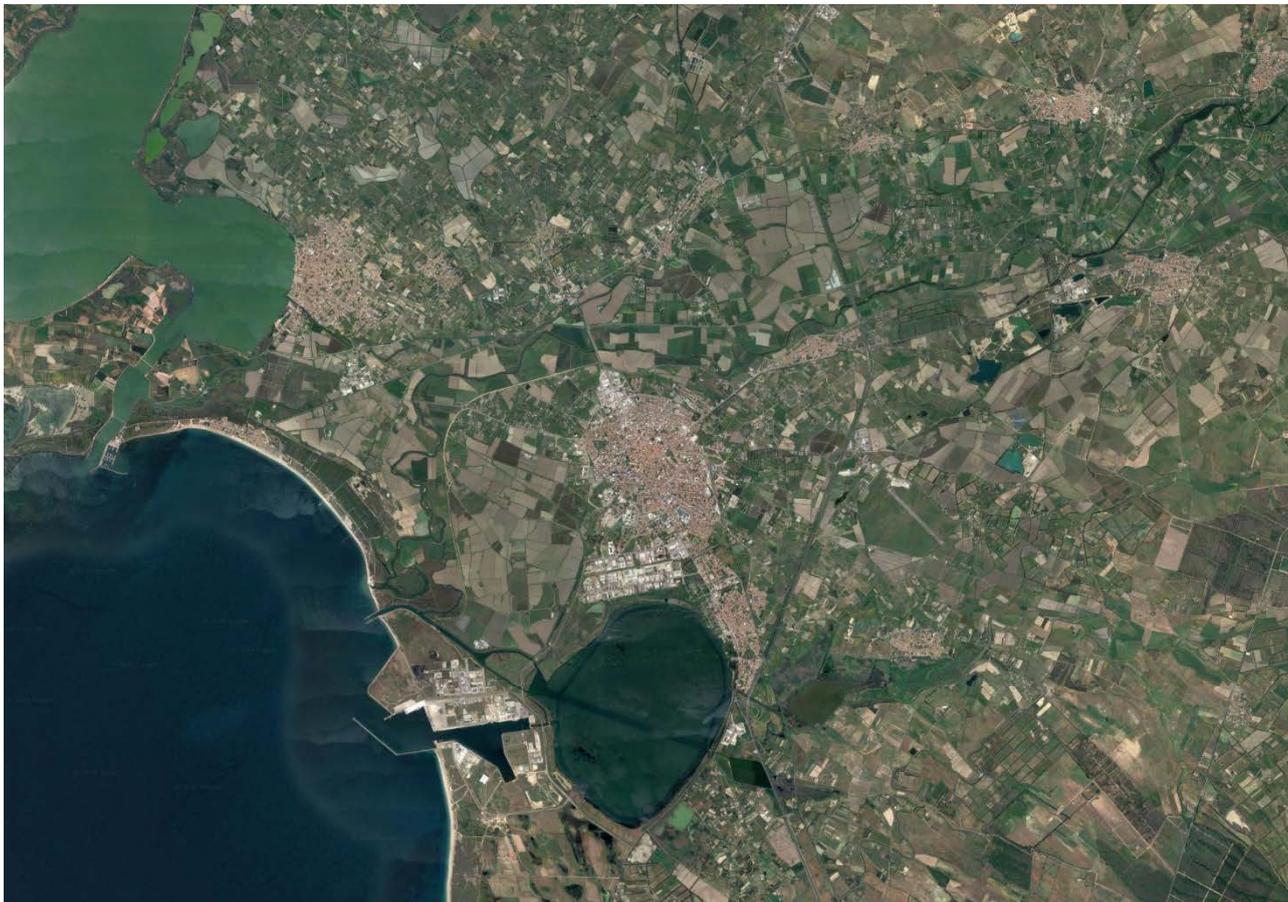
scolpite dagli agenti meteo-marini, il cui territorio è attualmente soggetto ad esclusivi usi militari. Il sistema ambientale e insediativo è strutturato nella parte nord, dagli stagni e dal relativo bacino di alimentazione dello stagno di Cabras e nella parte centrale dalla rete idrografica e dal bacino fluviale del Medio e Basso Tirso.

Il paesaggio è caratterizzato dalla presenza del sistema delle zone umide di diversa natura: quelle dei bacini naturali, artificiali, permanenti o temporanei, con acqua stagnante o corrente, dolce, salmastra o salata (Is Benas, Mistras, Cabras, Santa Giusta, Pauli Maiori, S'Ena Arrubia, Corru s'Ittiri e Corru Mannu San Giovanni e Marceddì).

La struttura dell'insediamento costiero presenta situazioni ibride (stagionali e permanenti) intorno ai principali centri: Oristano (borgata marina di Torre Grande), Arborea (Colonie Marine), Cabras (località marine di San Giovanni di Sinis e Funtana Meiga), San Vero Milis (S'Arena Scoada, Putzu Idu, Mandriola, Su Pallosu, Sa Rocca Tunda), Terralba (villaggio di pescatori di Marceddì). Il Golfo è stato caratterizzato, a causa della concentrazione di risorse, dalla fondazione di tre distinti centri urbani di epoca fenicia, Neapolis, Othoca e Tharros. La città di Oristano rappresenta dal medioevo la sostituzione di un unico centro urbano, con sistema portuale sul golfo (Lo Barchanir alle foci del Tirso e Portus Cuchusius a Torre Grande), al posto del policentrismo dell'antichità e dell'alto medioevo.

Il paesaggio è caratterizzato dalla forte vocazione agraria del territorio: essa è rilevata dalle grandi superfici coltivate a seminativi e testimoniata dall'importante presenza della filiera agroindustriale della bovinicoltura da latte, favorita dalle rilevanti estensioni irrigue lungo l'asse del Tirso e nella piana di Terralba e Arborea. Le colture di tipo intensivo interessano sia la coltivazione di specie erbacee che di quelle arboree. Le aree agricole e i sistemi agroforestali delle zone sottoposte a interventi di bonifica sono diffuse sull'intero territorio fatta eccezione per le superfici con caratteristiche geomorfologiche ed ambientali non adatte ad un utilizzo agricolo.

3. QUADRO GEOGRAFICO



Oristano è localizzato al centro del Campidano che prende il suo nome, più precisamente è inserito nell'area compresa tra il bacino del Tirso a Nord e lo stagno di Santa Giusta a Sud. Il territorio del Comune di Oristano, ricade nel bacino idrografico del Tirso afferente il Golfo di Oristano ed in parte al bacino idrografico dello Stagno di Pauli Majori – Santa Giusta che si inserisce nel Tirso in corrispondenza della foce. Il territorio è parte integrante del sistema agricolo del Campidano Omonimo. Il territorio comunale è costituito da un'area omogenea distribuita prevalentemente sulle formazioni quaternarie e solo limitatamente su quelle plio-quaternarie.

Il territorio comunale ricade all'interno del Bacino idrografico del Tirso, attraverso il sistema drenante di Pesaria, quindi del Canale di San Giovanni e lo Stagno di Santa Giusta. La piana su cui sorge ha avuto origine è legata alla formazione della fossa tettonica formatasi tra 4 e 2 milioni di anni fa dalla distensione di un sistema di faglie che hanno prodotto uno spro-

fondamento della crosta terrestre. La successiva deposizione di detriti trasportati dai fiumi che hanno ricoperto profonde fosse inizialmente invase dal mare, ha definito la situazione attuale, ossia una zona di sedimentazione alluvionale.

I confini amministrativi della perimetrazione comunale sono i seguenti :

- A nord : Baratili San Pietro, Nurachi, Siamaggiore, Simaxis, Solarussa, Zeddiani
- A Est: Siamanna, Villaurbana
- A Ovest : Cabras
- A Sud : Santa Giusta, Palmas Arborea

4.CARATTERI STORICI INSEDIATIVI

L'attuale configurazione urbanistica della città è strettamente legata alle vicende che hanno interessato il Giudicato d'Arborea, ultimo giudicato a cadere sotto gli Aragonesi tra la fine del XIV secolo e l'inizio del XV secolo. Oristano era la sede del governo del giudicato e come tale era dotata di tutte le infrastrutture civili e militari necessarie per l'esercizio del potere. Il segno della presenza di tali elementi è ben presente nei caratteri morfologici del tessuto urbano attuale. Il centro matrice della città è chiaramente racchiuso dalla Via Caglia-



Catasto De Candia - 1840

ri a Sud e ad Ovest, dalla Via Mazzini e dalla Via Diego Contini a Nord e dalla Via Solferino a Est; tali assi viari (denominati “assi perimetrali” all’interno del “quaderno dello spazio pubblico del PPCS”), ricalcano il sedime delle vecchie mura medievali. Gli assi perimetrali pertanto consentono la circolazione al limite e attorno al Centro storico e permettono la distribuzione della circolazione per l’accesso motorizzato e carrabile al Centro stesso.



Torre di San Cristoforo o Torre di Mariano II

La configurazione degli assi viari all’interno del centro storico è il risultato di un processo di stratificazione urbanistica che ha avuto origine dal periodo di dominazione romana: il nome “Aristanis” deriva probabilmente da una gens “Aristia”, famiglia romana di proprietari



Via Vittorio Emanuele II - Anni 70

terrieri, che ha connotato l'area abitata di un latifondo agricolo, dotandola di un'infrastrutturazione viaria di tipo ortogonale. Un certo numero di strade della città, sia in "su Pottu" che in "su Brugu" (il borgo) possiedono andamento parallelo fra loro come la via Garibaldi, via Parpaglia, vico Lamarmora, via Carmine, vico Martignano, via Vittorio Emanuele [parte], via Angioj (parte) e sono ortogonali ad altre: via Serneste, S. Chiara, vico Ammirato, via Goito, via Angioy (parte), via Othoca. Da questi elementi si può delineare uno sviluppo urbano plasmato su una maglia ortogonale, che si realizza con un'edificazione diluita, di stampo rurale, di case con grandi orti e cortili simili al modello ancora esistente nel Campidano di Oristano.



Torriane di Portixedda

Fino al XIX secolo la porzione di città corrispondente all'attuale centro storico era considerata la città propriamente detta, il resto del tessuto urbano, localizzato al di fuori delle mura era definito "fuori dalla città". Tale concezione dello spazio urbano iniziò a

dissolversi con la demolizione nel 1862 di alcuni edifici in prossimità della Torre di Mariano ed estese porzioni di cinta muraria: gli interventi portarono alla nascita di alcuni punti di contatto tra il tessuto urbano storico e quello di origine più recente : la Piazza Roma a Nord del centro matrice, lo slargo sulla Via Mazzini a Est e la Piazza Mannu a Sud; In quest'ultima, come in piazza Roma, si trovavano le porte della città, rispettivamente la Porta Mari e la Porta Manna. Nel 1906 fu raso al suolo il complesso giudiciale della Porta Mari per realizzare un'ordinata piazza di fronte all'austero edificio del Carcere, l'antica Reggia Giudiciale.

5. RILEVANZE ARCHITETTONICHE



Cattedrale di Santa Maria Assunta



Chiesa di S. Francesco



Chiesa del Carmine



Chiesa di S. Sebastiano



Chiesa di S. Domenico



Palazzo degli Scolopi



Ex Carcere (Palazzo Giudiciale)



Palazzo Arcais



Casa di Eleonora



Palazzo Arcivescovile

Episcopio

Teatro San Martino



Palazzo Tolu

Torre di Portixedda

Torre di Mariano II

6. STATO DI FATTO

L'intervento riguarda la riqualificazione urbanistica delle vie Vittorio Emanuele II, Ciudadella de Menorca, Carmine e Francesco Crispi.

Via Vittorio Emanuele II

La via Vittorio Emanuele II è localizzata nella parte Sud del centro di prima matrice di Oristano, più precisamente mette in collegamento la piazza Mannu, con l'area antistante la Cattedrale. Avente una funzione prettamente commerciale, rappresenta una degli assi viari più importanti del centro storico di Oristano:

- dal punto di vista dell'organizzazione del traffico cittadino, mette in collegamento la piazza Mannu con la via Duomo che a sua volta si affaccia sulla via Cagliari, oltre a rappre-

sentare uno degli accessi per i lavoratori degli uffici comunali;

- dal punto di vista identitario, in quanto facente parte del percorso della manifestazione della "Sartiglia";

Considerata l'importanza funzionale e culturale dell'asse viario, a seguito del sopralluogo sono emerse le seguenti criticità:

- Sezione stradale non sufficientemente larga, anche a causa dell'utilizzo di parte della carreggiata come parcheggio;
- Dimensione del marciapiede ridotte;
- Scarsa qualità della pavimentazione dei marciapiedi e della carreggiata stradale;
- Presenza di cavi aerei;



Via Ciutadella de Menorca

La via Ciutadella de Menorca mette in collegamento l'area antistante la cattedrale con la piazza Eleonora d'Arborea e gli uffici comunali. Si tratta di un asse viario a destinazione d'uso commerciale e direzionale; la pavimentazione stradale è realizzata totalmente in asfalto, ai lati della strada sono localizzati gli spazi destinati al traffico pedonale, delimitati da una fila di dissuasori in acciaio. Sulla via si affaccia il teatro San Martino, architettura neoclassica progettata da Gaetano Cima.

A seguito del sopralluogo sono emerse le seguenti criticità:

- Scarsa qualità della pavimentazione stradale;
- Presenza di cavi aerei;

Via Carmine

La via Carmine si dirama all'interno del centro matrice e mette in collegamento la via Ciudadella de Menorca e la Piazza Eleonora d'Arborea con la via Angioj. Sulla via si affacciano prettamente edifici residenziali e piccole attività commerciali, rappresentando un asse di secondo ordine per quanto riguarda il traffico pedonale e veicolare. Nonostante ciò l'infrastruttura ha una notevole importanza dal punto di vista storico e culturale, in quanto si affacciano su di essa il complesso ecclesiastico del Carmine e la sede dell'università cittadina. La pavimentazione stradale è realizzata completamente in asfalto.

A seguito del sopralluogo sono emerse le seguenti criticità:

- Scarsa qualità della pavimentazione stradale;
- Presenza di cavi aerei;
- Ridotta dimensione della sezione stradale;

Via Francesco Crispi

La via Francesco Crispi ha la funzione di mettere in collegamento la via Carmine con la Piazza Mannu. Si tratta principalmente di una strada di transito, in cui sono localizzate alcune attività commerciali (situate tutte in prossimità dell'incrocio con la via Mannu) e gli accessi ad alcune abitazioni private. La pavimentazione stradale è realizzata completamente in asfalto; in prossimità dell'incrocio con la piazza Mannu sono situate alcuni elementi di arredo urbano.

A seguito del sopralluogo sono emerse le seguenti criticità:

- Scarsa qualità della pavimentazione stradale;
- Presenza di cavi aerei;
- Ridotta dimensione della sezione stradale a causa della promiscuità tra lo spazio destinato al transito veicolare, pedonale e al parcheggio;

7.RILIEVO

Dopo diverse riunioni di coordinamento e di impostazione metodologica, il team di progetto ha effettuato un accurato sopralluogo dell'ambito di progetto al fine di eseguire un dettagliato rilievo plano-altimetrico e per l'individuazione di eventuali elementi di interferenza a cui prestare attenzione durante le fasi progettuali.

La restituzione topografica è avvenuta grazie all'utilizzo di strumenti altamente tecnologici che hanno permesso di rilevare in modo puntuale tutto l'intorno architettonico-strutturale ed impiantistico.

Tra la strumentazione utilizzata è bene annoverare il ricevitore GSP TOPCON HYPER PRO che ha consentito di ottenere i punti "battuti" con precisione dell'ordine di 0,5 cm; il ricevitore ha incorporato, oltre all'antenna e alla batteria, anche la radio UHF cosicché la connessione al controller avviene senza l'utilizzo di cavi con la tecnologia Bluetooth, semplificando sensibilmente le operazioni di rilievo; nelle parti in cui il rilievo tramite il GPS non è stato possibile è stata utilizzata la stazione totale del tipo "Sokkia serie IM50".

Il team ha eseguito dapprima la "scansione" di tutta la parte architettonica, materica e strutturale per poi proseguire con i sottoservizi esistenti, quali acque nere, adduzione idrica e rete del gas, completando infine le operazioni con ciò che concerne la rete Enel / Telecom privata e di illuminazione pubblica. Successivamente, i dati raccolti sono stati elaborati con opportuni software così da ricostruire fedelmente in formato CAD lo stato attuale.

7.IL PROGETTO ARCHITETTONICO

La soluzione progettuale proposta si basa sulla volontà di uniformare il linguaggio architettonico e materico dei nuovi interventi a quello già esistente, andando a interrompere il processo di frammentazione architettonica che caratterizza le pavimentazioni esistenti presenti all'interno dello spazio pubblico del centro storico; per la stesura della proposta si è tenuto conto inoltre degli obiettivi e dei criteri contenuti all'interno dell'elaborato "Quaderno dello spazio pubblico" del piano particolareggiato del centro storico, andando a creare una gerarchizzazione degli assi oggetto di intervento.

A seguito della raccolta di informazioni sugli aspetti culturali, sociali e funzionali degli assi oggetto di intervento, si è proceduto alla gerarchizzazione degli ambiti secondo quanto contenuto all'interno del PPCS e su ciò sono state elaborate soluzioni formali differenti in base alla tipologia di infrastruttura viaria su cui si andrà ad operare.

La tipologia di spazio pubblico su cui si sta operando è esclusivamente di tipo lineare, pertanto la soluzione progettuale si propone di andare a risolvere criticità che vanno oltre la semplice restituzione del decoro urbano, ma va a intervenire su aspetti quali la rimozione delle barriere architettoniche fisiche e non, l'eliminazione delle aree di promiscuità tra pedoni e veicoli e la ridefinizione di alcune sedi stradali con il fine di renderle maggiormente rispondenti alle funzioni a cui sono chiamate ad assolvere.

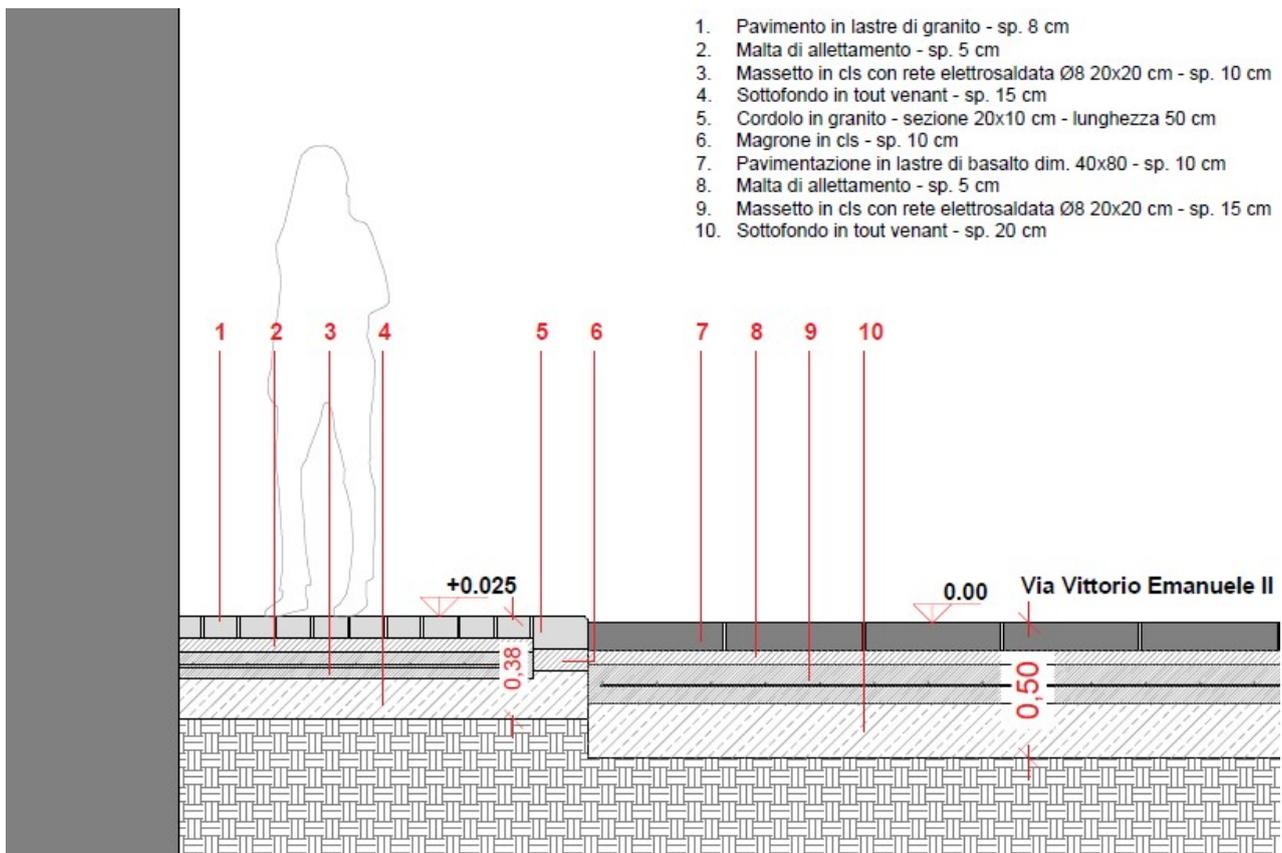
Via Vittorio Emanuele II

La Via Vittorio Emanuele II è classificata all'interno del PPCS come "asse identitario", in quanto facente parte del percorso in cui si svolge la manifestazione della Sartiglia. Gli interventi proposti sono i seguenti :

- **Ridefinizione della sede stradale** : la via Vittorio Emanuele II è caratterizzata per la presenza di un restringimento della carreggiata in prossimità della connessione con la piazza adiacente alla cattedrale e per la presenza di parcheggi nella carreggiata, inoltre, è presente un restringimento del marciapiede destinato ai pedoni: pertanto si propone il mantenimento della larghezza attuale per gran parte dello sviluppo della carreggiata e un allargamento del sedime del marciapiede esistente in prossimità del civico 28 e del civico

30; i nuovi marciapiedi avranno una differenza di quota massima di 2,5 cm, in modo tale da garantire il superamento del dislivello in modo autonomo anche da utenti portatori di disabilità. La nuova configurazione permetterà inoltre lo svolgimento delle manifestazioni equestri in maggiore sicurezza e un utilizzo più flessibile dello spazio.

- **Nuova pavimentazione stradale e marciapiedi:** il secondo intervento di trasformazione della via Vittorio Emanuele II prevede la rimozione della pavimentazione esistente in asfalto e la sua sostituzione con altra in materiale lapideo. Gli aspetti materici e formali della nuova pavimentazione si rifanno a quelli già esistenti nella via Duomo, in modo tale da creare un unico asse identitario uniforme e coerente sia dal punto di vista della dimensione e della disposizione dei conci, sia per quanto riguarda il tipo di materiale lapideo utilizzato (basalto); i nuovi marciapiedi saranno realizzati in granito, e anche essi riprenderanno le stesse caratteristiche fisiche di quelli realizzati nella via Duomo.



Lavorazioni previste

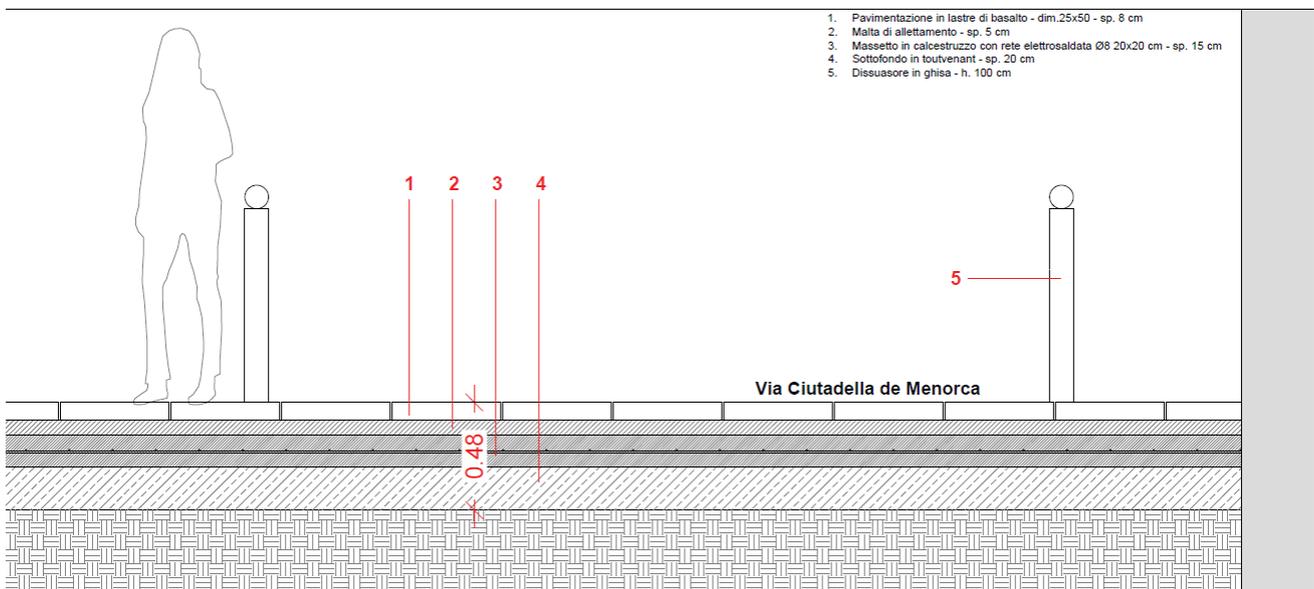
- Rimozione degli elementi interferenti quali segnaletica verticale e dissuasori;
- Smontaggio dei pali di illuminazione;
- Demolizione della pavimentazione stradale fino a uno spessore di 20 cm;
- Demolizione dei marciapiedi esistenti;
- Scavo a larga sezione per la realizzazione del sottofondo della nuova pavimentazione stradale e dei nuovi marciapiedi;
- Scavo a sezione ristretta per la posa dei corrugati necessari per la predisposizione degli impianti interrati;
- Realizzazione del sottofondo della nuova pavimentazione stradale e dei nuovi marciapiedi in misto naturale dello spessore rispettivamente di 20 e 15 cm;
- Realizzazione del massetto di sottofondo dello spessore di 15 cm armato con rete elettrosaldata FI 8\15 cm
- Messa in quota dei pozzetti esistenti;
- Realizzazione dei nuovi allacci fognari;
- Realizzazione della pavimentazione stradale in lastre di basalto dello spessore di 10 cm, allettate su sottofondo di sabbia e cemento; riempimento delle fughe con boiaccia di cemento;
- Realizzazione dei nuovi marciapiedi con pavimentazione in granito e cordolo in basalto.

Via Ciutadella De Menorca

La via Ciutadella De Menorca è classificata all'interno del PPCS come "asse strutturante", ossia un'infrastruttura viaria che per ruolo e morfologia, assieme alle Piazze, rappresenta la struttura principale sulla quale si organizzano gli assi di diverso tipo e gerarchia e le forme degli isolati. Gli interventi previsti sono i seguenti :

- **Nuova pavimentazione stradale e definizione dello spazio pedonale:** all'interno dell'asse viario sono già presenti alcune soluzioni che permettono la convivenza nello stesso ambito spaziale di traffico veicolare e traffico pedonale, come l'istituzione della Zona 30; con il fine di uniformare le pavimentazioni utilizzate all'interno del centro storico, la tessitura prevista per tale ambito, sarà la medesima della via Eleonora d'Arborea: tale asse viario è infatti classificato come "asse strutturante" all'interno del PPCS.

Pertanto la nuova pavimentazione sarà composta da lastre di basalto delle dimensioni 25x50 cm dello spessore di 8 cm; le aree pedonali saranno definite dall'installazione di dissuasori in ghisa smontabili in base alle esigenze.



Lavorazioni previste

- Rimozione degli elementi interferenti quali segnaletica verticale e dissuasori;
- Demolizione della pavimentazione stradale fino a uno spessore di 20 cm;
- Demolizione dei marciapiedi esistenti;
- Scavo a larga sezione per la realizzazione del sottofondo della nuova pavimentazione stradale;
- Scavo a sezione ristretta per la posa dei corrugati necessari per la predisposizione degli impianti interrati;
- Realizzazione del sottofondo della nuova pavimentazione stradale in misto naturale dello spessore di 20 cm;
- Realizzazione del massetto di sottofondo dello spessore di 15 cm armato con rete elettrosaldata FI 8\15 cm
- Messa in quota dei pozzetti esistenti;
- Posizionamento dei nuovi pozzetti per la raccolta delle acque piovane e delle caditoie in ghisa;
- Realizzazione dei nuovi allacci fognari;
- Realizzazione della pavimentazione stradale in lastre di basalto dello spessore di 10 cm, allettate su sottofondo di sabbia e cemento; riempimento delle fughe con boiacca di cemento;
- Posizionamento dei nuovi dissuasori

Via Carmine – Vicolo Arcais – Vicolo Lamarmora

La via Carmine fa parte degli “assi connettori” individuati all’interno del PPCS. Gli assi connettori sono le infrastrutture viarie che congiungono tra loro gli assi strutturanti, articolando la maglia degli isolati a funzione prevalentemente residenziale; gli spazi areali che collegano, tra i quali gli slarghi, sono a carattere prevalentemente di vicinato e di servizio alla residenzialità di quartiere. Per la progettazione dell’intervento all’interno di tale ambito si è tenuto conto della presenza dei due elementi maggiormente caratterizzanti della asse via-

rio, ossia la sede universitaria e alcune aree destinate al parcheggio; pertanto gli interventi proposti sono i seguenti:

- **Ridefinizione della sede stradale:** l'asse stradale è stato riposizionato in modo tale da permettere il parcheggio in prossimità dei civici 5 e 9 e la formazione di un passaggio pedonale adiacente al complesso del Carmine;
- **Nuova pavimentazione:** la nuova pavimentazione stradale andrà a ricalcare le varie funzioni che dovrà ospitare, ossia spazi destinati ai pedoni e spazi destinati ai veicoli; la pavimentazione della carreggiata sarà interamente realizzata in sanpietrini di basalto delle dimensioni 8x8x8 cm con disposizione a coda di pavone; gli spazi destinati al traffico pedonale saranno realizzati con pavimentazione in conci di basalto e saranno posizionati alla stessa quota della carreggiata, in modo tale da non creare interferenze con gli accessi esistenti che si affacciano sulla via. L'intervento in tale ambito si completa con la riqualificazione completa del Vicolo Arcais e della parte del Vicolo Lamarmora che si affaccia sulla piazza Pietro Martini: su tale asse viario è prevista la realizzazione di una nuova pavimentazione in tozzetti di basalto disposti a coda di pavone, previa pulizia e formazione del nuovo sottofondo.

Lavorazioni previste

- Rimozione degli elementi interferenti quali segnaletica verticale e dissuasori;
- Pulizia del vicolo Arcais;
- Smontaggio dei pali di illuminazione;
- Demolizione della pavimentazione stradale fino a uno spessore di 20 cm;
- Demolizione dei marciapiedi esistenti;
- Scavo a larga sezione per la realizzazione del sottofondo della nuova pavimentazione stradale;
- Scavo a sezione ristretta per la posa dei corrugati necessari per la predisposizione degli impianti interrati;
- Realizzazione del sottofondo della nuova pavimentazione stradale in misto naturale dello spessore di 20 cm;

- Realizzazione del massetto di sottofondo dello spessore di 15 cm armato con rete elettrosaldata FI 8\15 cm
- Messa in quota dei pozzetti esistenti;
- Posizionamento dei nuovi pozzetti per la raccolta delle acque piovane e delle caditoie in ghisa;
- Realizzazione dei nuovi allacci fognari;
- Realizzazione della pavimentazione stradale in tozzetti di basalto aventi dimensioni 8x8x8 cm; canala centrale in basalto per la raccolta delle acque piovane, larghezza 60 cm e spessore max 8 cm; pavimentazione destinata al traffico pedonale in lastre di basalto dello spessore di 8 cm; il tutto allettato su sottofondo in sabbia e cemento;

Via Francesco Crispi

La via Francesco Crispi è classificata all'interno del PPCS come "asse connettore". Oltre che il rifacimento della pavimentazione stradale, si proceduto ad eliminare il più possibile le aree di promiscuità tra spazio destinato al traffico veicolare e traffico pedonale; gli interventi previsti sono i seguenti :

- **Ridefinizione della sede stradale** : come per la via Carmine, si propone la ridefinizione della sezione stradale, portando il sedime della carreggiata a una larghezza costante pari a 3 metri;
- **Nuova pavimentazione stradale**: la nuova pavimentazione stradale andrà a ricalcare le varie funzioni che dovrà ospitare, ossia spazi destinati ai pedoni e spazi destinati ai veicoli; la pavimentazione della carreggiata sarà interamente realizzata in sanpietrini di basalto delle dimensioni 8x8x8 cm con disposizione a coda di pavone; gli spazi destinati al traffico pedonale saranno realizzati con pavimentazione in conci di basalto e saranno posizionati alla stessa quota della carreggiata, in modo tale da non creare interferenze con gli accessi esistenti che si affacciano sulla via.

Lavorazioni previste

- Rimozione degli elementi interferenti quali segnaletica verticale e dissuasori;
- Smontaggio dei pali di illuminazione;
- Demolizione della pavimentazione stradale fino a uno spessore di 20 cm;
- Demolizione dei marciapiedi esistenti;
- Scavo a larga sezione per la realizzazione del sottofondo della nuova pavimentazione stradale;
- Scavo a sezione ristretta per la posa dei corrugati necessari per la predisposizione degli impianti interrati;
- Realizzazione del sottofondo della nuova pavimentazione stradale in misto naturale dello spessore di 20 cm;
- Realizzazione del massetto di sottofondo dello spessore di 15 cm armato con rete elettrosaldata FI 8\15 cm
- Messa in quota dei pozzetti esistenti;
- Posizionamento dei nuovi pozzetti per la raccolta delle acque piovane e delle caditoie in ghisa;
- Realizzazione dei nuovi allacci fognari;
- Realizzazione della pavimentazione stradale in tozzetti di basalto aventi dimensioni 8x8x8 cm; canale centrale in basalto per la raccolta delle acque piovane, larghezza 60 cm e spessore max 8 cm; pavimentazione destinata al traffico pedonale in lastre di basalto dello spessore di 8 cm; il tutto allettato su sottofondo in sabbia e cemento;

9.IL PROGETTO IMPIANTISTICO

Accanto al progetto architettonico verrà implementato un intervento di rifacimento di alcune reti tecnologiche: potenziamento e sistemazione della rete fognaria e di smaltimento delle acque bianche, predisposizione dei cavidotti interrati per l'eliminazione delle reti aeree ENEL e Telecom.

Impianto di smaltimento delle acque nere (rete fognaria)

Il progetto prevede il rifacimento integrale degli allacci fognari non a norma lungo le vie oggetto di intervento. Più precisamente saranno rimossi i pozzetti delle utenze presenti nella pubblica via e verranno sostituiti con altri ispezionabili di dimensioni adeguate e dotate di sifone orizzontale in PVC del tipo “a collo d’oca” con diametro 200 mm. L’allaccio al collettore principale avverrà tramite la posa in opera di tubo in PVC rigido e braga di raccordo del diametro di 200 mm

Impianto di smaltimento delle acque bianche

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo sistema di smaltimento delle acque bianche nelle vie Ciudadella de Menorca, Carmine e Francesco Crispi. Il nuovo sistema prevede il posizionamento dei nuovi pozzetti dotati di caditoia 50x50 cm in ghisa al centro della carreggiata, lungo il percorso della canale centrale di smaltimento delle acque meteoriche superficiali. Le nuove caditoie saranno poste con un passo di 15 metri e saranno collegate al collettore principale esistente tramite la posa in opera di tubo in PVC rigido del diametro di 315 mm e relativa braga.

Predisposizione dei cavidotti per l’interramento delle linee aeree

Il progetto prevede la posa in opera dei cavidotti interrati destinati all’interramento delle linee aeree esistenti. Più precisamente si prevede la posa in opera di :

- Cavidotto corrugato in PE d.63 mm per le derivazioni delle utenze;
- Cavidotto corrugato in PE d.125 mm per gli attraversamenti;

L’intervento si completa con la chiusura del tubo con cartone e cemento, in attesa dell’inserimento dei conduttori all’interno dei cavidotti da parte delle ditte incaricate.

Il progettista

Ing. Costantino Soddu