



COMUNE DI ORISTANO



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Allegato alla Delib.G.R. n. 44/33 del 5.9.2018

## PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LA SICUREZZA CICLISTICA CITTADINA (Art. 7 DM 468 del 27/12/2017)

### Scheda proposta di intervento

1. Ufficio della Regione/Provincia autonoma richiedente:

Indirizzo P.E.C.:.....

2. Denominazione dell'intervento: **realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito urbano di Oristano, per la interconnessione della Rete delle Ciclovie della Sardegna**

3. Ubicazione dell'intervento: **Comune di Oristano**  
(allegare planimetria generale dell'intervento)

Popolazione residente al 1° Gennaio 2017 (fonte ISTAT): **31.670 ab.**

4. Descrizione sintetica dell'intervento progettato (indicare livello di progettazione)/ da progettare  
(specificare eventuali connessioni con itinerari ciclabili esistenti)

L'intervento proposto è finalizzato a conseguire gli obiettivi di sviluppo ed il rafforzamento della rete delle Ciclovie della Sardegna. Infatti, la Città di Oristano è individuata come snodo della rete, i cui rami si dipartono a nord verso Bosa, a ovest verso la costa del Sinis, a sud verso Terralba e ad est verso l'interno della Sardegna.

Il progetto prevede quindi l'infrastrutturazione del centro urbano di Oristano in modo da realizzare un agevole percorso ciclabile, che avrebbe un significativo utilizzo sia in ambito urbano da parte dei residenti, sia in ambito turistico.

L'Amministrazione Comunale ha fatto redigere dai suoi uffici ed ha approvato un importante progetto per la Rete delle Piste Ciclabili che interessa l'area vasta di Oristano, con il coinvolgimento di una rete territoriale di 17 comuni. Questa attività di pianificazione attuativa consente di disporre di una progettazione cantierabile nell'arco di un brevissimo periodo di tempo.

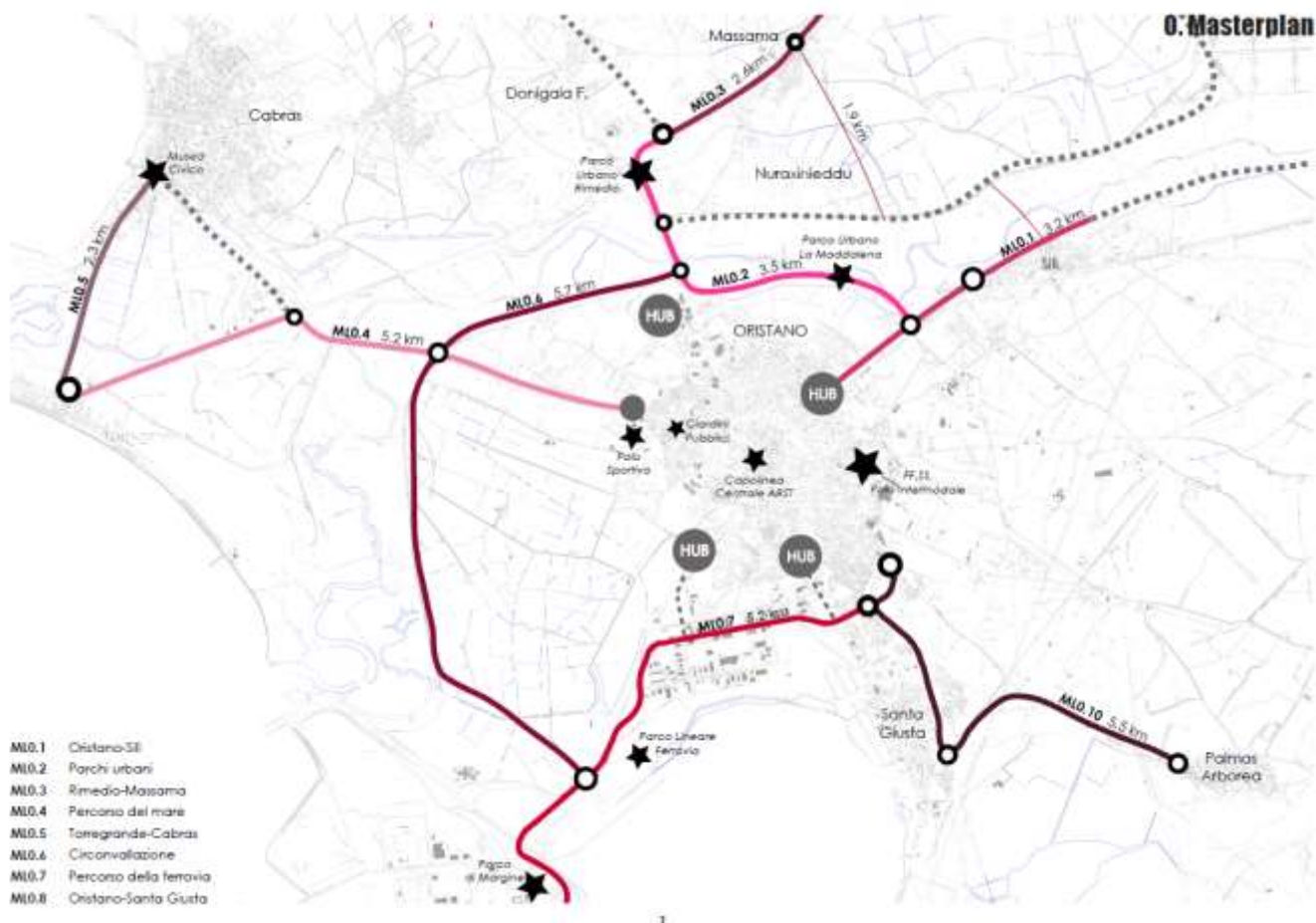
In particolare, lo stralcio del masterplan che si intende attuare, prevede la realizzazione della connessione est/ovest all'interno dell'ambito urbano di Oristano, con partenza dal Foro Boario (incrocio tra Via Ricovero, di Via Sardegna e Via Vandalino Casu), e arrivo lungo Viale Repubblica, nodo nel quale è già stato sviluppato un percorso che consente il collegamento con Oristano Nord, Torregrande, Cabras e, attraverso il percorso del progetto Phoinix, fino a Tharros/San Giovanni di Sinis.



COMUNE DI ORISTANO



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



Sono stati presi in esame 3 ipotesi di percorso, due delle quali risultano essere molto simili.

Il percorso 1, più vantaggioso, in termini di lunghezza (km) passerà lungo la Via Sardegna, per poi proseguire in Via Satta, Via Diaz e collegarsi alla Viale Repubblica.

In questo caso, come nei percorsi successivi, la realizzazione del percorso ciclabile va ad interessare per ampi tratti la presenza dei parcheggi. In ogni caso, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, adottato dalla Giunta Comunale ed in fase di approvazione definitiva, ha sviluppato e risolto le problematiche connesse alla riduzione tendenziale del parco auto circolante, a vantaggio della mobilità lenta.

Anche per il tramite di questo progetto, si intende rafforzare l'idea di invogliare il cittadino a servirsi della bici piuttosto che dell'auto, in modo da eliminare parzialmente il problema legato ai parcheggi nelle zone che circondano il centro della città.

Lo sviluppo del percorso 2 si estende lungo la Via Ricovero, Via Solferino, Viale Sant'Ignazio, Via Michele Pira, Viale Rockefeller, Via Enrico Carboni, Via Mattei, Via Libertà.

Lungo questo percorso sono state prese in considerazione una serie di vie per le quali sono stati già realizzati dei progetti che prevedono la presenza di un percorso ciclabile, per questo motivo si è cercato di mantenere il possibile un collegamento con questi nodi.



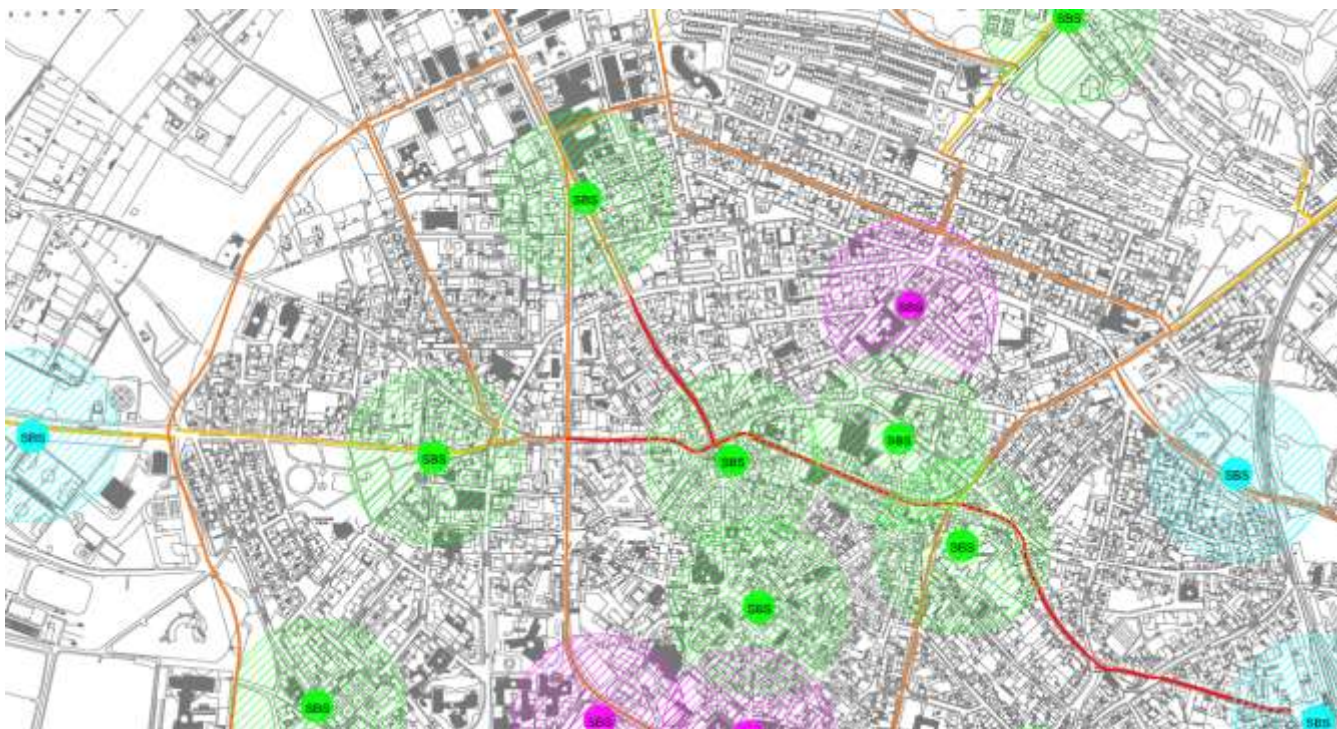
COMUNE DI ORISTANO



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Anche in questa soluzione il problema principale riguarda lo spazio riservato ai parcheggi, fatta eccezione per la Via Enrico Carboni, stante la presenza di un'ampia area a parcheggio non utilizzato in Via Emilio Lussu, e Via Michele Pira, per la presenza di spazi urbani non utilizzati, i quali potrebbero essere riqualificati e destinati a parcheggio.

Troviamo infine lo sviluppo del percorso 3, che si differenzia dal percorso 2 per il transito da Via Michele Pira in direzione Via Cimitero, Viale Severino Ibba, giungendo in Piazza S.Martino collegandosi in Viale Rockefeller per poi proseguire come nel caso precedentemente citato.



(Immagine tratta dal PUMS)

#### 5. Indicatori di realizzazione fisica dell'intervento proposto:

- km di pista/itinerario ciclabile: ml 1.400/1.800 a seconda della soluzione adottata
- n° attraversamenti ciclabili: 10
- n° passerelle/sottopassi: 0
- altro (*specificare*)

altri indicatori:

- incremento della rete ciclabile urbana: rapporto percentuale tra i km di piste e/o percorsi ciclabili di progetto rispetto ai km già esistenti

rete esistente: ml 11.000; incremento: +15%

- indice di copertura della rete ciclabile : rapporto tra km di piste e/o percorsi ciclabili (progetto + esistente) rispetto ai km di rete stradale urbana

Rete stradale urbana: ml 160.000; PC/RS = 7%



COMUNE DI ORISTANO



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

## 6. Stato iter autorizzativo

L'iter autorizzativo è semplicissimo, in quanto l'intervento interessa solo strade in ambito urbano di competenza comunale, con assenza di vincoli significativi.

## 7. Tempistica di realizzazione intervento

- data prevista di inizio lavori... entro 180 gg dalla comunicazione di finanziamento
- data prevista di fine lavori... entro 180 giorni da inizio lavori

## 8. Previsione e/o coerenza con gli strumenti di programmazione regionale/locale:

L'intervento è coerente con la pianificazione regionale, in quanto completa e integra il Progetto della rete delle Ciclovie della Sardegna, è previsto nell'ambito del PUC di Oristano e attua il PUMS.

## 9. Eventuali vincoli e criticità

Non si ravvisano elementi significativi di criticità.

## 10. Fonte di finanziamento dell'intervento

Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione, specificando:

- Costo complessivo dell'intervento: € 493.048,10 ;
- Costo a carico del Ministero: € 246.524,05 ;
- Costo a carico dell'Ente attuatore: € 246.524,05;