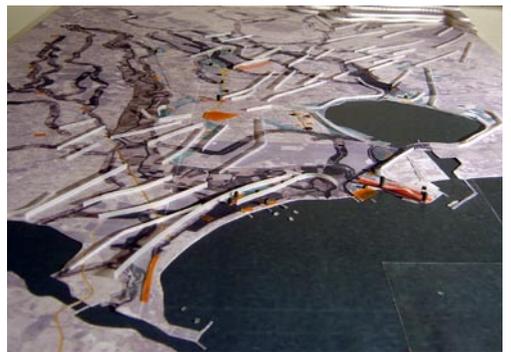


DRAFT



Oristano²
cap.5

Oristano 21 novembre 2009



- parco vegetale
- parco minerale
- spazio pubblico verde in ambito urbano
- zone umide
- laghi e cave utilizzate come bacini di raccolta dell'acqua
- nuove masse di alberi
- percorsi ciclo-pedonali
- riqualificazione e completamento
- espansione residenziale
- zone produttive
- zone di sviluppo equestre
- strade mercato
- principali connessioni viabilistiche

5. Oristano al quadrato: un parco a scala territoriale





Il territorio di Oristano è percorso da un insieme di temi che legano tra loro pratiche differenti e possibili usi possibili del suolo. Il disegno che ne risulta tiene insieme pratiche ed usi attraverso un grande parco che investe i paesaggi della campagna, l'argine del Tirso, le cave, le zone umide, le aree di sviluppo del nuovo porto industriale e turistico inoltrandosi nel tessuto fitto della città consolidata.

Un progetto ambizioso, che mira ad articolare lo spazio urbano nell'ambito di un disegno più ampio che costruisce legami continui tra le varie parti del territorio ed evita di separare interi quartieri dal sistema unitario.

L'Ufficio di Piano ha condotto un complesso lavoro di rilievo dei problemi attraverso riunioni ed incontri di copianificazione: in questo modo è giunto a definire alcune strategie per uno sviluppo urbano coerente e adeguato all'innalzamento della qualità della vita degli oristanesi. Esse legano i sistemi ambientale, culturale e insediativo in un quadro unitario tenuto insieme dal disegno dello spazio pubblico.

Il paesaggio naturale in cui si colloca la città di Oristano è la sua principale risorsa e gli interventi che lo investono devono essere ben calibrati e calcolati con la consapevolezza che l'edificazione può comprometterlo irrimediabilmente.

Gli spazi urbani sono spesso desolati. Nonostante si possa cogliere un'attenzione speciale verso lo spazio pubblico che porta al disegno di luoghi anche fuori scala rispetto alle effettive necessità, questo tipo di spazio urbano parla anche di una chiara volontà delle amministrazioni pubbliche di rispondere alle esigenze degli abitanti.

La separazione tra luoghi costruiti e luoghi agricoli o naturali non è quasi mai graduale. L'uso improprio di alcune aree di risulta sottolinea l'eccessiva infrastrutturazione di luoghi ancora attraversati da una viabilità lenta che necessita soprattutto di aree di sosta.

Spesso la dimensione dello spazio del pedone e del ciclista non è presa in considerazione con la dovuta attenzione e capita di incontrare porzioni di piste ciclabili che finiscono su strade a grande scorrimento, attraversamenti pedonali in luoghi pericolosi, marciapiedi interrotti, aiuole dotate di panchine e alberature poste a servizio di luoghi difficilmente frequentabili (senza ombra per l'estate e vicino a strade di grande scorrimento).

La scarsa consapevolezza dell'alta qualità del paesaggio porta a comportamenti irresponsabili per cui capita spesso di incontrare discariche a cielo aperto non solo in zone frequentate da turisti come quelle limitrofe a Torregrande e ai suoi pontili, ma anche in aperta campagna, dove le strade bianche non consentono comunque una più intensa fruizione del territorio.

Le nostre pagine che seguono descrivono un paesaggio che supera i confini comunali.

Come già detto nelle Linee Guida, menzionare luoghi che si trovano fuori dal territorio oristanese è la conseguenza dei caratteri stessi dei luoghi: un paesaggio non si ferma sul confine amministrativo e ciò soprattutto in un'area dal punto di vista paesaggistico così ricca. Il parco esce dai confini comunali perchè disegna una visione strategica, che Oristano e le città vicine dovrebbero discutere con attenzione e, ci auguriamo, condividere, in una logica di sviluppo comune a grande scala.



5. Oristano al quadrato: mobilità

Gli accessi principali ad Oristano avvengono, come noto dalla SS131, dalla ferrovia e dal porto.

Tra la SS 131 ed il mare vi sono 3 tipi di collegamenti:

1_uscita Oristano-nord e Oristano-Sili. Si può arrivare al mare senza entrare in città, lungo la SP1 a nord e lungo la nuova circonvallazione prevista dalla Provincia a sud, restando adiacenti al fiume Tirso lungo il quale sono presenti alcuni accessi pedonali che consentono la discesa nell'alveo del fiume.

2_uscita Oristano-centro-Fenosu che permette di attraversare le differenti parti della città: a est il parco delle cave, a ovest la strada mercato legata alla ferrovia e all'aeroporto, poi il centro storico e infine il tessuto diffuso intorno a via Repubblica per giungere a Torregrande dal primo pontile riqualificato.

3_accessi ferroviari e mediante autobus: lambendo la città a est ed ovest giungono al porto per raccogliere merci e turisti.

Queste diverse linee di accesso costruiscono una maglia di infrastrutture in direzione est-ovest che, insieme alle infrastrutture esistenti in direzione nord-sud irriga il territorio in modo strutturato ed efficiente.

Quando si riflette al tema della mobilità occorre tener presente due considerazioni fondamentali:

-la prima è che una maglia costruisce una forma aperta, disponibile ad ogni ulteriore crescita della città e del territorio. Una cerchio di circonvallazione attorno alla città costruisce invece una forma chiusa che deve essere ripetuta nel caso di ulteriori sviluppi urbani;

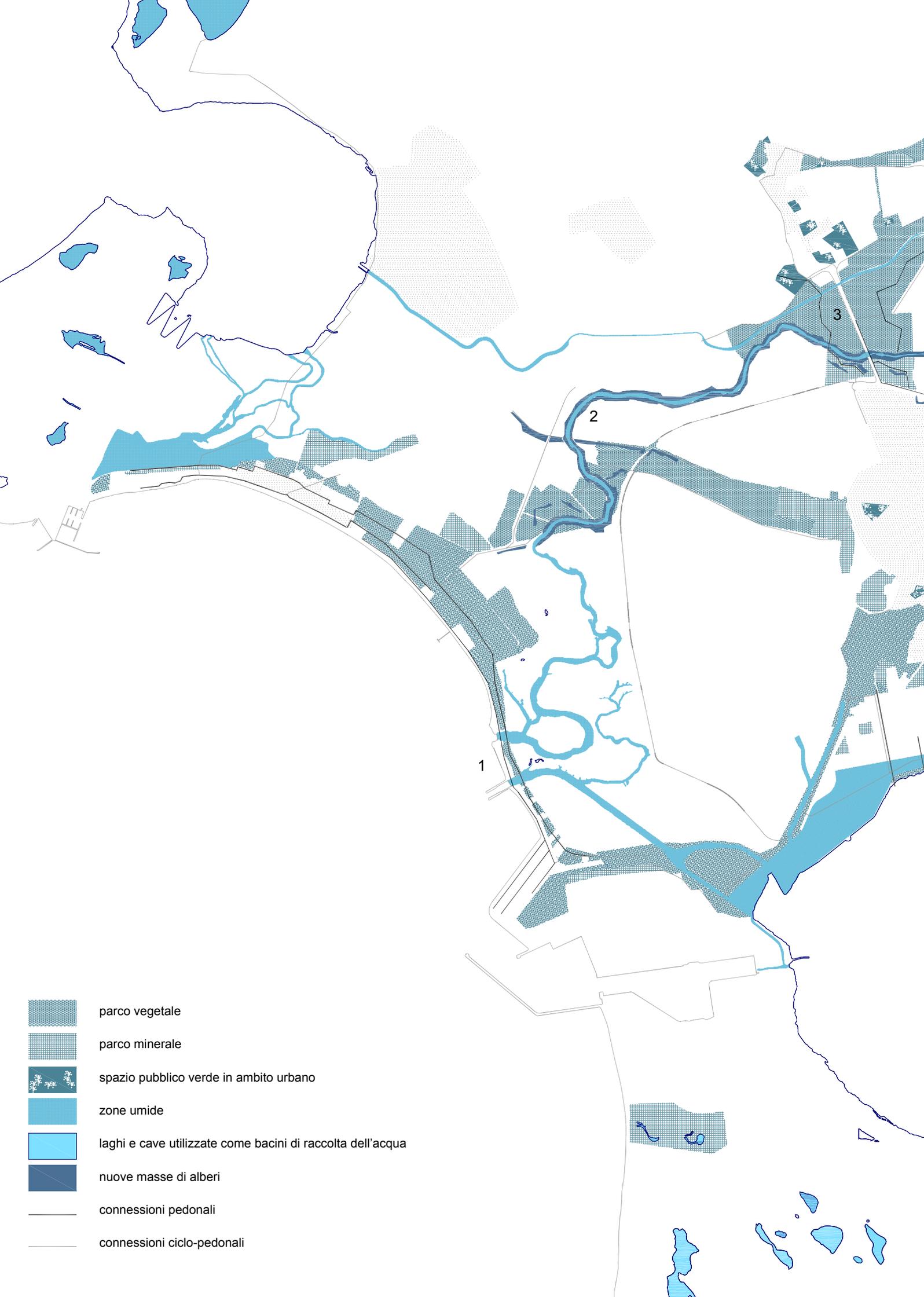
-lma seoconda è che questo territorio è ricco di strade veloci, ma carente di percorsi lenti. Il parco, attraversato da numerose piste ciclabili, potrà essere l'occasione per sviluppare anche questo tipo di connessioni.

Deve però essere sottolineata anche l'importanza strategica della ferrovia. A questo fine è possibile fare in modo che la prima fase di costruzione del collegamento stradale verso Torregrande, possa coincidere con la costruzione del collegamento ferroviario col porto, in modo che la seconda e la terza fase non disincentivino l'uso del treno.

Attraverso il recente concorso, promosso da Sensi Contemporanei – Qualità Italia per il polo intermodale di Oristano si svilupperà il nuovo centro intermodale presso la stazione (http://www.archiportale.com/progetti/oristano/centro-intermodale-e-stazione-di-intercambio-di-oristano-vincitore_24210.html).

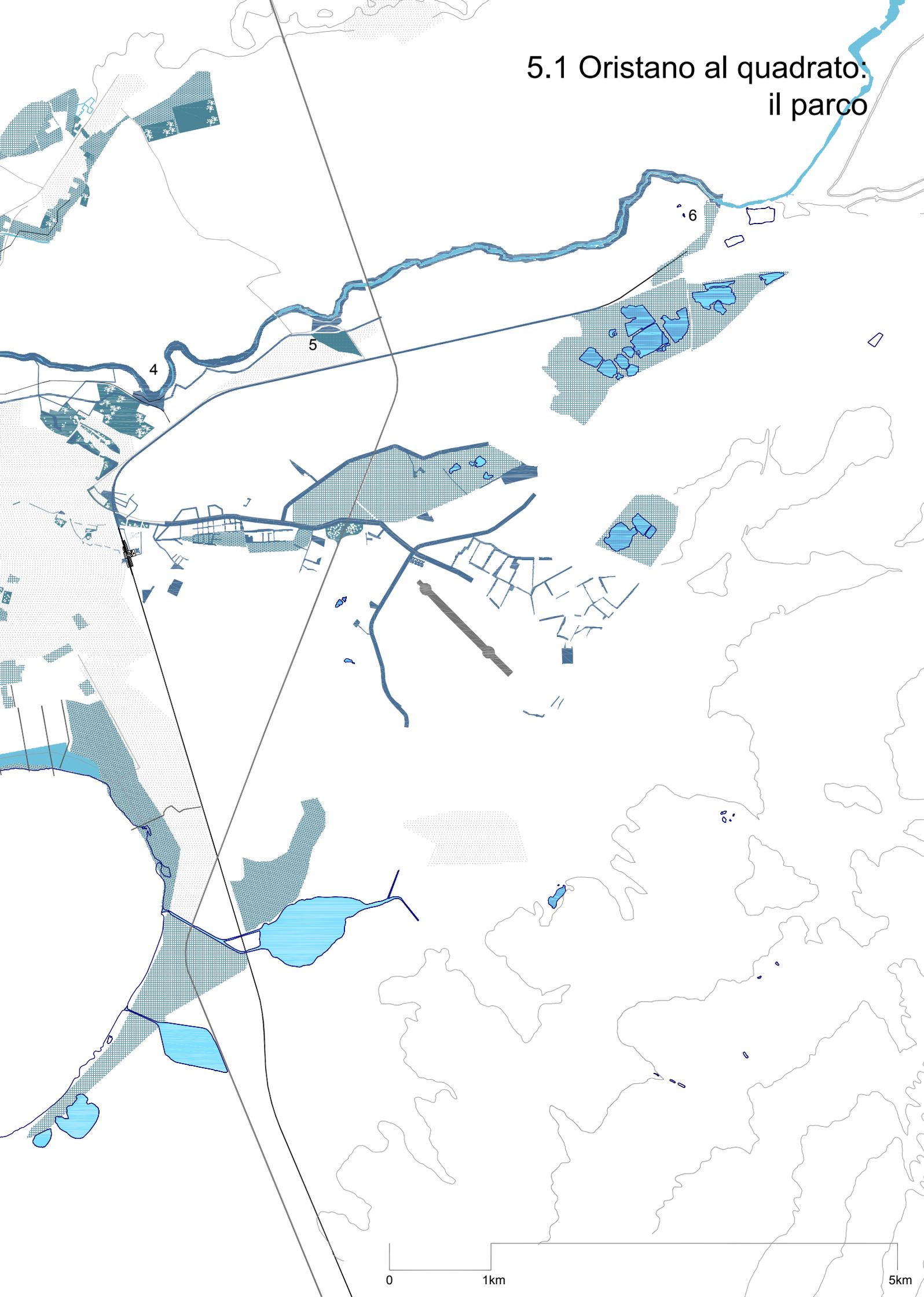
In relazione a questo, l'Ufficio di Piano indica un nuovo hub dei trasporti pubblici e privati nella parte sud della città, alternativo a quello che sorgerà nel nuovo polo intermodale che diventerà un luogo di riferimento per il trasporto urbano, con parcheggi per bus privati e navette turistiche, localizzati vicino agli agglomerati delle scuole e dell'ospedale.

—	attraversamenti del tessuto esistente
-----	porzione di circonvallazione realizzata
- - - - -	strade esistenti da potenziare
- - - - -	circonvallazione: fase 1
- - - - -	circonvallazione: fase 2
- - - - -	circonvallazione: fase 3
—	sviluppo della ferrovia verso il porto
—	connessioni con lo stagno di S.Giusta
—	piste ciclabili
—	connessioni pedonali
■	nuove stazioni
■	nuovo hub



-  parco vegetale
-  parco minerale
-  spazio pubblico verde in ambito urbano
-  zone umide
-  laghi e cave utilizzate come bacini di raccolta dell'acqua
-  nuove masse di alberi
-  connessioni pedonali
-  connessioni ciclo-pedonali

5.1 Oristano al quadrato: il parco





5.1 Oristano al quadrato: il parco

Il grande parco territoriale che lega gli interventi nella città di Oristano, disegna uno sviluppo della città in direzione est-ovest: dalle cave al mare correndo lungo il Tirso. Lungo il suo tracciato il parco trova alcune occasioni di ridisegno di luoghi che riconnettano alcune parti del territorio dotando soprattutto le frazioni di nuovo interesse e qualità.

Avvicinandosi alla città, il parco da morbido e permeabile diventa sempre più minerale, si arricchisce via via di servizi sempre stabili, non allagabili, di pavimentazioni dure in cui le masse verdi diventano filari ordinati fino a disegnare uno spazio pubblico verde inserito nel tessuto urbano.

Il ritmo degli attraversamenti lungo il fiume (ogni 2km), consente nuove connessioni tra le due sponde e consente di accedere all'alveo, che oggi risulta poco percepito da chi transita sulle strade adiacenti a causa degli argini molto alti.

Gli attraversamenti saranno dotati di strutture di servizio che consentano la sosta, di elementi didattici che aiutino a comprendere il valore del territorio in cui ci si trova. Si potranno affittare cavalli e biciclette con i quali si potrà percorrere il fiume fino al mare nelle stagioni di magra. Dentro l'alveo lungo percorsi e sentieri ci saranno piattaforme che consentano la sosta con superfici ombreggiate e possibilità di far rinfrescare i cavalli: i materiali saranno sommergibili e compatibili con l'habitat del fiume, talvolta asportabili.

Il ritmo delle fermate ferroviarie, introdotte dalle Linee Guida, consente di accedere al parco in zone dal carattere differente:

-a sud la zona umida dello stagno di Santa Giusta dove il parco delle cave si dirige verso il mare.

-adiacente alla città, presso il centro intermodale a breve distanza dal quartiere verde di Torangius che vive in stretta connessione con il Tirso.

-a nord presso il parco delle cave che sarà la prima parte realizzabile del parco.

Gli attraversamenti del fiume Tirso saranno posizionati in punti strategici:

1_foce_guadi leggeri, inondabili, fatti forse di rocce di fiume o di legno, piuttosto larghi, che non necessitano di corrimano, galleggianti.

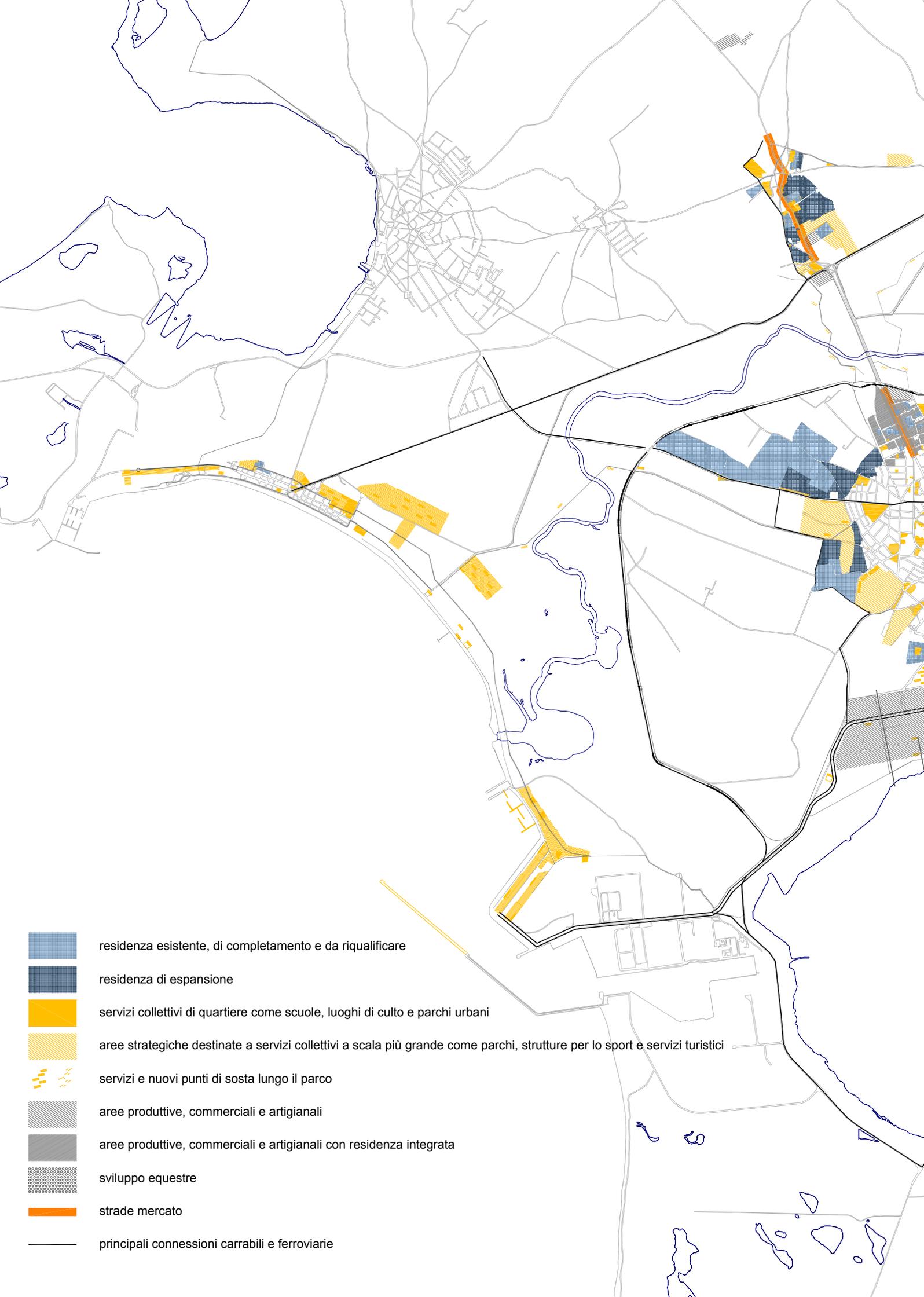
2_area dell'abitare diffuso_il parco che dalla zona sportiva di Sa Rodia si spinge verso ovest, sarà solcato di numerosi percorsi ciclo pedonali fatti in terra battuta e disseminati da punti di sosta ombreggiati, che consentiranno di raggiungere il mare in sede protetta lontana dalle grandi vie di comunicazione.

3_presso l'accesso a Donigala e alla strada mercato_il santuario del Rimedio non sarà più relegato al margine di uno svincolo, ma diventerà tappa di un percorso protetto e più discreto proveniente da sud.

4_Torangius_i fronti delle case non affacceranno più su un argine irraggiungibile e innalzato dalle protezioni metalliche per le piste ciclabili, e gli abitanti saranno favoriti nell'accesso all'alveo da connessioni dirette e privilegiate: per raggiungere questo attraversamento si dovrà passare dal quartiere e forse il parco sarà dotato di servizi e funzioni specifiche per i bambini e i ragazzi che lo frequenteranno.

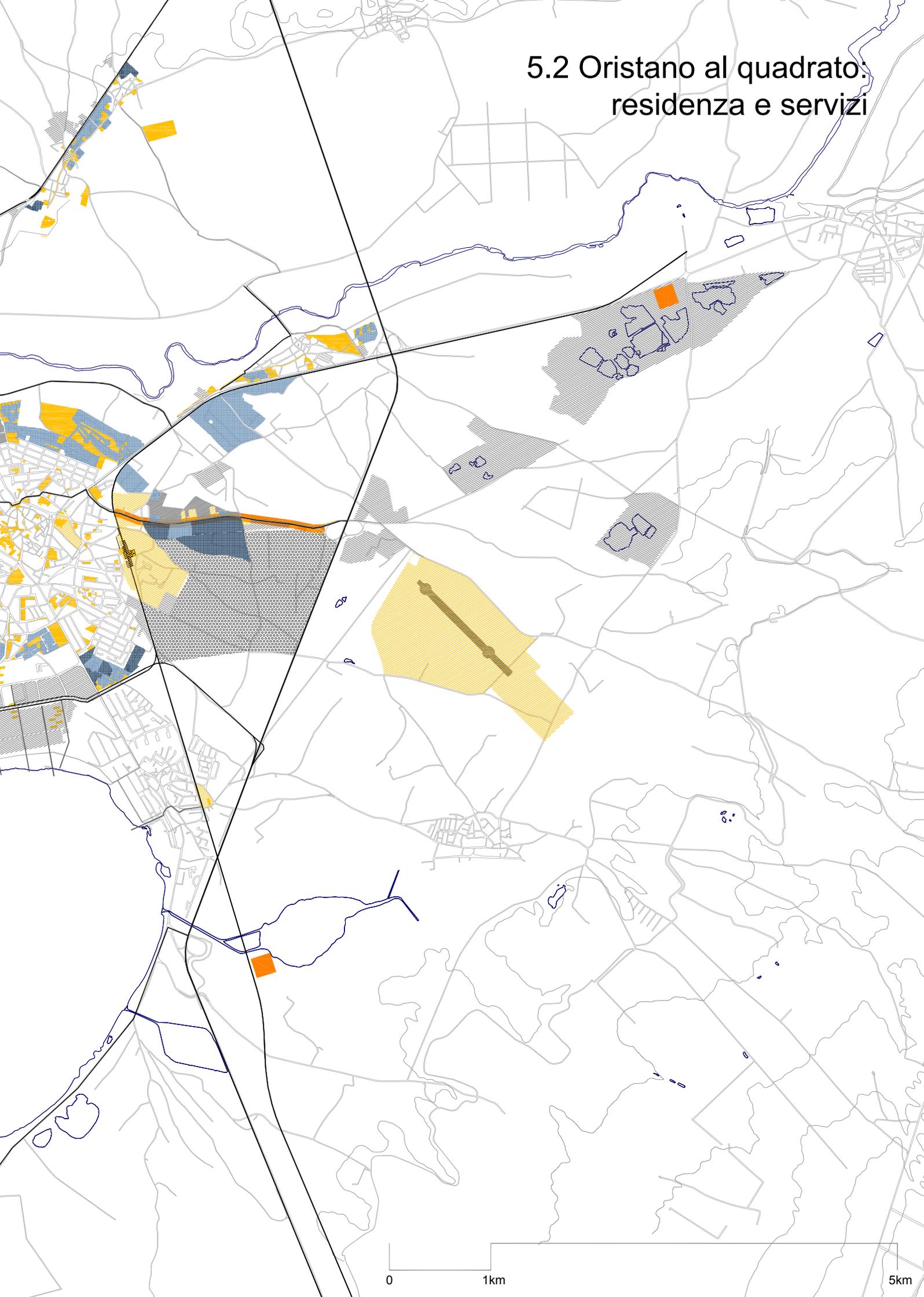
5_Sili_la strada che lambisce l'argine sarà portata ad essere di grado più elevato e ciò consentirà di strutturare l'accesso al fiume.

6_area delle cave_la presenza di una nuova stazione consentirà di iniziare da qui il percorso nel parco e lungo il fiume. Ci saranno luoghi privilegiati da cui osservare fauna e flora in previsione della rinaturazione di questi luoghi produttivi.



-  residenza esistente, di completamento e da riqualificare
-  residenza di espansione
-  servizi collettivi di quartiere come scuole, luoghi di culto e parchi urbani
-  aree strategiche destinate a servizi collettivi a scala più grande come parchi, strutture per lo sport e servizi turistici
-  servizi e nuovi punti di sosta lungo il parco
-  aree produttive, commerciali e artigianali
-  aree produttive, commerciali e artigianali con residenza integrata
-  sviluppo equestre
-  strade mercato
-  principali connessioni carrabili e ferroviarie

5.2 Oristano al quadrato: residenza e servizi



0 1km

5km



Quando si prende in considerazione la “zonizzazione” che il piano è, per legge, obbligato a proporre si deve tenere in conto tre tipi di considerazioni: la “forma” della città che ne deriva e la sua coerenza agli schemi della viabilità e, nel nostro caso, del paesaggio; le sue dimensioni e la logica con la quale i diversi tipi di zone sono collocati entro il territorio.

Secondo le ipotesi dell'ufficio di piano, che si basano su previsioni statistiche, sulle tendenze in atto rilevate e sulle indicazioni delle linee guida, la popolazione insediabile nell'intero Comune di Oristano è stimata in 9.235 nuovi abitanti.

Le indicazioni del piano vanno principalmente nella direzione del risanamento e riqualificazione dei tessuti già esistenti: la presenza di case sparse, spesso degradate come di vuoti urbani che non rispondono alle reali necessità, porta a pensare di concentrare l'intervento pubblico in queste stesse aree onde fornirle di servizi a supporto della residenza.

La carta mostra che due direzioni possono essere privilegiate, coerentemente agli schemi della mobilità prima illustrati: verso ovest e verso est; in direzione di Torregrande ed in direzione dell'aeroporto di Fenosu. Ovviamente queste due direzioni non sono eguali ed i successivi livelli di progettazione urbanistica ed architettonica ne debbono tenere conto.

La direzione verso Fenosu costruisce una continuità tra il centro urbano ed un importante accesso alla città (dalla SS.131 come dall'aeroporto); la direzione opposta, verso Torregrande, costruisce un legame tra la città e zone dedicate alle pratiche sportive e marine.

Altre zone possono, ovviamente essere previste a completamento dell'edificazione esistente. Piccole nella loro estensione esse svolgono un ruolo strategico nell'affrontare un tema di grande rilevanza: quello del margine urbano, oggi disordinato e degradato; un margine lungo il quale gli edifici voltano frequentemente le spalle allo spazio aperto ed al paesaggio anzichè utilizzarlo come elemento che conferisce qualità all'abitare.

In particolare nella frazione di Sili si ritrovano alcuni elementi difficilmente compatibili con un aumento di urbanizzazione e che piuttosto portano a interrogarsi sulla qualità dell'esistente.

Verso nord, l'abitato lambisce l'argine del fiume sul quale si affacciano i retri delle case, che, visti dall'esterno, risultano trascurati e privi di manutenzione. E' possibile che celino all'interno giardini molto curati, ma l'impressione che se ne ha da fuori è che siano luoghi di risulta.

Questo centro abitato è direttamente legato alla presenza del fiume. La strada che passa adiacente all'argine verrà resa più fruibile, in modo da impedire al traffico di passaggio di disperdersi nello stretto tessuto della frazione, ma anche per dotare l'argine di alcuni punti d'accesso, serviti da pavimentazione ed illuminazione, in modo che quello non sia più un confine difficilmente frequentabile, ma diventi un punto cui appoggiare la costruzione di una parte di parco e di uno dei suoi attraversamenti.

La strada-mercato che congiunge il centro e l'aeroporto invece si presta di più ad un'espansione di tipo misto. Qui proponiamo che la residenza e i servizi si mescolino al commercio e alla produzione strutturando un tessuto che possa fornire i servizi principali al visitatore appena giunto in città: questo è uno dei principali luoghi di accesso alla città di Oristano ed oggi ha un aspetto desolato che dà l'impressione dell'abbandono.



5.3 zoom: la foce

Lo spazio della foce è uno spazio importante sia, per ovvie ragioni, nel sistema ambientale, sia nella costruzione del parco che struttura il territorio di Oristano. Situata tra il porto a sud e l'inizio di una delle zone più fortemente connotata dal turismo a nord, la foce rappresenta uno spazio delicato che deve essere utilizzabile dagli abitanti di Oristano e dai turisti, ma che impone un insieme di interventi fortemente controllati per la costruzione di percorsi di attraversamento e luoghi di sosta.

In un territorio e in un paesaggio delicato come quello di Oristano un parco non deve solo essere affermato in una tavola della zonizzazione, ma deve essere concretamente progettato in ogni dettaglio. Il parco è una delle maggiori occasioni di qualificazione del territorio oristanese, sia per un innalzamento della qualità della vita dei cittadini di Oristano, sia per una maggiore attrattività turistica.

Nell'ambito dello schema direttore "al di qua e al di là della foce", descritto nelle Linee Guida, si suggerisce di interpretare i due lati della foce non come luogo di conclusione di due diversi sistemi, la spiaggia a nord e il nuovo porto turistico a sud, ma come spazio di connessione, attraverso percorsi leggeri che lo attraverseranno. Uno dei primi interventi per cominciare questo processo di collegamento, potrebbe essere il recupero del pontile dismesso, primo passo di un intervento più ampio, segnale di un'inversione di tendenza che possa portare al ripensamento più generale della spiaggia di Torregrande e del porto commerciale. Una serie di azioni incrementalì, di passi tra loro coerenti, ma dotati di autonomia di realizzazione, che possano essere percepiti come elementi di nuova qualità territoriale e paesaggistica. Alle spalle della spiaggia, oltre la pineta, sono previsti interventi di interesse collettivo e un insediamento a scopo turistico, che potrebbero facilmente sostenere il legame con il porto turistico per l'accoglienza dei visitatori. Anche il camping-villaggio turistico Spinnaker è un potenziale attore in grado di appoggiare lo sviluppo delle connessioni verso Torregrande.



Anno di costruzione: anni '80-'90

Sede: zona 7 - Baggio.

Parcheggi: via Caldera, via Rossellini, via Cancano Milesi, via Fratelli di Dio, Via Capri.

Accessi: via Caldera, via Broggin, via F.lli Zoia, via Rossellini, via delle Forze Armate

Mezzi pubblici: 72, 72I, 64; 18, 63, 67.

Principali specie arboree: *Robinia pseudoacacia* (robinia), *Populus spp.* (pioppo), *Salix ssp.* (salice), *Ailanthus altissima* (ailanto), *Acer campestre* (acero oppio), *Quercus ssp.* (quercia), *Carpinus betulus* (carpino) *Fraxinus ssp.* (frassino).

Superficie: a lavori terminati, avrà una superficie di 135 ettari.

Superficie dei laghi: 29 ettari complessivi

Parco delle cave_Milano

Il Parco delle Cave è un parco cittadino realizzato con un piano di recupero delle cave e tutt'ora in costruzione attraverso progetti specifici e mirati, ma per buona parte già accessibile ed usufruibile. Si trova nella parte ovest di Milano, tra gli abitati di Baggio, Barocco, Quarto Cagnino e Quinto Romano.

I laghi caratterizzano significativamente il paesaggio del parco che ha nelle acque un elemento di unicità rispetto agli altri parchi cittadini.

Negli anni '60, quest'area venne utilizzata per l'escavazione di inerti per l'edilizia. Le grandi superfici scavate vennero poi abbandonate.

L'idea di realizzare un parco nasce a metà degli anni '70 quando la zona, risultava ormai pesantemente degradata.

I primi progetti sono dell'80; ad essi fanno seguito i primi interventi di sistemazione sulle aree già pubbliche.

Nel 1997 l'Amministrazione Comunale ha dato in concessione le aree pubbliche ad **Italia Nostra** finanziandone - attraverso un contributo annuale - gli interventi finalizzati allo sviluppo e crescita del Parco. Contemporaneamente sono stati avviati interventi per l'acquisizione delle aree ancora di proprietà privata.

Il rapporto con **Italia Nostra** prosegue con la sottoscrizione nel 2007 di un contratto di collaborazione che prevede attività finalizzate al completamento/riqualificazione dell'area del parco, con uno sviluppo verso una forma di verde pubblico multiforme e polifunzionale e maggiore coinvolgimento dei cittadini ad un uso consapevole del verde.

Un ulteriore elemento di unicità è costituito dalla presenza di associazioni che promuovono numerose iniziative nell'area del parco con le quali nel 2007 l'Amministrazione Comunale formalizzò i rapporti con la sottoscrizione di un contratto di collaborazione che ha come finalità un'attività di crescita sociale, sportiva, ricreativa e didattica all'interno del Parco.

Gli elementi essenziali che caratterizzano questo parco cittadino sono:

- i boschi e gli arbusteti, che si sviluppano lungo l'alveo di antichi fontanili, nelle zone dei cantieri abbandonati delle vecchie cave e nelle nuove piantagioni in corso;
- le acque dei laghi e dei corsi d'acqua in parte prosciugati ed in corso di recupero;
- gli ampi spazi a tappeto erboso solcati da percorsi ciclabili e pedonali;
- una zona agricola tuttora attiva con l'antica **Cascina "Linterno"**;
- gli orti urbani che dalla originaria condizione degradata vengono progressivamente trasformati in piccoli giardini.

Il parco presenta grande interesse faunistico per la presenza ricca e varia di anfibi, rettili ed uccelli, questo grazie alla varietà degli ambienti che presentano elevati standard naturalistici.

(fonte: <http://www.comune.milano.it>)

5.3 zoom: le cave

Le cave debbono essere riqualificate. Normalmente la riqualificazione di questi spazi avviene attraverso interventi banali e minimi che si preoccupano solo di rispettare i dettati normativi. Al contrario esse, non fosse altro che per la frequente presenza dell'acqua e per il ruolo che questa svolge nel controllo climatico, sono una formidabile occasione per costruire un paesaggio contemporaneo, che risponda cioè a delle pratiche sociali contemporanee.

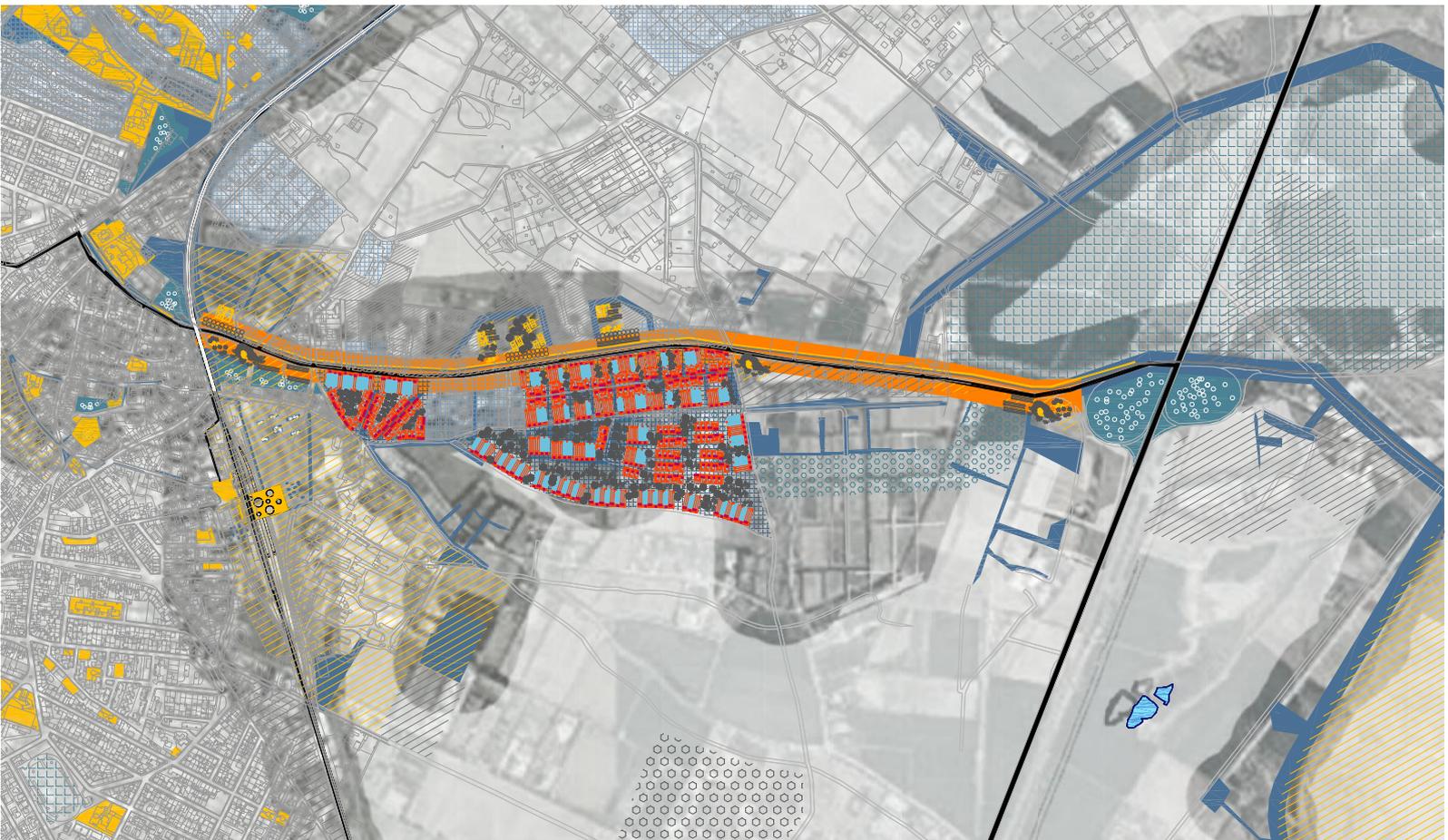
Alcune delle cave nel territorio oristanese sono tuttora attive, ma nel tempo verranno sicuramente dismesse. La proposta è, per questa ragione, che esse vengano inserite in uno specifico progetto di un "parco delle cave". Gli esempi sono oramai numerosi e sempre ricchi di successo.

Il parco delle cave coprirà circa 250 ha di cui circa 45 saranno costituiti da acqua raccolta nelle aree delle attività estrattive.

La dimensione è all'incirca doppia rispetto a quella del parco di Milano, che però si trova in ambito urbano consolidato.

Nel caso di Oristano ci si trova in un contesto agricolo che fa parte di quel territorio fragile di cui abbiamo parlato nelle Linee Guida. L'idea di destinare a un disegno di parco a grande scala questa parte di territorio, deriva dalla volontà di tutelare luoghi che potrebbero facilmente essere distrutti: è facile infatti che luoghi già compromessi come questo non vengano considerati un valore, bensì elementi legati dal tessuto urbano, destinabili solo ad attività produttive.





5.3 zoom: tra centro e aeroporto

La direttrice che dall'aeroporto giunge al centro urbano passando per il centro intermodale costruisce una importante serie di ipotesi per lo sviluppo della città di Oristano.

L'aeroporto di Fenosu, nelle ipotesi delle Linee Guida, dovrebbe acquisire una sempre maggiore importanza per i flussi turistici ponendosi chiaramente come alternativa agli aeroporti già esistenti in Sardegna. Nelle ipotesi delle Linee Guida l'aeroporto dovrebbe essere collegato al porto e queste dovrebbe divenire il secondo punto di accesso di turisti provenienti da altri paesi e regioni europee.

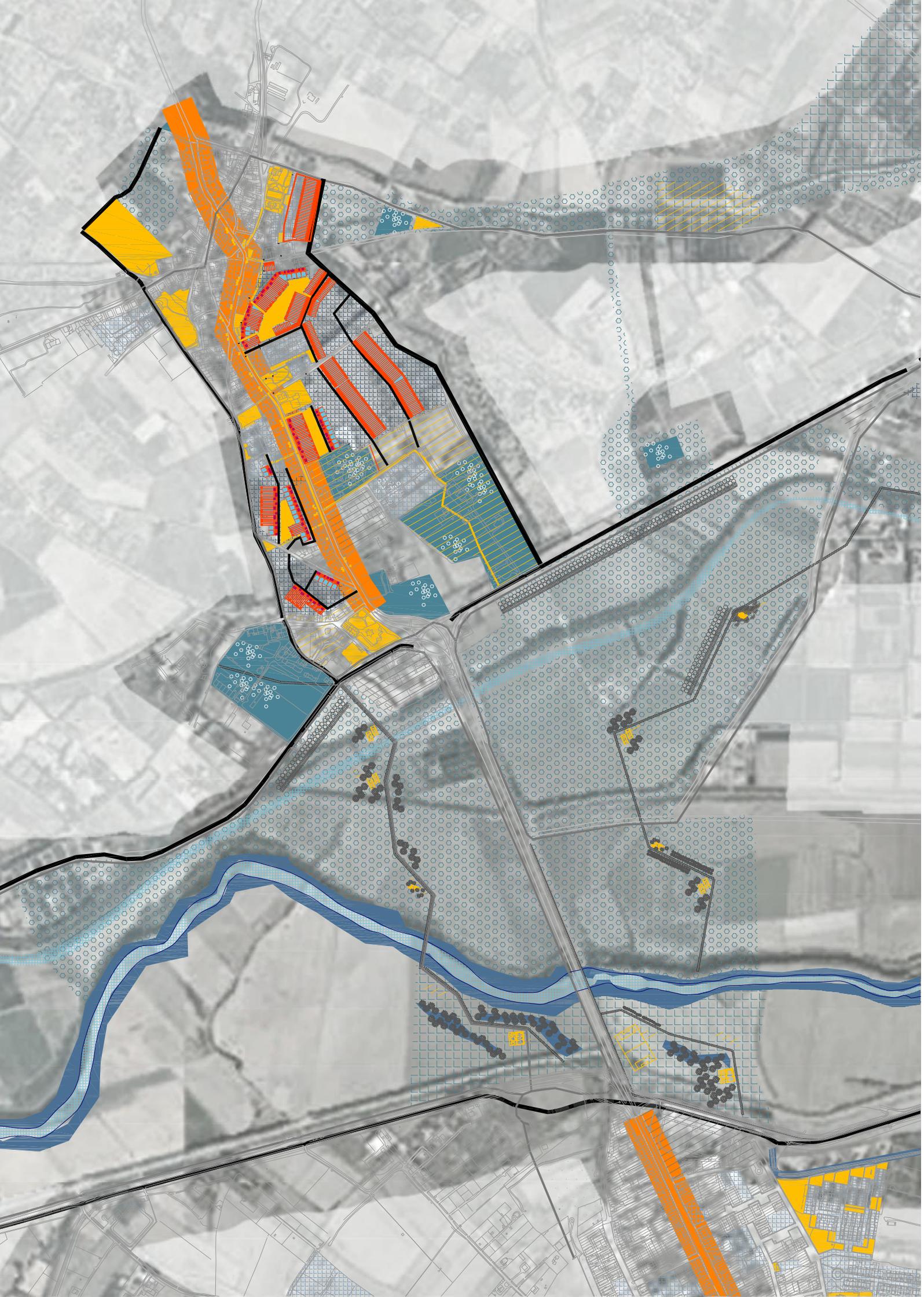
I punti di accesso di turisti e visitatori sono solitamente connotati dalla presenza di specifiche attrezzature (hotels, ma anche attrezzature commerciali, uffici, etc.) e, trattandosi di una città di medie dimensioni, il centro storico può essere considerato la principale e più attrattiva attrezzatura di Oristano.

Da ciò deriva l'importanza della direttrice tra centro ed aeroporto ed il suo carattere diverso dalla direttrice opposta verso Torregrande.

Qui si potrà sperimentare la *mixité* insediativa, tessuto misto composto di produzione, residenza e servizi. Il parco ancora una volta attraverserà l'abitato in modo da conservare il carattere verde che in quest'area è ancora preponderante: basta uscire dalla via Renato Maroccu per ritrovarsi su una strada bianca che consente l'accesso alle abitazioni.

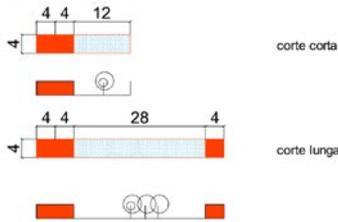
Questi luoghi sono stati scelti per espandere il tessuto residenziale, per alcune ragioni. La prima è che riteniamo utile in una visione al futuro questo asse come supporto per attività importanti, la seconda è che intendevamo allontanarci dalla ferrovia, che com'è noto produce sempre un cesura tra una parte e l'altra della città. Benché valicabile la presenza della ferrovia produce inevitabilmente un effetto di separazione. Di questo possiamo avere un buon esempio osservando la frazione di Silì che ha tentato di espandersi verso sud oltre la ferrovia creando luoghi che restano a margine dell'abitato, che vanno certamente riqualificati, ma non integrati con maggiori densità.

In accordo con l'Ufficio di Piano abbiamo assegnato alle aree produttive una classe che le lega alla realizzazione di abitazioni integrate, in modo da facilitare la formazione di quel tessuto che ci immaginiamo.

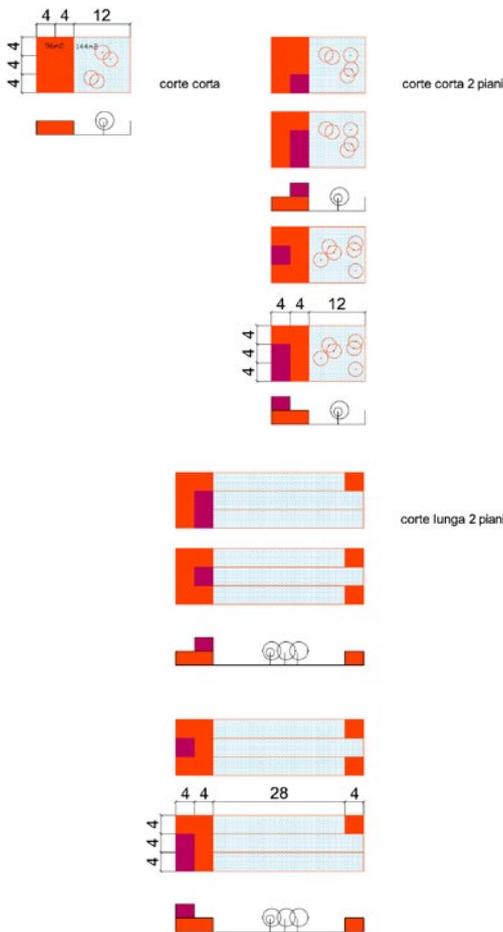


5.3 zoom: frazione di Donigala

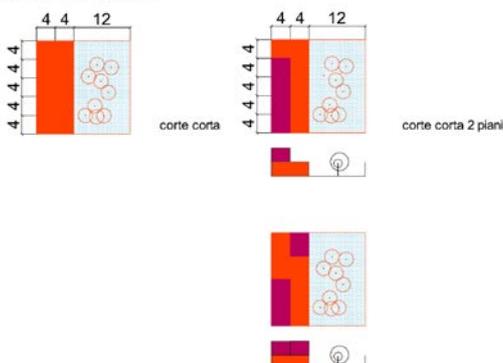
campidanese base



campidanese media



campidanese grande



Le frazioni hanno ad Oristano una propria identità ed una parziale autonomia, memori di una più lunga storia del territorio quando erano centri abitati indipendenti dal centro maggiore.

Il rischio che oggi corrono le frazioni è quello di divenire “periferie” e questo rischio deve essere contrastato con interventi ad hoc.

Ogni frazione diviene tema di uno specifico progetto che ne prevede una limitata espansione e che utilizza i nuovi interventi per una qualificazione complessiva dello spazio urbano.

La frazione di Donigala Fenugheddu ha una forte vocazione agricola. La presenza di importanti ed antichi ulivi a nord connota fortemente il suo paesaggio e il suo contesto. L'unica zona A della frazione è quella attorno al santuario della Madonna del Rimedio.

La frazione conta 1115 abitanti e si trova a 4.3km da Oristano. I suoi servizi collettivi hanno carattere religioso (Basilica del Rimedio, Parrocchia da S. Antonio Vescovo e S. Petronilla (una leggenda vuole che attorno alla Chiesa, ove si trovano alcuni ulivi millenari, i massi “ballerini” non hanno smesso di ballare durante tutte le celebrazioni del Santissimo Sacramento).

Gli altri servizi sono l'Istituto di Maria Bambina (struttura di riabilitazione per disabilità gravi), la Fondazione Nostra Signora del Rimedio (centro di cura a fianco alla Chiesa), l'Istituto Santa Maria Goretti, la Scuola materna Figlie del Sacro Cuore e la Scuola elementare (<http://www.comuni-italiani.it/095/038/scuole>).

Modeste espansioni delle frazioni possono dare una risposta alle domande ed al piano casa (si veda: Sito della Regione Sardegna; Disposizioni straordinarie per il sostegno dell'economia mediante il rilancio del settore edilizio e per la promozione di interventi e programmi di valenza strategica per lo sviluppo).

Nel caso della frazione di Donigala, come in quello di altre frazioni, si tratta di pensare ad uno sviluppo edilizio che rappresenti, con linguaggio contemporaneo, una declinazione della casa del campidanese settentrionale attraverso la moltiplicazione/combinazione di una cellula base di 4x4 m. La corte è sempre situata dalla parte opposta alla strada.

Nell'ambito delle linee guida sono stati condotti alcuni esperimenti progettuali volti alla costruzione di un nuovo tessuto urbano. Questi esercizi hanno messo in luce anche la necessità di strutturare gli spazi pubblici esistenti e di progetto onde dare all'intera frazione una chiara e leggibile struttura spaziale.

In questo contesto riprendiamo uno degli esercizi, costituito dall'aggregazione per fasce con fronte compatto edificato affacciato sulla strada e un retro compatto verde che potrebbe affacciare su spazi comuni di servizio.

L'Ufficio di Piano ha previsto che nei prossimi 10 anni si verifichi l'insediamento di 830 nuovi abitanti. L'esercizio colloca 350 case d'abitazione, considerando un nucleo familiare composto da 2,4 persone (fonte Istat).



MICROSTORIA

Donigala Fenughedu nasce come centro di fusione di piccoli agglomerati rurali scomparsi a causa della peste nel 1700, sebbene le origini dei primi insediamenti sul posto risalgano all'epoca prenuragica e nuragica.

Tali insediamenti erano Fenugheda, Nuracraba, Gutturu Mannu e Cannedu, oltre a Tzuarbara un poco discosto verso nord.

Sono stati rilevate tracce di epoca nuragica con un nuraghe ad antemurale presso il santuario del Rimedio, dove doveva trovarsi l'insediamento di Nuracraba, oltre ad un insediamento d'epoca romano repubblicano

Questo villaggio si estendeva nella zona del Rimedio, laddove è la tenuta del fu Don Efsio Carta, e la chiesa del Rimedio era la parrocchiale di Nuracraba, che allora si riduceva ad una piccola chiesetta, e che oggi è divenuto il celebre Santuario della Madonna del Rimedio.

Si doveva estendere in regione Fenugheda un ben avviato insediamento fenicio e punico testimoniato da vasellame, terrecotte figurate e rinvenimenti monetali, insediamento che ha un suo continuum come il precedente in epoca romana e altomedievale con insediamenti accresciuti.

Uno di questi si chiamava Zuarbara, e quella regione è tuttora chiamata Su cuccuru de Zuarbara, dove esistono indiscutibili avanzi d'antiche costruzioni.

A circa un chilometro dal paese abbiamo l'antica plurisecolare chiesetta campestre di Santa Petronilla Vergine Romana, si cui sagrato è possibile rilevare attualmente le vestigia di un nuraghe ormai dirutto.

Di fronte alla chiesa ci sono tre maestosi e secolari alberi di"olivastro, molto probabilmente della stessa età della chiesa, che pare si possa

far risalire al XIII o XIV secolo, sebbene tante volte restaurata.

Le terre appartenenti già a Fenugheda, Nuracraba, Gutturu Mannu e Cannedu, facenti parte del nostro comprensorio, nel 1745 vennero dall'Intendente Generale del Regno Sardo, venduti o infeudati al Duca di S. Pietro Don Bernardino Genovese della Guardia, e nel 1838, erano posseduti dal feudatario Don Francesco Aymerich, figlio del fu Stefano, marchese di Villaerrosa e S.Croce. (Sentenza 11 luglio Dall'anno 1767 al 1836 Donigala ha fatto parte del feudo del Marchesato d'Arcais, Signoria del Campidano Maggiore, marchesato nato nel 1767 per investitura del Re Carlo Emanuele III. Quale primo marchese è stato Don Mariano Nurra, sua moglie Donna Maria Margherita De Roma, deceduta nell'anno 1773 è seppellita nella chiesetta do S.Martino fuori le mura di Oristano; non ebbero discendenti.

L'ultimo Marchese d'Arcais è stato D.Francesco Flores Nurra, finché il feudo venne estinto nel 1836 in virtù della legge emanata in quell'anno dal Re Carlo Alberto, che abolì tutti i feudi del suo regno.

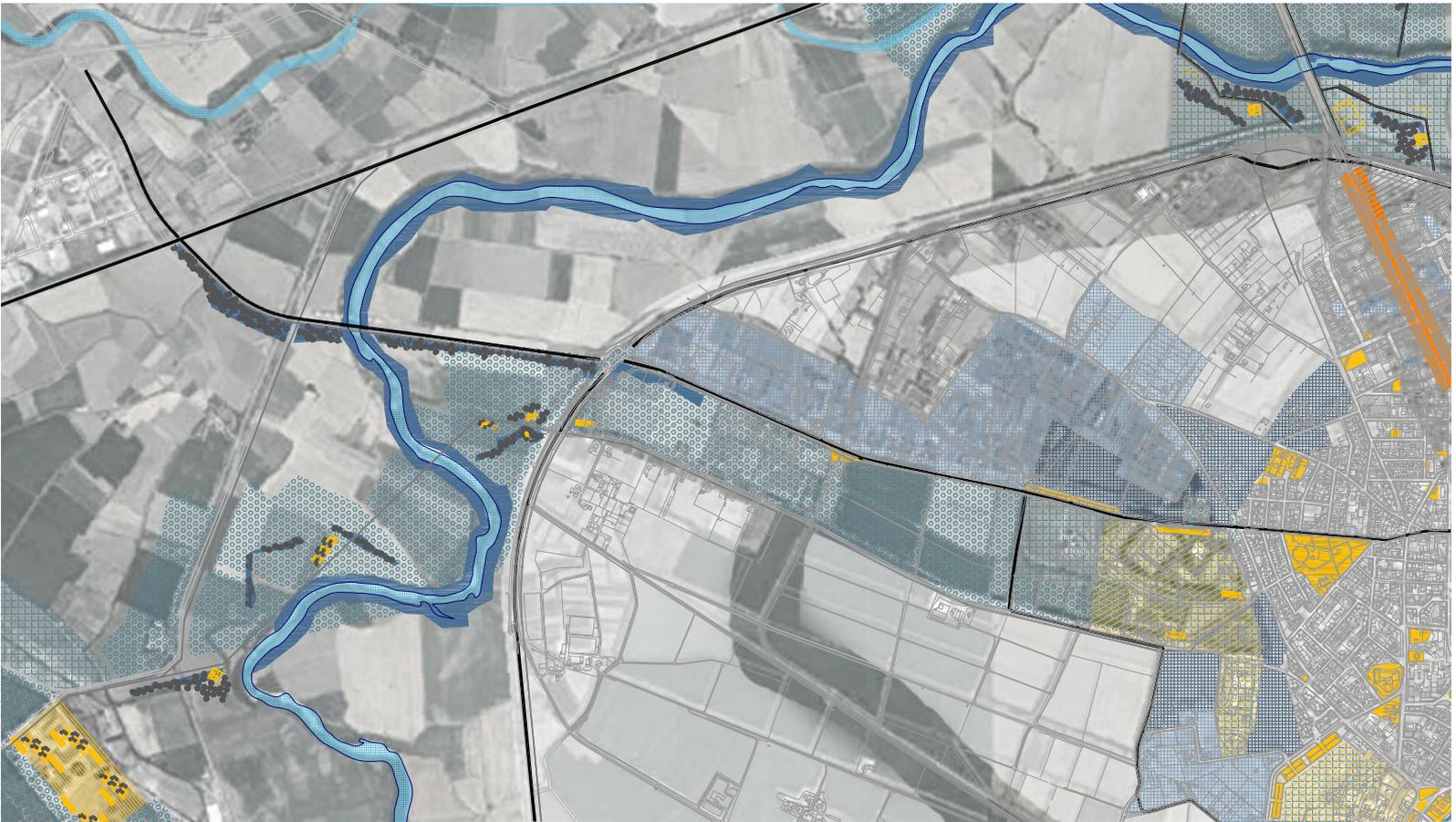
Il nostro paese si è retto comune a sé sino al 1926 quando è passato come frazione al comune di Oristano, e dal 1926 abbiamo avuto l'acqua potabile, con lavatoio, abbeveratoi per gli animali, ed in seguito anche per le abitazioni private per chi ne facesse richiesta; dagli anni trenta abbiamo anche l'energia elettrica per l'illuminazione e nelle abitazioni. Queste sono state le prime opere pubbliche del Regime fascista. L'attuale cimitero è stato inaugurato nel 1930.

Questo cimitero ha sostituito quello vecchio e piccolo che esisteva a fianco della chiesa parrocchiale, dove attualmente c'è il salone parrocchiale.

(fonte: relazione Ufficio di Piano, maggio 2009)

tessuto abitativo_Donigala





5.3 zoom: l'abitare diffuso

In vaste zone del territorio oristanese si è sviluppato negli ultimi decenni un modo di abitare diffuso. Non è un fenomeno nuovo e neppure un fenomeno che connoti Oristano diversamente da altre parti del territorio nazionale ed europeo. La formazione di vasti territori di abitazioni disperse è ciò che più fortemente ha segnato gli ultimi decenni e trova le sue ragioni nell'affermarsi di una società più attenta a valori individuali che a valori collettivi.

L'abitare diffuso ha indubbiamente dei vantaggi per chi si costruisce una casa unifamigliare con il proprio giardino. Ma ha anche degli svantaggi da un punto di vista più generale: un più consistente uso (consumo) di suolo; un necessario ricorso all'uso dell'automobile per ogni spostamento; una maggior distanza dai principali servizi pubblici e collettivi (asili, scuole, farmacie, etc.), una minor spinta verso la coesione sociale.

Tipico delle zone dell'abitare diffuso è che diverse parcelle siano edificate ed altre, spesso intercluse, rimangano, per molte ragioni legate alle molte storie della proprietà, inedificate per lunghi anni se non per sempre. Il che aggrava gli svantaggi sopra elencati.

Rimuovere questi svantaggi attraverso una migliore e più efficace infrastrutturazione ed attrezzature di queste zone (che potrebbero divenire, se ben progettate, degli esempi di "città giardino") può divenire uno degli scopi della futura politica urbanistica di Oristano.



5.3 zoom: torangius e su brugu

Alla dispersione delle case individuali con giardino si oppone il quartiere di edilizia pubblica o la parte di città compatta di più antica formazione. Trangius e Subrugu testimoniano di queste due differenti situazioni. Esse corrispondono a modi e stili di vita differenti: diversi dall'abitare in una casa isolata con giardino, ma diversi anche tra di loro, benchè accomunati da una più forte prossimità.

La prossimità non sempre dà luogo ad una maggiore solidarietà e coesione sociale. E' questo uno dei problemi maggiori che la città contemporanea deve affrontare.

Le maggiori esperienze nel contesto nazionale ed europeo hanno messo in evidenza il ruolo importante che, in entrambi i casi qui richiamati, hanno le attrezzature collettive, il disegno dello spazio pubblico, le strategie di recupero degli edifici degradati, i livelli di manutenzione dell'edificato come dello spazio pubblico.

Ciò richiede dei progetti specifici.

Torangius e Suburugu debbono essere affrontati in questo modo e debbono divenire dei casi esemplari che insegnino alle altre parti simili della città e costruiscano due reali alternative al modo di abitare disperso.

