



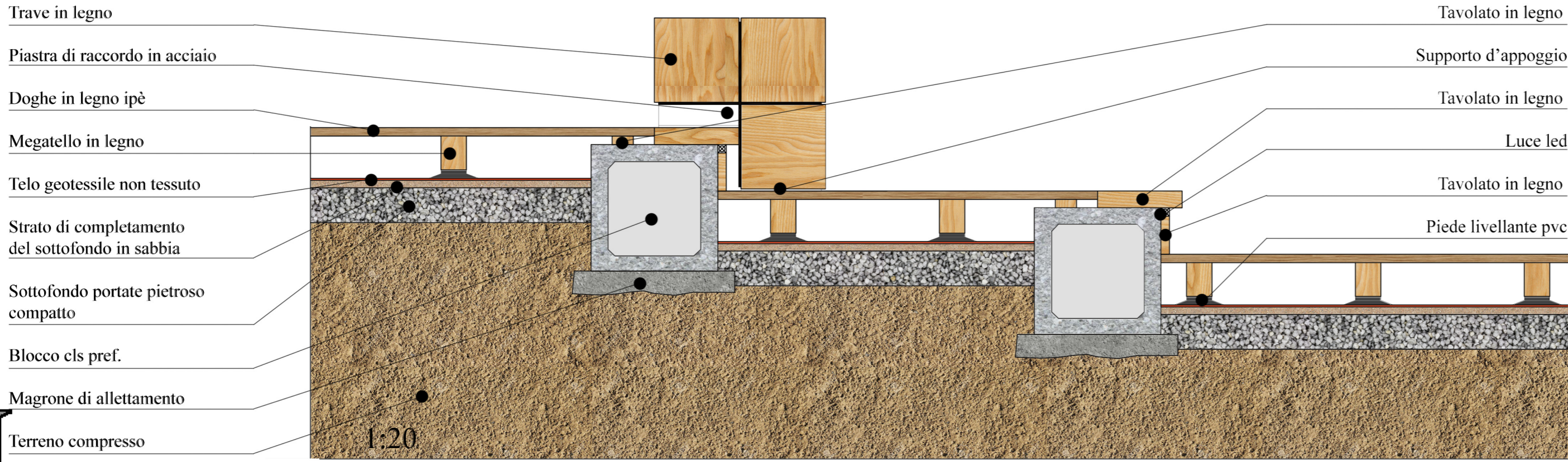
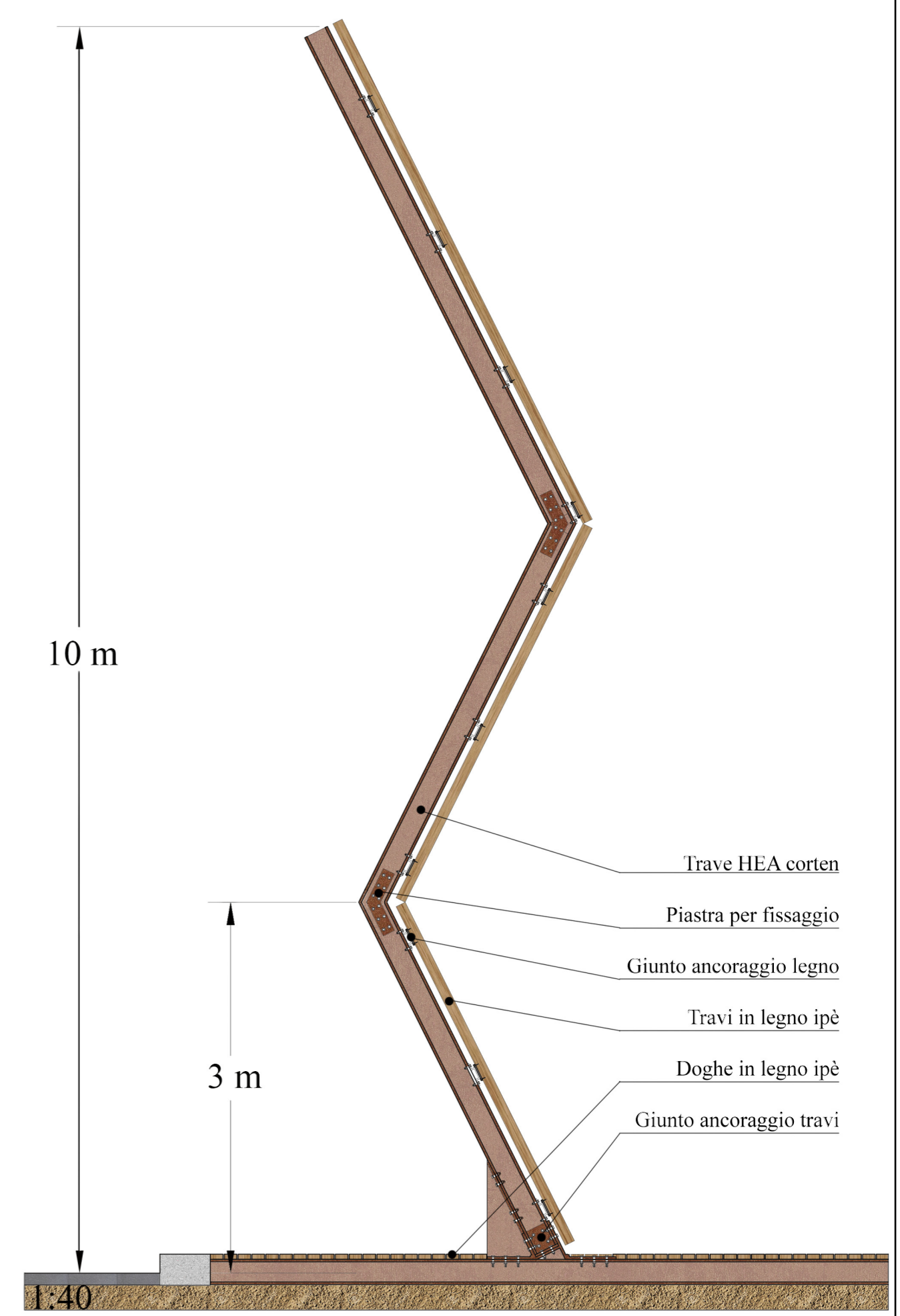


LEGENDA MATERIALI

	GRANITO		PRATO ERBOSO
	BASALTO		LEGNO

SCALA 1:200





**CONCORSO DI PROGETTAZIONE
a procedura aperta in unico grado
in modalità informatica**

“Riqualificazione urbanistica della Piazza Manno”

CIG: 7852505 CUP: H16G20000120005

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il progetto

Attraverso un'esposizione sintetica, ma completa, si vuole delineare l'approccio metodologico con cui si intende affrontare la prestazione al fine di offrire alla Stazione Appaltante un quadro completo delle attività che si pensa di svolgere.

L'impostazione metodologica e culturale che si intende adottare affida all'architettura ed al progetto architettonico, il perno di riferimento centrale dell'elaborazione, a cui deve accompagnarsi da un lato una grande attenzione per gli aspetti ambientali e paesaggistici e dall'altro il coinvolgimento di competenze specialistiche, che devono riguardare i diversi aspetti relativi alle tecniche di valorizzazione e riqualificazione e agli aspetti tecnologici e impiantistici.

Attraverso una chiara impostazione progettuale, in grado di fornire risposte precise ai singoli problemi in campo, la prestazione professionale in oggetto potrà essere elaborata nelle fasi progettuali successive in maniera completa, approfondita e fattibile in ogni parte. In quest'ottica tutte le scelte saranno volte all'impiego di soluzioni tali da garantire il minimo impatto in fase di cantiere, la riduzione degli interventi di manutenzione e una maggiore facilità di gestione, utilizzando sistemi e materiali con caratteristiche prestazionali di facile installazione, manutenzione e durevolezza.

La valorizzazione e riqualificazione di piazza Manno, dotata di importante valore storico e testimoniale, rappresenta un tema progettuale molto delicato.

Il rapporto tra parti antiche e parti nuove è oggetto di un ampio dibattito culturale: alcune importanti realizzazioni hanno perseguito l'idea di un'architettura “neutrale”, che in maniera molto discreta si accosta alle rovine antiche. Altri esempi sono invece orientati verso soluzioni di maggiore impatto figurativo. Un orientamento molto interessante punta a lavorare su un'architettura che tende ad evocare o, in alcuni casi, a completare in maniera più o meno esplicita, gli edifici e gli spazi storici. Anche in questo caso le posizioni culturali sono molto diversificate. In alcuni casi si lavora su soluzioni tecnologiche molto innovative (serigrafie, rilievi proiettati su schermi etc...) finalizzate alla restituzione della configurazione originaria delle rovine. Emblematico, in questo caso è l'intervento di Heidontor a Carnuntum (2007) dove si sono utilizzati pannelli prospettici trasparenti per la ricostruzione dell'arco romano. In questo caso il ruolo dell'architettura è fortemente strumentale alla ricostruzione dell'antico, pervenendo a configurazioni spaziali spesso poco convincenti. Più interessante risulta, invece, un approccio ibrido, nell'ambito del quale l'intervento contemporaneo non rinuncia alle proprie prerogative spaziali e figurative, ma tende al tempo stesso ad evocare in maniera più o meno diretta la spazialità, le tecnologie, la forma complessiva delle strutture storiche. “Show, don't tell” si potrebbe dire, prendendo in prestito uno dei più consolidati insegnamenti della scrittura creativa anglosassone.

Quest'ultimo approccio sembra quello più pertinente per il caso della piazza, dove la singolare storia, con la sua eccezionale potenzialità anche in funzione della suggestiva spazialità, può suggerire interessanti spunti di riflessione.

Non si tratta di riproporre in maniera emulativa parti di architetture perse, ma di costruire brani di architettura contemporanea attenti alle attuali esigenze di accessibilità e di fruibilità, che, nel rapporto con il contesto, restituiscano una spazialità fortemente legata a quella storica.

La separazione di manufatti del passato dal sistema di condizioni che ne ha generato l'esistenza, la loro “musealizzazione”, spesso rende meno comprensibili e meno accattivante la visita al monumento stesso. Si dovrà lavorare quindi al perfezionamento progettuale in grado di affrontare puntualmente gli specifici problemi dell'area, ma anche alla redazione di un progetto paradigmatico, attraverso il quale si delineano soluzioni adeguate ai problemi legati alla valorizzazione, alla trasformazione compatibile ed alla conservazione paesistica.

La prima necessità è quella di mantenere evidente la diversità di interventi stratificati nelle diverse epoche storiche. L'intento di attribuire e mantenere funzioni coerenti agevola questa intenzione. Pure con la sostanziale conferma dei caratteri tipologici l'area sarà adeguata alle funzioni ipotizzate.

Il progetto sarà principalmente fondato sui documenti reperiti, aggiornati e reinterpretati valorizzando gli elementi di pregio e di memoria che si affacciano sulla piazza.

L'attuale Piazza Manno ha costituito per secoli uno dei principali spazi di accesso ed aggregazione della città murata grazie alla presenza di una delle principali porte di relazione tra la città, la campagna e il mare.

Attualmente ricopre “il ruolo di porta” per un breve periodo dell'anno costituendo idealmente l'ingresso della Sartiglia, la più importante manifestazione e patrimonio immateriale della comunità oristanese, mentre si è persa completamente traccia del ruolo esercitato per diversi secoli, presentandosi oggi come uno spazio anonimo e degradato. Il degrado non è legato soltanto alla memoria ma è evidente nelle pavimentazioni divelte, sconnesse e in alcuni casi ripristinate con interventi parziali e materiali disomogenei, nell'arredo urbano molto rado, casuale e irrecuperabile oltre alla presenza costante di autoveicoli in sosta, di strutture dell'ex distributore in disuso e aiuole ormai prive di vegetazione che negano l'aspetto di piazza e il ruolo di cerniera tra città moderna e centro storico (chi si trova nell'attuale piazza Manno non ha la percezione del contesto urbano).

Da questa premessa emerge l'esigenza di ripristinare un segno della memoria mediante un intervento che introduca oltre ai temi classici di riconfigurazione di slarghi e piazze anche concetti di allestimenti stabili e di quinte evocative della propria storia.

La proposta progettuale individua soluzioni architettoniche per la riqualificazione urbana e ambientale degli spazi, seguendo gli indirizzi indicati dall'Amministrazione Comunale nel DPP interpretandoli con l'obiettivo di introdurre nuovi spunti di riflessione utili per la valorizzazione dell'area di intervento.

Per consentire alla stazione appaltante di ridurre gli impatti ambientali degli interventi, considerati anche in un'ottica di ciclo di vita, la progettazione di riqualificazione della piazza fa riferimento già dal momento ideativo ai Criteri Ambientali Minimi riferiti all'Arredo urbano, all'Edilizia, all'Illuminazione pubblica e al

Verde pubblico nella scelta dei materiali, nella riduzione del consumo di suolo e mantenimento della permeabilità dei suoli, nella raccolta, depurazione e riuso delle acque meteoriche per l'irrigazione, nei sottoservizi/canalizzazioni per infrastrutture tecnologiche che dovranno essere predisposti anche per eventuali interventi futuri per scongiurare manomissioni della nuova opera e nella disassemblabilità.

Considerando la possibilità di una futura valorizzazione dei resti dell'antica città giudicale, la cui presenza è stata preliminarmente individuata nello studio archeologico allegato al bando, la ricerca compositiva ha suggerito un duplice approccio nell'elaborazione progettuale, materica ed esecutiva, distinguendo la riorganizzazione degli spazi orizzontali utilizzando prevalentemente metodi e materiali tradizionali rispetto agli elementi verticali proposti con sistemi a secco facilmente disassemblabili per garantire, anche in futuro, la possibilità di intervenire con campagne di scavi archeologici.

In particolare, l'area sui cui insiste la nuova quinta architettonica ripercorre il vecchio tracciato delle mura adagiandosi su di esso con sistema in appoggio a secco da rendere solidale, per esigenze statiche, al terreno a mezzo di pali infissi in apposite aree non interferenti con le risultanze delle indagini georadar realizzando delle strutture a mensola metalliche di supporto alla quinta acqua passante in legno lamellare.

Quest'ultima, oltre ad essere staccata dagli edifici che attualmente delimitano piazza Manno in prossimità dell'accesso alla “città moderna”, ha due passaggi di cui uno tripartito pedonale posizionato nei pressi dell'originale “Port' a Mari” e l'altro carrabile in asse con la viabilità esistente.

Per differenziare l'utilizzo della piazza si è scelto di usare gli stessi materiali della via Duomo per le aree carrabili e i marciapiedi, mentre si è introdotto l'utilizzo del legno per le parti disassemblabili e per le zone dedicate all'aggregazione sociale e quindi funzionali a manifestazioni civili e religiose ed eventi vari reinterpretando anche il concetto dei micro anfiteatri all'aperto.

Gli spazi carrabili saranno lastricati in basalto individuando l'asse principale di percorrenza con slarghi laterali che, in attesa della completa pedonalizzazione, potranno assolvere alle funzioni di sosta privata temporanea, carico/scarico a servizio delle attività e stalli di sosta per disabili. Queste funzioni potranno permanere anche in una prima ipotesi di zona a traffico limitato.

I marciapiedi e slarghi pedonali saranno anch'essi lastricati ma, in continuità con le vicine vie del centro storico già riqualificate, in granito ad una quota rialzata rispetto alla parte carrabile e sempre raccordata con questa tramite rampe per garantire la libera fruizione, sempre nell'ottica della completa pedonalizzazione, da parte di disabili, carrozzine e passeggini.

Gli spazi ampi e protetti possono ospitare i dehors, anche stagionali, delle attività commerciali che si affacciano sulla piazza e sulla via Episcopio che di fatto, in questo intervento, costituisce un'estensione naturale dell'area pedonale della piazza con la possibilità di accessi carrabili limitati a precise fasce di orario per consentire esclusivamente il carico e scarico non diversamente gestibile per attività commerciali ed edifici pubblici.

Il piccolo anfiteatro all'aperto sarà anch'esso accessibile alle persone con ridotte capacità motorie sia nello spazio di ascolto che sulla scena. Come già detto per questo spazio si è scelto l'utilizzo del legno, con essenze adatte all'esterno che garantiscono una lunga durata nel tempo, stabilità e resistenza agli agenti atmosferici anche per creare un ambiente accogliente e protetto, adatto per il gioco dei più piccoli e al tempo stesso in grado di spezzare la “freddezza” della pietra in armonia con la rielaborazione delle aree verdi incrementando le superfici permeabili.

Le aree verdi vengono riorganizzate introducendo il prato sotto le alberature esistenti per consentire un naturale sviluppo dell'apparato radicale attualmente soffocato dalle pavimentazioni esistenti per le quali oggi costituisce la prima causa di degrado.

La quinta architettonica, come già detto, è caratterizzata da un sistema costruttivo interamente a secco. La struttura portante è prevista in acciaio corten mentre l'intero paramento sarà realizzato in listelli di legno lamellare con distanziamenti a definire una permeabilità visiva del 20% con un'altezza variabile riproponendo i leggeri salti di quota delle antiche mura.

La sua forma rievoca le onde del mare così come veniva rievocato nella denominazione della porta medioevale. L'intento, con l'inserimento di questa “quinta moderna”, è di ripristinare in questo tratto di città una percezione che fino all'inizio del secolo scorso si aveva della fortificazione sia per chi viveva all'interno che per chi arrivava per commercializzare i prodotti frutto della propria fatica.

Questa struttura prevalentemente lignea, potrà essere di supporto ad allestimenti temporanei e/o stabili anche in occasione della principale manifestazione che coinvolge l'intera città, la Sartiglia, mantenendo un segno visibile anche nel resto dell'anno.

L'illuminazione principale della piazza potrà essere realizzata con pali per i percorsi principali e, dove possibile, con l'ausilio di proiettori per l'illuminazione dall'alto tramite un sistema crepuscolare di controllo automatico abbinato ad un sistema con comando da remoto che consenta di gestire vari scenari in funzione dell'utilizzo della piazza.

A questa illuminazione principale si aggiunge un'illuminazione lineare a led per segnare i salti di quota dell'anfiteatro all'aperto ed un'illuminazione architettonica per valorizzare la quinta e gli edifici di interesse storico culturale prospicienti la piazza, l'ex liceo ginnasio e l'ex carcere circondariale.

In merito ad opere di difficile valutazione ed in particolare al sistema di trattamento acque del vecchio distributore di carburanti, che oggi risulta collocato sui resti delle vecchie mura giudicali, si prevede di accantonare all'interno della stima sommaria dei costi di realizzazione un importo dedicato che consenta di verificare nelle eventuali fasi successive della progettazione la possibilità di eliminarlo/sostituirlo con sistemi meno impattanti o integrarlo nella progettazione definitiva. Nella soluzione presentata se ne prevede la rimozione salvo verifica tecnica di difficile valutazione in questa fase concorsuale.

Un'attenta valutazione nel corso delle previsioni progettuali e di esecuzione potrà essere utile a considerare nell'ambito delle scelte delegate a ogni fase (ad esempio: nella ricognizione su materiali da campionare, dei dettagli nella messa in opera) la questione non marginale dei possibili risparmi. Uso e manutenzione, solitamente aspetti unificanti nella gestione dell'intervento, vengono richiamati separatamente fin d'ora per mettere in luce aspetti peculiari e conseguenti ricadute. Anche in fase esecutiva le verifiche serviranno a evitare per quanto possibile l'obsolescenza dei materiali di finitura, la cui vita deve essere sensibilmente maggiore del periodo d'uso ragionevolmente previsto. Si mira ad assicurare la sostituibilità/adattabilità/trasformabilità di dotazioni impiantistiche e finiture, mantenendo facilmente accessibili le dotazioni tecnologiche. Si approfondiranno i dettagli onde escludere degrado e manutenzione straordinaria, privilegiando scelte che possano garantire facilità di mantenimento ordinario delle componenti di finitura e impiantistiche.

Sostenibilità dei costi stimati in relazione alla soluzione progettuale proposta

La valutazione economica del progetto è stata eseguita utilizzando i prezzi del Prezzario Regionale dei Lavori Pubblici della Sardegna in vigore approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 27/12 del 23/07/2019.

Tutte le stazioni appaltanti del territorio sono tenute ad utilizzare questo Prezzario ai sensi dell'art. 22 della L.R. 13/03/2018 n. 8 e ai sensi del D.lgs. 50/2016.

Il prezzario regionale, costituendo pertanto guida e riferimento all'attività progettuale, fornisce un opportuno supporto all'attività del tecnico progettista. Esso contempla infatti esclusivamente i requisiti e le caratteristiche minime attinenti alle singole forniture o lavorazioni; fornisce cioè, in generale, voci e prezzi applicabili a situazioni con caratteristiche medie che non sempre sono riscontrabili e direttamente applicabili ad ogni realtà. Per tutte le lavorazioni non presenti sul prezzario di riferimento della Regione Sardegna si è fatto riferimento a prezzi medi desunti attraverso indagini di mercato su lavorazioni e materiali presenti sul mercato della Regione, facendo riferimento in particolare a listini ufficiali delle associazioni di categoria, listini approvati e pubblicati presso le Camere di Commercio e a listini ufficiali delle ditte produttrici.

Il medesimo principio verrà applicato per la valutazione dei costi di manutenzione. Tali costi saranno formulati in base alle lavorazioni proprie dell'elaborato Piano di manutenzione dell'opera che costituirà parte integrata del progetto quale allegato della progettazione esecutiva. Tali costi saranno approfonditi in seguito all'esecuzione dell'opera in quanto dovranno comprendere le eventuali varianti non previste e non prevedibili nella fase di progettazione.

In particolare si illustra di seguito la stima sommaria di spesa per l'intervento suddivisa per le principali categorie d'opera:

DEMOLIZIONI	€ 42.000,00
SCAVI	€ 6.000,00
TRASPORTI E CONFERIMENTI	€ 36.000,00
MASSETTI	€ 70.000,00
PAVIMENTAZIONI IN PIETRA	€ 550.000,00
PAVIMENTAZIONI IN LEGNO	€ 110.000,00
OPERE A VERDE	€ 20.000,00
QUINTA ARCHITETTONICA	€ 140.000,00
ARREDO URBANO	€ 15.000,00
IMPIANTI ILLUMINAZIONE, SOTTOSERVIZI E SPECIALI	€ 70.000,00
OPERE DI DIFFICILE VALUTAZIONE	€ 20.000,00
ONERI DELLA SICUREZZA	€ 21.000,00

Descrizione dell'area di cantiere ai fini della sicurezza

Il progetto interessa un'area del Comune di Oristano, situata ai margini del centro storico ai confini del centro matrice di prima formazione.

L'area di cantiere confina a nord con la Via Vittorio Emanuele II e la via Angioi, a sud con la rotonda di piazza Indipendenza dove confluiscono oltre all'attuale piazza Manno anche le vie Cagliari, Solferino e S. Martino. Vi è da specificare che dell'area di intervento come su definita fanno parte anche la via Episcopio e parte della via Vittorio Emanuele II. La piazza è delimitata da una cortina di edifici alcuni dei quali con funzioni pubbliche e altri con attività commerciali per i quali sarà necessario, compatibilmente con gli interventi, mantenere una continuità di fruizione pubblica, oltre al collegamento secondario del deposito dei mezzi pubblici verso la via Episcopio.

L'area effettiva di cantiere ricomprenderà quindi oltre l'attuale piazza Manno anche la via Episcopio e parte della via Vittorio Emanuele II.

L'intervento dovrà avere dal punto di vista della sicurezza, un supplemento di attenzione per valutare le interferenze che si potrebbero verificare quindi non soltanto per la natura propria del cantiere ma anche per

consentire, durante la realizzazione dell'opera, la continuità commerciale e di funzione pubblica limitrofa oltre alla gestione del traffico con ripercussioni nel collegamento città moderna/centro storico.

Altra interferenza da valutare è quindi quella tra la viabilità corrente, veicolare e pedonale, e la viabilità di cantiere durante tutto il periodo di esecuzione dei lavori. Questo aspetto dovrà dunque essere particolarmente approfondito in sede di redazione del PSC visto il carattere sensibile dell'area.

La delimitazione dell'area di cantiere risulta di immediata individuazione, in quanto può essere riferita agli attuali accessi alla piazza, ipotizzando uno scarto temporale per la sola via Vittorio Emanuele II che per riorganizzare il traffico potrebbe essere oggetto di intervento prima del resto della piazza.

Di particolare rilevanza ai fini della redazione del PSC è la presenza all'interno dell'area degli edifici e funzioni esistenti che, anche se non oggetto d'intervento, di fatto con questa dialogano e su questa riversano sottoservizi e accessi.

Di fondamentale importanza e prioritaria attenzione da parte del CSE saranno le considerazioni sulla presenza di fattori esterni che comportino rischi per il cantiere e degli eventuali rischi che le lavorazioni di cantiere possono comportare per l'area circostante, e tutte le misure da adottare per evitarle.

La redazione del PSC dovrà tenere in debito conto, conducendo un'attenta analisi delle possibili interferenze, l'individuazione del rischio, tra aree di cantiere ed aree esterne allo stesso.

La normale dotazione di attrezzature in uso alle imprese per l'esecuzione delle lavorazioni previste, non comporterà particolari problematiche sull'ambiente prossimo al cantiere.

Saranno previste prevalentemente verifiche sull'adeguata protezione delle aree interessate dai lavori lungo il bordo della sede stradale con transito di auto, con la predisposizione di segnaletica ed eventuali sistemi di protezione.

Non si prevedono particolari rischi trasmissibili all'esterno durante le operazioni di approntamento del cantiere, del montaggio delle recinzioni e della realizzazione degli impianti di cantiere.

Le operazioni di ingresso e uscita dal cantiere non comporteranno particolare intralcio o difficoltà al traffico veicolare.

Il PSC prevederà il rispetto di un rigido sistema di percorsi veicolari e pedonali interni al cantiere, per consentire il collegamento in sicurezza delle varie aree, nonché lo scarico e carico dei materiali da costruzione e dei rifiuti.

Sarà garantito il passaggio delle persone e dei veicoli non addetti al cantiere in completa sicurezza nelle zone limitrofe allo stesso, in modo da consentire lo svolgimento delle attività indipendenti ai lavori.

Saranno previste le dotazioni necessarie a garantire l'impossibilità d'invasione con mezzi, strumenti o materiali delle aree non interessate dal cantiere.

Gli accessi degli operai e dei mezzi saranno organizzati in modo da separare in sicurezza i percorsi carrabili e pedonali.

La realizzazione e l'utilizzo di opere provvisorie fisse e mobili, a seconda della fase di lavorazione che si sta eseguendo, si svolgerà nella maniera corretta e meno pericolosa per gli operai impegnati nelle lavorazioni. Saranno approntate tutte le opere di prevenzione dei rischi di caduta dall'alto e di caduta di materiale dall'alto.

Saranno previsti un punto di scarico/carico generale e dei percorsi destinati a mezzi più leggeri, che trasportino i materiali e i macchinari di volta in volta necessari all'esecuzione dei lavori nelle varie fasi. Non si prevedono particolari cambiamenti alla circolazione stradale esistente salvo quanto su specificato.

All'interno dell'organizzazione generale del cantiere saranno previste la realizzazione e l'utilizzo di opere provvisorie fisse e mobili, a seconda della fase di lavorazione che si sta svolgendo.

La recinzione del cantiere sarà collocata lungo tutto il perimetro dell'area di cantiere non servita da recinzioni già esistenti, in stretta continuità con gli edifici che definiscono la piazza. Sarà realizzata in rete metallica elettrosaldata autoportante. Per le parti di cantiere esposte alle intemperie, ove sia necessario l'accantonamento di materiali o di macchinari sensibili, saranno posizionate delle coperture provvisorie con struttura metallica e copertura in lamiera grecata di protezione.

Inoltre saranno posizionati nelle parti di cantiere in alto parapetti provvisori anticaduta in tubolari metallici, con assi battipiede e traversi in legno.

Le opere di ponteggio saranno realizzate a norma di legge, in modo da poter svolgere in sicurezza tutte le opere necessarie allo sviluppo in alzata della costruzione.

Saranno previsti il montaggio e l'approntamento delle parti fisse del cantiere e dei baraccamenti, che accompagneranno tutte le fasi dei lavori e che saranno posizionate in modo da non interferire con le lavorazioni e allo stesso tempo mantenere in efficienza il funzionamento degli uffici direttivi, nonché le attrezzature necessarie al ricovero degli operai e in particolar modo dell'infermeria.

Il flusso di trasporto dei materiali in cantiere sarà organizzato in modo organico e funzionale, dal punto di deposito dei mezzi provenienti dall'esterno fino alle aree impegnate dalle opere. I mezzi provenienti dovranno immediatamente essere parcheggiati nella zona di sosta e manovra appositamente prevista e scaricare i materiali nella zona dedicata al carico/scarico, per poi essere accantonati nelle zone di deposito nelle immediate vicinanze.

La segnaletica di sicurezza del cantiere sarà installata in modo che l'insieme dei segnali attiri in modo rapido l'attenzione delle persone e trasmetta facilmente il messaggio di base, volto a garantire la sicurezza attraverso la propria forma geometrica, il colore e l'eventuale simbolo. La segnaletica di sicurezza non sostituisce in alcun caso le necessarie misure di protezione ma è da ritenersi complementare ad una più generale organizzazione del sistema.

Stima sommaria dei costi della sicurezza

Ad una prima sommaria stima, si stabilisce il costo della sicurezza verificando anche parametri desunti da interventi similari realizzati, secondo le modalità di cui all'art. 22 comma 1 secondo periodo del DPR 207/2010, e ai sensi del D.Lgs. n° 81 del 9 Aprile 2008 è pari a € 21.000,00, equivalente a circa il 2,00 % dell'importo totale dei lavori.

In fase di progettazione esecutiva verranno fornite più precise indicazioni al Committente sui costi della sicurezza che saranno evidenziati nel PSC.