



**PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA**  
art. 41 D.Lgs 63/2023

**RIFACIMENTO DEI MARCIAPIEDI DI VIA NAPOLI**  
Riqualificazione dell'asse urbano di Marrubiu  
CUP: I67H23001800005  
CIG: A03E6C893A

**D.1**

**RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA**

Sindaco - Luca **Corrias**  
Assessore Lavori Pubblici - Paolo **Soru**  
Responsabile - Ing. Manuela **Saba**  
RUP - geom. Roberto **Figus**

**Abeille**  
**Progetto**  
arch. Enrica **Campus**

**Co-progetto**  
arch. Claudia Meli, arch. Claudia Pintor

**Collaboratori**  
arch. Paola Serpi, arch. Andrea Scalas

Data **novembre 2024**

VISTO



## INDICE

<b>PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>1 IL CONTESTO E LO STATO DI DIRITTO</b>	<b>3</b>
<b>2 L'ASSE URBANO DI VIA NAPOLI</b>	<b>6</b>
2.1 <i>Caratteri della strada</i>	6
2.2 <i>Punti di debolezza e forza della strada</i>	8
<b>3 UN PROGETTO PARTECIPATO</b>	<b>11</b>
<b>4 IL PROGETTO</b>	<b>13</b>
4.1 <i>L'idea portante</i>	13
4.2 <i>Un tema critico: la strada senza il marciapiede</i>	14
4.3 <i>Dalla strategia al masterplan di progetto</i>	16
4.4 <i>I tratti di accesso</i>	22
4.4.1 <i>Il disegno degli spazi</i>	22
4.4.2 <i>Il progetto delle visuali</i>	23
4.4.3 <i>Il progetto dell'accessibilità per tutti</i>	24
4.4.4 <i>I colori e i materiali</i>	26
4.4.5 <i>Le pavimentazioni</i>	28
4.4.6 <i>L'arredo</i>	29
4.4.7 <i>La vegetazione</i>	30

## **PREMESSA**

Il *Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica* della riqualificazione dell'asse urbano di Marrubiu, con particolare riferimento al **rifacimento dei marciapiedi di via Napoli**, è finanziato con il Fondo progettazione degli Enti locali. L.R. n. 3 del 9 marzo 2022, confermato con DELIBERAZIONE N. 22/5 DEL 28.06.2024.

Il presente progetto è considerato una implementazione della proposta presentata alla fine di dicembre 2023, sulla base della quale sono state avviate le interlocuzioni con ANAS, ente titolare della strada statale 126, denominata nel tratto urbano via Napoli, e da cui è stato avviato un **processo di partecipazione pubblica** sulla riqualificazione dell'asse viario.

In una prima fase il progetto, ragionando sull'intero asse viario, si è concentrato sul tratto ricadente nel centro storico, per poi spostarsi sull'attuazione nei tratti di accesso all'area urbana, sino al limite del centro matrice.

La scelta di intervenire sui tratti estremi è stata dettata in particolare dalla volontà di agire sul tema della riduzione della velocità delle auto in ingresso, che con la stessa velocità attraversano poi il centro storico e gli ambiti a maggiore frequentazione.

Ne deriva quindi un progetto di fattibilità tecnico economica delle teste urbane sud, in relazione con Terralba, e nord di connessione con la SS 131.

La redazione iniziale del PFTE ha definito l'opportunità di accedere al anche occasione per attivare il finanziamento per la sua realizzazione.

Il costo complessivo dell'opera ammonta a **€ 840.000,00** di cui € 629.019,14 per la realizzazione delle opere e € 210.980,86 di somme a disposizione dell'amministrazione, di cui **€ 700.000,00 a valere sul finanziamento di cui alla LEGGE REGIONALE 21.11.2024, N. 18, ART. 15, COMMA 1** e € 140.000,00 in cofinanziamento da fondi comunali.

## 1 IL CONTESTO E LO STATO DI DIRITTO

Il comune di Marrubiu si colloca nella parte centro occidentale della Sardegna con un territorio che degrada dai versanti del Monte Arci alle pianure della bonifica, con una separazione tra la pianura e la porzione pedemontana e montana, rimarcata dal tracciato della SS 131.

Come il territorio rurale è diviso in due parti dall'infrastruttura della SS 131, il centro urbano è suddiviso porzioni dall'asse della ferrovia Cagliari-Sassari e dal canale di bonifica adduttore Tirso-Arborea.

Questi assi, con orientamento sud-est / nord-ovest, sono interconnessi da un'altra infrastruttura rilevante, quella della SS 126, che attraversa il centro urbano e ne struttura il suo asse principale.

A sud-ovest del canale di bonifica si struttura il nucleo storico, caratterizzato da un tessuto minuto e strade strette e contorte, la cui matrice presenta l'anomalia della strada principale, via Napoli coincidente con la SS 126 (di seguito via Napoli).

Il Centro Storico di Marrubiu, nonostante le modeste dimensioni, conserva i caratteri tipici dei centri del campidano, riconoscibili nella matrice urbana e nelle abitazioni tradizionali in ladiri o in pietra ancora presenti.



>> Immagine di inquadramento tratta dalla Tav.1

Il centro urbano, dal nucleo storico si è sviluppato principalmente in direzione nord verso la ferrovia, lungo la ferrovia e lungo il canale e poi successivamente oltre l'asse ferroviario. Questa espansione è quella che oggi costituisce le aree più marginali, con minore dotazione di servizi e spazi pubblici. Minore è stata invece l'espansione in direzione sud e sud-ovest, tanto che il limite del centro matrice è quasi il margine del centro urbano.

Il centro urbano è caratterizzato da **tre accessi** distinti: uno a sud da Terralba, uno a ovest da TancaMarchesa / Arborea e una a nord-est dalla SS131.

L'ingresso a ovest avviene da una strada provinciale, via Oristano, che si conclude in testa alla ferrovia e alle aree della stazione ferroviaria. Gli altri due accessi sono quelli lungo la SS 126 e quindi sulla via Napoli.

Ambedue le strade di accesso sono degli assi lunghi e rettilinei, con una sezione ampia, condizione che spesso, ingenera la percorrenza ad una velocità non adatta al centro urbano.

La prossimità con la SS 131, la presenza della ferrovia che attraversa il centro urbano, rendono Marrubiu un importante crocevia sul nodo SS 126 – Terralbese – Guspinese – costa verde.



>> I tre ingressi urbani: a sinistra da ovest (sp 61), da nord e da sud (ss 126)

Oltre alla SS 131 il tratto nord di via Napoli (SS126) collega Marrubiu al proprio territorio rurale, in particolare a quello montano e pedemontano, diventando dopo lo svincolo sulla SS 131 strada provinciale n.68. Parte del territorio di Marrubiu ricade nel Parco Regionale del Monte Arci in cui ricadono aree della storia antica (sito archeologico di *Is Bangius*) e dell'identità sociale e religiosa (Chiesa di *Santa Maria di Zuradili*).



>> La vista del Monte Arci percorrendo la strada sp 68 e la Chiesetta di Santa Maria di Zuradili.

Il Comune di Marrubiu è dotato di PUC, approvato con Del. C.C. N. 57 del 08/11/2002 e pubblicato sul BURAS N. 5 del 18/02/2003, che riconosce parte dello spazio strutturato di interesse del progetto come area standard, a rafforzare il ruolo che lo spazio aperto lineare lungo le strade può e deve compartecipare ad un più ampio progetto dello spazio pubblico pedonale.

Il Comune di Marrubiu rientra tra gli ambiti costieri del PPR ed in particolare appartiene all'Ambito n. 9 Golfo di Oristano, che si chiude a est nel settore pedemontano del Monte Arci.

In attuazione dell'art. 143 del D.Lgs. 42/2004 il PPR individua il canale di bonifica come corso d'acqua di interesse paesaggistico e lo sottopone a tutela nella fascia dei 150m. È indubbia l'importanza paesaggistica e identitaria del canale di bonifica a cui si aggiunge un suo valore ecologico e ambientale.

Anche il centro urbano è posto a tutela paesaggistica in quanto nucleo di prima e antica formazione, valore non riconosciuto dal PUC che non individua la zona A – centro storico.

## 2 L'ASSE URBANO DI VIA NAPOLI

La via Napoli, coincidente con la strada statale 126 nelle competenze ANAS, rappresenta l'asse urbano principale dell'abitato di Marrubiu, non per la dimensione della sezione stradale ma sia perché ne rappresenta l'accesso sia per le attività che vi si attestano.

Nella struttura urbana di Marrubiu sono presenti anche altri assi stradali con una sezione di larghezza simile a quella di via Napoli, vedi la via Oristano o il transetto dell'asse del canale, ma nonostante la dimensione non hanno lo stesso interesse di via Napoli.



>> Spazi urbani con transetti di misura elevata costituito dalle strade e dal canale, di connessione tra via Oristano e via Napoli.

### 2.1 Caratteri della strada

La via Napoli si può suddividere in diversi ambiti, o tratti, definiti dal rapporto tra la strada e la struttura urbana che la circonda.

In particolare si distinguono quattro tratti:

- il primo tratto si identifica nel **marginale sud** e attraversa un'area a carattere prevalentemente abitativo, con una sezione stradale molto ampia: una carreggiata a doppio senso di marcia, una larga banchina punteggiata dagli alberi di leccio e un marciapiede di larghezza pressochè costante, pavimentato con elementi quadrati in cemento. Complessivamente si distinguono quindi: lo spazio delle auto in movimento, lo spazio delle auto in sosta (la banchina) e un minore spazio pedonale.
- il secondo tratto si identifica con la porzione attraversata del **centro matrice**, sino al nodo del canale. In questo tratto la sezione stradale è minore: la carreggiata a doppio senso è affiancata solo parzialmente da un marciapiede. Non è presente lo spazio della banchina e sono assenti gli elementi vegetali.
- Il terzo tratto si estende tra il canale e la ferrovia e rappresenta **l'ambito delle relazioni commerciali e sociali**. La sezione stradale ampia è organizzata nella parte centrale di circolazione con carreggiata a doppio senso, la banchina usata per la sosta delle auto o come prosecuzione esterna delle attività commerciali e il marciapiede. Anche qui la banchina è intervallata da aiuole con cordolo per i lecci. Su questo tratto si attestano anche alcuni spazi pubblici areali, come ad esempio la piazza di San Giuseppe.
- Il quarto tratto è quello che si sviluppa oltre il passaggio a livello sino alla fine del tessuto edificato e si identifica come **marginale nord**, e per la separazione della ferrovia è considerata la vera e propria periferia. La sezione della strada ha le stesse proporzioni del

marginale sud: la parte delle carreggiate per la circolazione ampia e a doppio senso di marcia, la banchina, intervallata dalle aiuole dei lecci. Benchè la strada abbia una sezione simile al margine sud la percezione in questo caso è di uno spazio molto più ampio dato dalla relazione con gli edifici che sono per lo più costruiti non sul filo ma a distanza dal confine, come previsto nei tessuti di zona B. Alcune eccezioni denotano che questa parte, oltre la ferrovia è di una espansione recente, ma alcune case isolate già esistevano, in particolare nel fronte a monte.

Per quanto sia distinguibili quattro tratti non si può non riconoscere che via Napoli conservi un carattere di unitarietà, vuoi perché attraversa l'intero centro abitato, vuoi perché ha una continuità materica, vuoi per la presenza dei lecci. In particolare sono proprio gli alberi che ne sottolineano il ruolo di centralità urbana, trasformandola in un vero e proprio viale.

Marrubiu a differenza di altri centri urbani della piana terralbese ha una matrice con assi viari ampi che spesso sono stati alberati, elevando la dotazione vegetale che oggi si rivela essere fondamentale per la qualità ambientale delle città.



La continuità dell'asse viario di via Napoli è intervallata in alcuni punti da spazi urbani rilevanti, che rivestono una importante potenzialità di relazione: un primo nodo è quello dello slargo della biblioteca; un secondo nodo è quello dell'attraversamento del canale con su un lato il mercato civico e sull'altro spazi aperti lineari sviluppati sul canale tomabato; il terzo nodo è quello della stazione ferroviaria con gli ampi spazi antistanti.

L'analisi puntuale di via Napoli, consente di fare una riflessione più ampia sul ruolo della strada nella spazio urbano contemporaneo, sulle trasformazioni d'uso subito e sulle dinamiche sociali che ruotano attorno alla strada.

Via Napoli è stata il cuore pulsante del paese, così come riferito anche dagli abitanti, dove si attestavano le attività economiche principali e dove si sviluppavano le relazioni sociali, svolgendo quel ruolo di strada-piazza, anche grazie ai nodi che la intervallano. Le dinamiche economiche nel tempo hanno portato via Napoli a perdere quell centralità vitale, lasciando in evidenza esclusivamente la centralità di attraversamento.

Non meno rilevante è la dominante presenza delle auto il cui uso è divenuto sempre più preponderante, ancorpiù nei piccoli centri, non per una questione di distanze interne, ma per la necessità di estendere i propri spostamenti verso centri maggiori.

La strada e più in generale i paesi, subiscono trasformazioni indotte da fenomeni che difficilmente possono essere governati entro l'ambito dell'intervento pubblico, ma trovano esclusivamente risposta nella forte e coesa collaborazione tra privato e pubblico.

Restano quindi due scenari: abbandonarsi ad un declino o iniziare a costruire spazi urbani di qualità che possano divenire attrattivi, che migliorino la percezione delle aree urbane e indicano ad differente comportamento collettivo.

## 2.2 Punti di debolezza e forza della strada

Come in parte accennato, via Napoli è una strada che per la sua geometria presenta diversi punti di forza che devono però interfacciarsi con lo stato giuridico della strada urbana: essere una **strada statale**.

Questa condizione detta alcune condizioni progettuali che qui non vengono considerate solo come limite, ma come possibilità di esplorare altre soluzioni e non fermarsi alla prima ipotesi. Tra le condizioni principali: la carreggiata non inferiore alla dimensione di 6-6,5 metri; l'impossibilità di modificare la quota strada con rialzi e dossi.

Il tema centrale del progetto di riqualificazione di via Napoli, oltre quello di una qualità architettonica è sicuramente relazionato alla sicurezza stradale dei pedoni.

Una delle principali criticità che oggi viene rilevata è il carico di traffico elevato. Un traffico di percorrenza e attraversamento e non di sosta. Un traffico che non è solo numerosità dei veicoli ma anche e soprattutto velocità.

Questa criticità è molto più sentita e individuabile nei tratti di ingresso (margine sud e margine nord), ma non ne è esime la parte più centrale, dove, dopo un apparentemente rallentamento dettato dai rilevaotori, la direttrice libera induce all'accelerazione, che culmina nella pericolosità della curva di immissione nell'ambito centrale, se si osserva la via in accesso da sud. Condizione che poi si ripete in uscita verso il margine nord ma che si verifica anche nella direzione di marcia da nord a sud.

Il carico di traffico e la velocità sono i due elementi condizionanti la mobilità pedonale nell'attraversamento e la circolazione in bici, mezzo di trasporto ancora molto prediletto, ma marginalizzato proprio per la pericolosità percepita nella strada.

Un carico di traffico che diventa più problematico per il passaggio dei mezzi pesanti, che oggi transitano in particolare per immettersi nella SS 131, a cui si aggiunge il passaggio, fondamentale, dei mezzi del trasporto pubblico.

Una condizione che riguarda in particolare lo spazio veicolare e la relazione con la fruibilità pedonale. Al pedone è dedicato lo spazio del marciapiede che, come visto in pochissimi tratti è assente per la ridotta dimensione trasversale, tra un edificio e l'altro, e che nella sua estensione totale presenta diverse barriere architettoniche.

C'è poi il tema dell'illuminazione ridotta in alcuni punti che, se sia opportuna nella relazione con le abitazioni, diventa indispensabile negli attraversamenti che risultano in alcuni casi: bui e nascosti.

Altro tema di criticità è la sosta delle auto, oggi non strutturata, ma tollerata nelle banchine stradali, che però non sempre hanno larghezza adeguata, tanto che molte auto finiscono per occupare parte dei marciapiedi.



>> Parcheggio sulla via Napoli non sempre rispettoso dello spazio pedonale.



>> Snodo del passaggio a livello

Il quantitativo del traffico diventa ancora più critico quando si chiude il passaggio a livello ferroviario, localizzato nella confluenza tra le due strade principali del paese: via Napoli e vi Oristano. Critico in questo snodo è anche l'attraversamento pedonale che oggi si trova in totale commistione con quello automobilistico, senza nessun tipo di segnaletica e protezione.

Oltre le criticità della via Napoli è importante far riferimento anche ai suoi punti di forza, sui quali far leva per la definizione del progetto.

In particolare via Napoli rappresenta un po' il centro cittadino, quello che potrebbe essere considerato il viale, il corso, dove le persone, prima più frequentemente, si incontravano.

Marrubiu non ha una sua piazza, vera e propria di incontro, così nel corso del tempo si sono consolidati alcuni spazi che proprio sulla via Napoli si attestano: la piazza della stazione, lo spazio lienare del canale, con il punto di ritrovo denominato "il Senato", per le animate discussioni che alcuni cittadini svolgono seduti nelle panchine sotto una pensilina; lo largo della biblioteca.

Via Napoli, come già accennato oltre ad essere la via "commerciale" è anche teatro di alcuni momenti di vita sociale, tra cui quello che richiama un importante numero di persone è il carnevale marrubiese: Su Marulleri, candidato a carnevale storico della Sardegna.

Su Marulleri si pone nelle manifestazioni carnevalensche dell'isola come un carnevale più moderno e contemporaneo, con le maschere e la sfilata dei carri allegorici che sfilano nelle vie principali. Un carnevale quindi molto colorato, affollato, con necessità di spazi di sosta e punti di osservazione.

La via Napoli è anche scenario della processione religiosa di Santa Maria di Zuradili, che dalla chiesa, nel centro storico, accompagna la Santa, sino alla chiesetta sui versanti del Monte Arci.



>> Due momenti d'uso collettivo della strada: il Carnevale "Su Marulleri" e la processione di Santa Maria di Zuadili

### 3 UN PROGETTO PARTECIPATO

Il progetto di riqualificazione dell'asse urbano si pone come momento fondamentale nella visione di rigenerazione urbana avviata dall'Amministrazione che si sostanzia in progetti urbani e in progetti sociali, per questo è stato scelto di affinare le riflessioni tecniche con un momento di ascolto e partecipazione degli abitanti di Marrubiu.

Il progetto è stato sviluppato sulla scorta di numerosi incontri con gli uffici e la Giunta, per valutare attentamente le criticità e le esigenze.

L'incontro con la popolazione denominato: "**PROGETTO PER VIA NAPOLI: immaginiamo insieme la strada principale di Marrubiu**", si è tenuto il 31 maggio 2024 nello spazio de "I cerchi" in Piazza Salvietti, in connessione con il viale del canale di bonifica, subito prossima alla via Napoli.

L'incontro è stata l'occasione per capire dalle persone alcune esigenze, valutare al meglio alcune problematiche rilevate. La percezione della popolazione può infatti rivelare aspetti non osservati o fornire interpretazioni differenti rispetto al rilievo del progettista.

L'incontro si è svolto a partire da alcune domande chiave sulla via (dallo stato attuale ad una proposta di progetto) che hanno consentito di aprire un confronto costruttivo, riversato in una lavagna di sintesi:

#### *Il passato e il presente*

- Come vivevo via Napoli?
- Come vivo ora via Napoli?
- Quali i problemi di via Napoli?
- Quali caratteristiche ha per me via Napoli?

#### *La percezione*

- Qual'è il punto di via Napoli che preferisco?
- Cosa rappresenta per me via Napoli?

#### *Il progetto e i desiderata*

- Cosa vorrei in via Napoli?
- Cosa non vorrei in via Napoli?
- Come vorrei vivere via Napoli?
- Se ci fosse un colore per via Napoli, quale vorrei fosse?



>> L'incontro di partecipazione

## SINTESI

le riflessioni emerse durante l'incontro, che saranno poi selezionate e declinate nel progetto

CRITICITÀ	QUALITÀ	PROPOSTE
<p>TRAFFICO INTENSO E AD ALTA VELOCITÀ</p> <p>SEGNALETICA INSUFFICIENTE O POCO VISIBILE</p> <p>ILLUMINAZIONE INSUFFICIENTE</p> <p>INSICUREZZA PER PEDONI E CICLISTI</p> <p>BARRIERE ARCHITETTONICHE</p> <p>PARTICOLARE PERICOLOSITA' INGRESSO NORD</p> <p>CESURA DELLA FERROVIA CHE CONDIZIONA GLI ORARI DI SPOSTAMENTO</p> <p>PARCHEGGI MAL POSIZIONATI, PARTICOLARMENTE ALL'INNESTO DI VIA ARGENTINA</p> <p>ALBERI TROPPO VICINI ALLE CASE NEL TRATTO SUD</p> <p>ALBERI CHE OSTRUISCONO LA VISIBILITA' DEGLI ATTRAVERSAMENTI</p> <p>ASSENZA DI SEGNALEZIONE E FRUIZIONE DEL SOTTOPASSO FERROVIARIO</p> <p>PARCHEGGI INSUFFICIENTI PER NUMERO E DIMENSIONE NEI PRESSI DELLE ATTIVITA' COMMERCIALI</p> <p>ASSENZA DI SPAZI AGGREGATIVI A NORD DELLA STAZIONE, E CARENZA GENERALE DEGLI STESSI SU TUTTA LA VIA NAPOLI E NELLE INTERSEZIONI</p> <p>ELEMENTO DI DEGRADO COSTITUITO DAL DISTRIBUTORE DISMESSO</p>	<p>È UNA VIA MOLTO PERCORSATA DAI RAGAZZI PER ANDARE AL CAMPO SPORTIVO</p> <p>È UNA VIA LUNGA E LARGA</p> <p>IN PASSATO ERA UNO SPAZIO SEMIPUBBLICO, DOVE CI SI SEDEVA E SI STAVA INSIEME</p> <p>È UNO SPAZIO VISSUTO</p> <p>INTERCETTA L'ELEMENTO CENTRALE DEL CANALE</p> <hr/> <p><b>CHE COSA RAPPRESENTA VIA NAPOLI</b></p> <p>IL CUORE DEL PAESE</p> <p>L'ECONOMIA DEL PAESE</p> <p>IL PUNTO DI ARRIVO, DI PARTENZA E DI TRANSITO</p> <p>IL BIGLIETTO DA VISITA DEL PAESE</p> <p>LO SPAZIO DELL'INCONTRO</p> <p>L'IDENTITÀ SACRA E PROFANA (IL PASSAGGIO DELLA PROCESSIONE PER ZURADILI, LA SEDE DEL CARNEVALE)</p> <hr/> <p><b>PUNTI DEL CUORE</b></p> <p>IL CANALE, SU CUI SI DOVREBBE RICOSTRUIRE L'IMMAGINE DEL PAESE, UN TEMPO CHIAMATO 'PICCOLA VENEZIA'</p> <p>PIAZZA SALVIETTI, TRA VIA TEVERE E VIA TIRSO, "IERI, OGGI E DOMANI È PUNTO CENTRALE DEL PAESE DOVE SI SVOLGONO TUTTI GLI EVENTI",</p> <p>SA FORADA</p> <p>GIARDINO DI SAN GIUSEPPE, OSPITAVA IL VECCHIO CIMITERO SINO AGLI ANNI '60</p> <p>PIAZZA MANZONI, PIAZZA DELLA BIBLIOTECA</p> <p>PIAZZA ITALIA, PIAZZA DELLA STAZIONE E DEL MERCATO CIVICO</p>	<p>MITIGAZIONE DELLA VELOCITÀ CON AZIONI INDIRETTE QUALI PUNTI VISTA, MURALES, SIEPI COLORATE</p> <p>ATTRAVERSAMENTI PEDONALI COLORATI, RIALZATI E ILLUMINATI,</p> <p>MAGGIOR DECORO E ORDINE DELLO SPAZIO PUBBLICO E DEGLI EDIFICI CHE VI SI AFFACCIANO</p> <p>MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ</p> <p>ALBERI A MINORE MANUTENZIONE</p> <p>INCREMENTO PARCHEGGI</p> <p>PIÙ CONTROLLO DELLA POLIZIA COMUNALE</p> <p>CONNESSIONE CON LA VIA SARDEGNA</p> <p>SOVRAPPASSO FERROVIARIO PEDONALE</p> <p>INTERSEZIONE SEMAFORICA CON SENSORE ALL'INGRESSO SUD</p> <p>CHIUDERE L'ACCESSO DALLA SS131 AL CAMPO SPORTIVO, ROTONDA DA SU LAZARU E INGRESSO SECONDARIO PRESSI PINO</p> <p>NUOVO NOME PER LA VIA</p> <p>PROGETTO DI MURALES A LUNGO TERMINE, NON STAMPE TEMPORANEE</p> <p>INCREMENTARE I CESTINI DEI RIFIUTI</p> <p>MATERIALI POSSIBILI BIANCONO E BASALTO</p> <p>COLORE POSSIBILE GRANATA</p>

## 4 IL PROGETTO

Il progetto di Via Napoli si sviluppa a partire dalla necessità di risoluzione delle criticità rilevate durante i sopralluoghi, ma ancorpiù a partire dall'ascolto dei cittadini, in particolare dal legame che le persone hanno con la via, dal ritenerla un luogo centrale del paese e della vita della comunità.

### 4.1 L'idea portante

La struttura di una strada e dello spazio padonale che la fiancheggia, porta inevitabilmente ad immaginare uno spazio urbano lineare.

Questo spazio lineare, costituito da tratti simili ma diversi tra loro, ha sin da subito palesato la necessità di essere ricucito e rimesso insieme in uno spazio che divettesse unitario, nonostante alcuni elementi di separazione e frammentazione che oggi non sono facilmente modificabili: come ad esempio il passaggio a livello ferroviario.

Si dalle prime ipotesi si è valutata la necessità di definire un elemento o un segno unitario, che come una sorta di 'tirante' tenesse uniti i diversi tratti.

Questo segno o elemento si è confrontato con alcuni elementi ed eventi considerati identitari nel paese e che hanno come scena di svolgimento proprio la via Napoli. Ci si riferisce il particolare al Carnevale, una festa piena di colori, persone che si muovono nello spazio delle strade e le animano.

Osservando la strada, composta da elementi lineari e nodi puntuali, come gli alberi, e ricercando nei caratteri del carnevale le dovrapposizioni di contatto, si è osservato che anche nel carnevale ci sono elementi lineari ed elementi puntuali che lo connotano: **coriandoli e stelle filanti** sono allestimenti che solo la festa di carnevale ha. Le stelle filanti non sono altro che delle sottili strisce colorate che vengono srotolate nell'aria, i coriandoli dei cerchi colorati lanciati nel cielo. Tutti e due alla fine cadono a terra e disegnano per quella occasione la strada e la trasformano in un grande tappeto di colori, mentre le maschere continuano a muoversi su questa superficie.

Da qui l'associazione del 'tirante' di connessione alle strisce colorate delle stelle filanti e dei punti degli alberi ai punti dei coriandoli. Su questa idea si è sviluppato il disegno del progetto che dall'ingresso sud a quello nord, ricostruisce in un unico sistema la via.



>> La mappa con l'itinerario della sfilata e i colori del carnevale marrubiese (foto dal web)

## 4.2 Un tema critico: la strada senza il marciapiede

Nell'ambito del progetto di riqualificazione della Via Napoli a Marrubiu, mediante l'intervento di "rifacimento dei marciapiedi" è emersa fortemente la necessità di migliorare la sicurezza stradale nel rapporto tra il piano viario carrabile e quello destinato ai flussi pedonali.

In particolare l'interferenza tra la percorrenza carrabile e quella pedonale della via si rileva nei tratti in cui la strada statale 126 non è dotata di marciapiedi.

Questa carenza è presente oltre più nei tratti in curva della stessa strada, innestata nel tracciato storico della via che struttura la matrice del centro urbano.

L'assenza dei marciapiedi è riferibile proprio all'impianto storico del tracciato sul quale si attestano edifici di valore testimoniale, in alcuni casi disabitati proprio perché situati in un tratto considerato pericoloso, la cui pericolosità si è dimostrata in passato in tragici fatti.

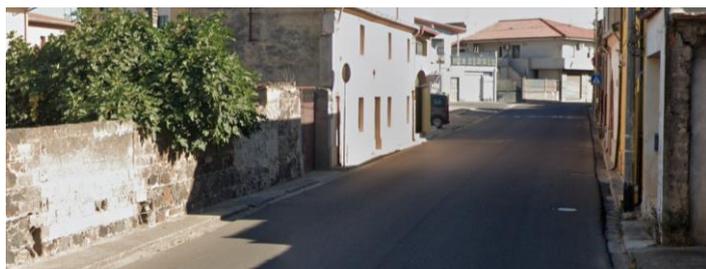
Questa criticità si somma ad altre espresse in occasione dell'incontro partecipativo sul progetto di riqualificazione dove la popolazione ha più volte lamentato la velocità con cui viene percorsa la strada, con la richiesta di poter studiare dei sistemi che incidano sulla riduzione che non potranno essere i semplici dossi o la sola segnaletica stradale di limite velocità.

Al problema della sicurezza si sovrappone quello della relazione tra la SS 126 e il tracciato ferroviario Oristano-Cagliari, con il passaggio a livello e l'assenza totale di uno spazio riservato all'attraversamento pedonale e ciclabile della stessa ferrovia, mettendo nella totale promiscuità le diverse tipologie di percorrenza della strada.

Dalla rilievo dello stato di fatto nel tratto più critico si evidenzia che le carreggiate (asfaltate) hanno una larghezza superiore ai mini di legge previsti per questa tipologia di strada urbana.

Ai lati della carreggiata è presenta una banchina di raccolta delle acque e un minimo basamento di coronamento al piede degli edifici per una larghezza complessiva della sezione stradale di poco superiore a metri 8,00.

Questa larghezza complessiva apre una possibile valutazione della riduzione al minimo della sezione della carreggiata realizzando un piccolo passaggio pedonale che contenga al di sotto lo spazio per il deflusso delle acque piovane, regolato attraverso cordoli con bocca di lupo, non incidendo quindi né sulla sezione trasversale del manufatto stradale ne sulla rete dei sottoservizi.



Questi elementi dovrebbero chiaramente essere realizzati su progetto.

La proposta minimale consente di ottenere un minimo di transitabilità pedonale in uno spazio riservato che non venga invaso dai veicoli.

Una seconda ipotesi potrebbe essere quella di realizzare un passaggio pedonale più largo, privilegiando un unico lato della strada, attraverso un sistema sospeso simile ad una passerella pedonale.

La proposta di realizzazione di un nuovo marciapiede, con sezioni maggiori, potrebbe accompagnarsi a sistemi di regolazione della viabilità, con senso unico alternato, gestiti da impianto semaforico, eventualmente correlato alle tipologie dei mezzi in transito.

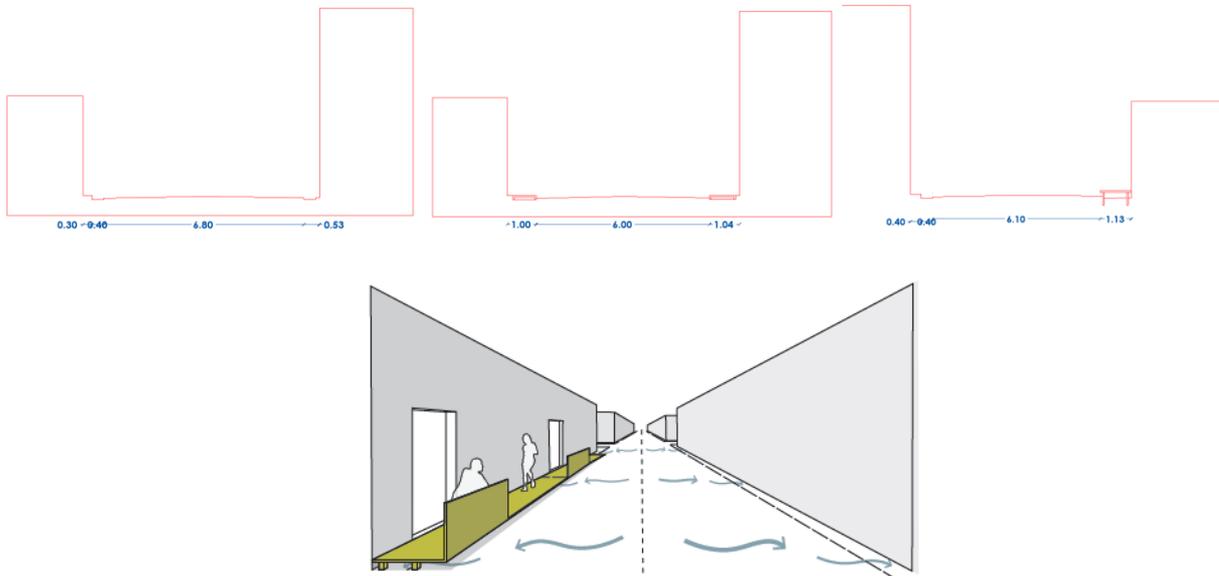
Dalle preliminari valutazioni è infatti emerso che la SS 126 / via Napoli sia spesso scelta come la strada per raggiungere la SS 131 da mezzi pesanti.

Altro elemento di valutazione considerato è il passaggio del trasporto pubblico locale delle linee ARST e non solo.

Infine l'altro elemento di criticità nei casi in cui il marciapiede sia assente o molto stretto è la diretta relazione tra gli ingressi delle abitazioni o delle attività commerciali e la stessa strada. Questo potrebbe essere risolto con l'uso di barriere di protezione che diventino integranti dello stesso progetto.

Queste soluzioni presentano delle difficoltà oggettive che necessitano di tempi lunghi, accordi con il Ministero e altre azioni intercomunali. L'obiettivo però è quello di "riqualificare la via Napoli" e restituirlo ai cittadini per una percorrenza più sicura.

Si è quindi valutato di iniziare ad agire dove gli elementi condizionanti sono minori e dove un nuovo progetto può comunque incidere su una diversa percezione della strada e quindi indurre a modificare le forme s'uso, con particolare riferimento alla velocità di percorrenza.

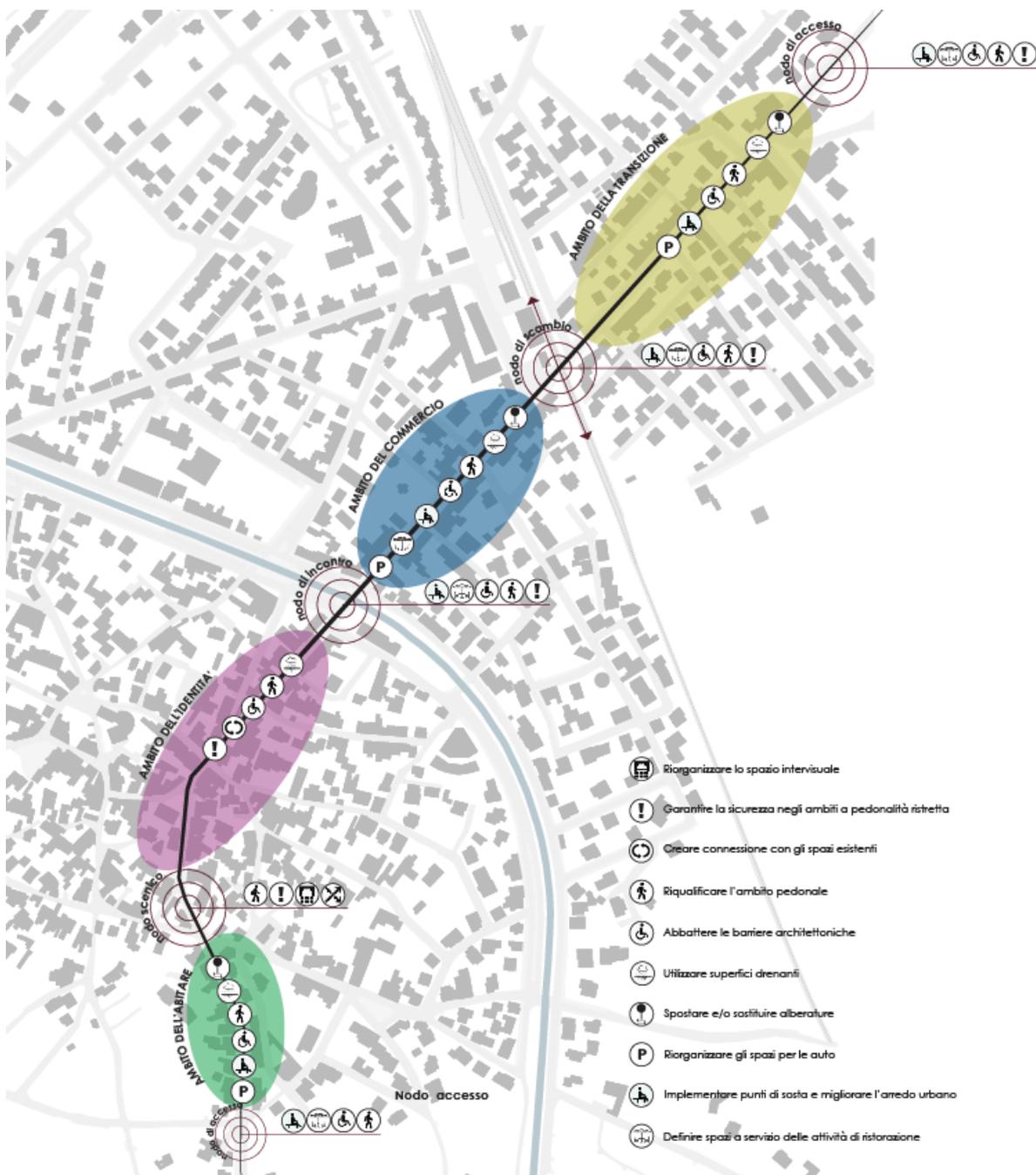


>> Sezioni dello stato di fatto e ipotesi schematica per un nuovo marciapiede e in basso la proposta ideogrammatica di un marciapiede rialzato e protetto davanti agli ingressi delle case che si attestano sulla via

### 4.3 Dalla strategia al masterplan di progetto

Benchè la scelta sia stata quella di intervenire sugli ingressi del paese e quindi sui tratti a sud verso Terralba e a nord-est oltre la ferrovia, il progetto per via Napoli è stato sempre ragionato come un progetto unitario e la strategia che lo sottende ne è l'esito, che confluisce, dal punto di vista grafico-concettuale, nel suo masterplan finale.

Come emerso dall'analisi critica dello stato di fatto, la via Napoli è suddivisa in diversi tratti/ambiti che si saldano in alcuni nodi, che diventano occasione per costruire degli spazi non più solo lineari sull'asse della strada, ma degli spazi areali che si connettono trasversalmente alla matrice urbana.



>> Strategie per via Napoli

La strategia identifica 9 azioni strategiche per la risoluzione delle problematiche specifiche che si presentano in ognuno di questi tasselli della strada:

- Riqualificare l'ambito pedonale
- Creare connessione con gli spazi esistenti
- Garantire la sicurezza negli ambiti a pedonalità ristretta
- Riorganizzare lo spazio intersuolare
- Abbattere le barriere architettoniche
- Utilizzare superfici drenanti
- Spostare e/o sostituire alberature
- Riorganizzare gli spazi per le auto
- Implementare punti di sosta e migliorare l'arredo urbano
- Definire spazi a servizio delle attività di ristorazione

Di seguito, sono riassunti i caratteri di ogni nodo/ambito, estrapolando le azioni strategiche specifiche che lo riguardano.

Successivamente, il masterplan di via Napoli articola, su questa base, un sistema modulato di spazi differenti e dotati di autonoma identità che il progetto traduce in una visione unitaria.

Infatti, sebbene modulate su testate, nodi e tratti, le azioni del masterplan di via Napoli sono, in generale, volte a definire un segno continuo, a conferire uniformità a un contesto variegato, attraverso soluzioni generali di volta in volta plasmate sulla specificità degli usi urbani e delle forme assunte dai contesti incontrati.

#### • **Nodo di accesso sud/Testata della Cabina dell'Arte**

Il nodo coincide con l'ingresso a Marrubiu per chi arriva da sud, una porta dunque sensibile per l'immagine che il paese offre a chi procede da Terralba o dal Medio Campidano.

Attualmente, sul lato est, è presente una cabina dell'Enel sottoposta a una delle iniziative d'arte che la compagnia sta conducendo diffusamente e che l'ha trasformata in un oggetto inconsueto e di qualità, fortemente caratterizzante per l'ambito eppure sconnesso per l'incompletezza parziale di quest'ultimo. In questa testata si avvia uno dei principali problemi e la sua risoluzione, ossia la mitigazione della velocità del traffico veicolare che determina condizioni di grande insicurezza per i pedoni, oltre che di disturbo per chi risiede o transita nei pressi.

Le azioni strategiche previste per l'area prevedevano:

- Riqualificare l'ambito pedonale
- Abbattere le barriere architettoniche
- Implementare punti di sosta e migliorare l'arredo urbano
- Definire spazi a servizio delle attività di ristorazione

Nell'ambito del masterplan questo ambito assume il nome di Testata della Cabina dell'Arte, assumendo soprattutto il ruolo di elemento liminare del progetto, dove questo dunque principia, si conclude e si salda all'esistente.

L'intervento agisce ricostruendo una percorrenza pedonale, sia sul margine est dove insiste la cabina, il cui spazio circostante è risaldato all'ambito pedonale, sia sul margine ovest, dove la nuova percorrenza leggera si salda a quella esistente della ciclabile esistente. La stessa definizione di una testata 'scenica', con elementi d'arte e spazi diversificati è parte di una strategia volta a incoraggiare il rallentamento.

#### • **Ambito dell'abitare/Tratto di accesso nord**

Proseguendo verso nord, si incontra il primo ambito lineare, definito in fase di analisi strategica ambito "dell'abitare" perché fortemente caratterizzato dalla funzione residenziale, seppure in

presenza di piccole e frequentate attività di quartiere. In questo tratto la sezione stradale presenta una larghezza variabile del marciapiede, in alcuni punti larga oltre 4 metri e gradualmente, verso nord, compressa fino a 1,5m. In questo contesto a sezione degradante si definiscono due principali problemi: da un lato, la sicurezza per i pedoni, accentuata dalla delicatezza degli attraversamenti, dall'altra la presenza di un certo numero di lecci, specie non ottimali per l'ambito urbano e che risultano troppo a ridosso delle abitazioni, spesso invadendone i fronti nonostante le frequenti manutenzioni.

Le azioni strategiche per questo ambito si definiscono come:

- Riqualificare l'ambito pedonale
- Abbattere le barriere architettoniche
- Implementare punti di sosta e migliorare l'arredo urbano
- Riorganizzare lo spazio intervisuale
- Riorganizzare gli spazi per le auto
- Definire spazi a servizio delle attività di ristorazione

Nel masterplan il ruolo di 'accesso' lineare al paese è enfatizzato dal nome di Tratto di accesso sud; il progetto qui agisce riordinando il profilo pedonale, identificando punti più congrui per le alberature, dunque spostandole, talvolta sostituendole con specie più congrue al contesto, o dove non possibile ovviare, eliminandoli, nell'idea che gli esemplari non mantenibili in via Napoli possano comunque essere ripiantati in contesti periurbani più adatti. Gli alberi riposizionati sono stati inoltre scelti e posizionati per contribuire al rallentamento, perché definiscono una interruzione percettiva e un elemento estetico da fruire con 'lentezza'; sono inoltre collocati in modo da non ostruire la visuale in prossimità degli attraversamenti, comunque ricollocati in posizione più sicura rispetto alla curva. Inoltre, in questo come in tutti gli altri tratti, sono mappati i passi carrabili, con realizzazione di cunette inclinate per facilitare l'accesso e sono riorganizzati i parcheggi per le auto.

#### • **Nodo de Su Marrulleri**

Il Nodo de su Marrulleri costituisce uno spazio areale all'intersezione tra via Napoli e via dei Martiri. Questo incrocio assume nei riti del Carnevale marrubiese un ruolo particolare, perché costituisce l'ambito di ingresso nel centro storico della sfilata dei carri. Attualmente l'area risulta parzialmente irrisolta, per via di un disegno indefinito del marciapiede in prossimità della testata dell'isolato, condizione che riverbera in una organizzazione dell'ambito stradale poco chiaro e insicuro.

Le azioni prevedono in questo nodo:

- Riqualificare l'ambito pedonale
- Creare connessione con gli spazi esistenti
- Garantire la sicurezza negli ambiti a pedonalità ristretta
- Riorganizzare lo spazio intervisuale

Nel masterplan il nodo mantiene la medesima dicitura, a dimostrazione della centralità del Carnevale nella definirne l'identità, il ruolo e dunque le trasformazioni; è così definito un piccolo sistema di gradoni utile per la sosta, uno spazio scenico che favorisce l'osservazione dei carri. Contestualmente, il marciapiede è ridisegnato e leggermente ampliato, al fine di favorire la circolazione di chi cammina e di operare un restringimento su via Martiri che, nei limiti del codice stradale, favorisce il rallentamento delle auto.

#### • **Ambito dell'identità/Tratto dell'identità**

È questo il primo dei due tratti intermedi, ricadente in parte nel perimetro del centro di antica e prima formazione di Marrubiu. In questo tratto la continuità della percorrenza si scontra con caratteri più che consolidati dello spazio pubblico del paese. In particolare, la problematica

principale è il recupero di un ambito pedonale in punti in cui il marciapiede è inesistente o comunque minimo, in corrispondenza peraltro di una curva che, a fronte di una scarsa visibilità, è percorsa a velocità sostenuta dalle automobili.

Le azioni strategiche per questo ambito si traducono in:

- Creare connessione con gli spazi esistenti
- Garantire la sicurezza negli ambiti a pedonalità ristretta
- Riorganizzare lo spazio intervisuale
- Abbattere le barriere architettoniche
- Utilizzare superfici drenanti

Il masterplan ipotizza che questo tratto, ora chiamato Tratto dell'identità, ricostruisca la continuità della percorrenza attraverso almeno uno dei suoi due lembi pedonali in centro storico, con la realizzazione di un marciapiede di dimensioni minime, al fine di garantire in questo punto lo spazio sicuro per la percorrenza leggera. Le soluzioni percorribili per questo tratto, non immediatamente previsto dalla presente progettazione di fattibilità tecnico-economica, sono da vagliarsi con gli enti competenti, come riportato nel precedente paragrafo 4.2.

Inoltre, come nel resto della via Napoli, anche in questo tratto il progetto agisce riordinando le aree di parcheggio, riorganizzando gli spazi pedonali di percorrenza e sosta e ridefinendo, in maniera più sicura per posizione e assetto, gli attraversamenti pedonali

#### • **Nodo dell'incontro/Nodo del Canale**

Il nodo costituisce il punto di intersezione tra via Napoli e canale che attraversa Marrubiu, spazio di incontro urbano anche per la vicina presenza del mercato e dei vicini spazi pubblici aperti.

Questo nodo si presenta, da un lato, assai strutturato, per la convivenza di differenti spazi di interesse urbano, esito di progressive progettazioni; dall'altra, richiede un elemento di raccordo tra differenti linguaggi e vocazioni.

Le azioni strategiche alla luce di queste succinte considerazioni consistono nel:

- Creare connessione con gli spazi esistenti
- Riorganizzare lo spazio intervisuale
- Abbattere le barriere architettoniche
- Riorganizzare gli spazi per le auto
- Implementare punti di sosta e migliorare l'arredo urbano

Nel masterplan il nodo assume la dicitura legata al Canale, non solo per la prevalente presenza di questo elemento, ma anche per le proiezioni possibili e auspicate che vedono in questo elemento la colonna di un futuro cambiamento del paese.

Dal punto di vista delle modificazioni attese, il progetto agisce con azioni circoscritte, tese a ricomporre la continuità con gli spazi contigui, che non solo incardinano questo ambito come parte della più generale riqualificazione di via Napoli, ma che riammagliano la sua fisionomia a quella dei dintorni, riorganizzando gli ambiti pedonali, in relazione al ruolo di cerniera del corso d'acqua urbano.

#### • **Ambito del commercio/Tratto intermedio dei servizi**

Il tratto, caratterizzato dalla forte presenza di attività commerciali e di servizio, presenta una notevole sezione, con larghezza quasi costante di oltre 4 metri per il marciapiedi. In questo ambito la principale problematica risulta essere dettata dalla coesistenza degli spazi per il parcheggio per le auto con quelli per la sosta, per i de hors e la più generale fruizione pedonale, problematiche

che si circostanziano attualmente con situazioni non del tutto ordinate, che determinano soluzioni formali incoerenti e diffusi problemi di accessibilità.

Le azioni per questo ambito si declinano in:

- Riorganizzare lo spazio intersuolare
- Abbattere le barriere architettoniche
- Utilizzare superfici drenanti
- Spostare e/o sostituire alberature
- Riorganizzare gli spazi per le auto
- Implementare punti di sosta e migliorare l'arredo urbano
- Definire spazi a servizio delle attività di ristorazione

Il masterplan evidenzia il carattere urbano dell'ambito, definendolo Tratto intermedio dei servizi e per questo individua ambiti tutelati per il parcheggio delle auto, senza rinunciare al riordino degli spazi per la circolazione e per la sosta dei pedoni, nonché opportuni attraversamenti, in considerazione delle attività presenti e delle loro necessità di 'espansione' all'aperto.

Come in tutto lo sviluppo della strada progettata, sono mappati i passi carrabili, garantendone gli accessi e implementate le alberature.

#### • **Nodo della Ferrovia**

Il nodo della ferrovia si lega all'importante presenza della stazione e dell'infrastruttura lineare su ferro, che qui interseca lo sviluppo della via Napoli, dividendo in due il paese.

La strada incontra il piazzale riqualificato della stazione, assumendo importanti caratteri areali, e connotandosi inoltre per la forte presenza di piccoli servizi di quartiere.

Si tratta di uno spazio di cerniera, dove non solo si incontrano usi collettivi, commerciali e residenziali, ma anche si definisce la cesura tra una parte di Marrubiu che sta 'al di qua' della ferrovia, e un'altra parte che sta 'al di là', presentando caratteri autonomi e soffrendo l'isolamento definito dall'infrastruttura.

Le strategie per questo nodo prevedono dunque:

- Creare connessione con gli spazi esistenti
- Riorganizzare lo spazio intersuolare
- Abbattere le barriere architettoniche
- Implementare punti di sosta e migliorare l'arredo urbano
- Definire spazi a servizio delle attività di ristorazione

Lo spazio così descritto, già di per se definito, induce il progetto a limitate azioni di riordino e ricucitura, riorganizzando gli ambiti lineari e areali per la percorrenza e la sosta e garantendo gli ingressi carrabili e gli spazi di sosta alle attività presenti.

#### • **Ambito della transizione/Tratto di accesso nord**

Questo ambito unisce il paese alla Strada Statale 131, qualificandosi come accesso settentrionale. Allo stesso tempo, come accennato, assume un'identità autonoma rispetto al resto di Marrubiu, in cui la densità insediativa scende e si definisce un tessuto ortogonale e ordinato con carattere prevalentemente residenziale.

Il marciapiede qui presenta una sezione variabile, in taluni punti molto ridotta, pur richiedendo un numero di parcheggi importante, per la presenza di alcune attività commerciali e di servizio.

Contemporaneamente, essendo un tratto di ingresso, soffre i problemi osservati a sud, in relazione alla velocità delle auto in ingresso e in uscita, che determinano insicurezza per la circolazione

pedonale, disaffezione verso lo spazio pubblico, un tempo più frequentato, oltre che disagi connessi al rumore del traffico.

Le azioni previste per l'ambito dalla strategia si declinano dunque in:

- Garantire la sicurezza negli ambiti a pedonalità ristretta
- Riorganizzare lo spazio intervisuale
- Abbattere le barriere architettoniche
- Utilizzare superfici drenanti
- Spostare e/o sostituire alberature
- Riorganizzare gli spazi per le auto
- Implementare punti di sosta e migliorare l'arredo urbano

In questo tratto il masterplan riconosce la centralità del suo ruolo di 'porta', definendolo Tratto di accesso nord; il progetto, coerentemente, opera un'azione volta prima di tutto a definire un elemento di continuità tra paese al di qua e al di là della ferrovia. Il progetto di via Napoli diviene così il segno unificante di un paese fisicamente diviso, che si impone per la semplice riproposizione della logica formale e costruttiva e opera con azioni semplici, di riordino relativo alle aree di parcheggio, all'avvicendamento di spazi accessibili per il movimento e per la sosta.

Le strategie impiegate sono analoghe a quelle precedentemente descritte e si avvalgono prevalentemente dell'impiego degli alberi e dei disegni pavimentali come elementi percettivi di rallentamento e della ridefinizione degli attraversamenti in posizione più visibile e sicura.

- **Nodo di accesso nord/Testata del pino**

L'ultimo nodo della via Napoli in fase di analisi strategica coincide con la testata del progetto sul lato di ingresso al paese per chi arriva da nord o comunque dall'arteria portante di scorrimento regionale della Strada Statale 131. Anche in questo caso, come a sud, siamo nei pressi di un'interfaccia sensibile, che qualifica la prima impressione che Marrubiu offre ai suoi visitatori che pure presenta il medesimo, significativo problema di sicurezza per la circolazione leggera, derivante dalla velocità sostenuta con cui le auto percorrono questo tratto di paese.

Le azioni strategiche per l'area si definiscono pertanto nel:

- Creare connessione con gli spazi esistenti
- Riorganizzare lo spazio intervisuale
- Abbattere le barriere architettoniche
- Implementare punti di sosta e migliorare l'arredo urbano
- Definire spazi a servizio delle attività di ristorazione

Nel masterplan si enfatizza il ruolo di limite assunto da questo nodo, ricercando un elemento identitario che rappresenti la volontà di sottrarre questo contesto al ruolo di periferia esclusa dal paese. Questa volontà si esprime già dal nome di Testata del pino, essendo quest'ultimo un albero caro alla comunità, un piccolo landmark che connota l'area e la rende riconoscibile. Il progetto agisce riordinando questa 'porta' del paese, riorganizzandone gli spazi lineari e areali per la circolazione e la sosta e incoraggiando, indirettamente, la riappropriazione di questi marciapiedi da parte degli abitanti; inoltre, in considerazione delle problematiche di sicurezza stradale, sono qui impiegate le strategie precedentemente descritte di mitigazione, attraverso l'impiego di alberature in posizione adeguata per sortire effetti percettivi sul rallentamento e per consentire gli attraversamenti pedonali visibili e sicuri.

#### 4.4 I tratti di accesso

Le strategie e il masterplan, che le traduce in modificazioni fisico-spaziali, investono necessariamente lo sviluppo complessivo di via Napoli, nell'idea che solo dal riconoscimento della sua unitarietà possa scaturire un progetto dotato di senso, compiuto e lungimirante.

Davanti a contingenze che obbligano ad avanzare per parti, rimandando alcuni tratti a fasi successive, la visione complessiva garantisce che la scelta dei tratti prioritari sia basata su criteri ragionevoli, che rispettano lo scenario generale senza dare luogo a interventi incompiuti.

La presente progettazione di fattibilità tecnico-economica, in particolare, opera su una parte molto precisa del masterplan di via Napoli, agendo in particolare sulle sue 'porte'.

Infatti, l'intervento qui proposto si rivolge in particolare a testate, nodi e tratti d'accesso, nell'idea che la problematica da risolvere nell'immediato sia quella connessa alle interfacce tra urbano ed extraurbano, sia perché in queste si definisce il 'biglietto da visita' di Marrubiu sia perché tali contesti manifestano la criticità più sentita, connessa al rapidissimo traffico veicolare, che, come più volte sottolineato, genera non solo disagi indiretti ai residenti ma anche e soprattutto insicurezza nella frequentazione pedonale e, più in generale, disinteresse o addirittura avversione nel frequentare lo spazio pubblico. Questo, si sottolinea, nonostante anche gli incontri con la comunità abbiano evidenziato una tradizione, ormai perduta, a sostare e incontrarsi nei marciapiedi, particolarmente nelle serate della bella stagione.

L'idea sottesa alla scelta di intervenire prioritariamente su queste parti di via Napoli è che, dunque, agendo sulla riqualificazione degli accessi al paese e operando strategicamente sulla mitigazione della velocità già dalle soglie, già si possa trarre beneficio anche all'interno dell'abitato, consapevoli che comunque gli sviluppi futuri della strada sono già tracciati dalla visione complessiva precedentemente descritta attraverso il masterplan.

I due estremi della via Napoli ricomprendono quindi, a sud:

la Testata della Cabina dell'Arte – il Tratto di accesso sud – il Nodo de Su Marrulleri;

a nord:

l'ultimo lembo del Tratto intermedio dei Servizi – il Nodo della Ferrovia – il Tratto di accesso nord- la Testata del Pino.

Delle strategie e delle azioni progettuali complessive si è già illustrato nei paragrafi precedenti; quelli a seguire sono invece dedicati ad articolare, nel dettaglio proprio del presente livello di progettazione, le scelte più specifiche che caratterizzano l'intervento declinando il più specifico rapporto tra soluzioni tecniche e formali.

##### 4.4.1 Il disegno degli spazi

Il progetto di fattibilità tecnico-economica di via Napoli muove dall'idea portante precedentemente illustrata, attraverso la realizzazione di uno specifico disegno.

Tale disegno non è inteso non come mero atto decorativo, ma come matrice logica dell'organizzazione interna degli spazi, struttura tangibile del modo in cui possono essere abitata secondo criteri dirimenti quali la sicurezza della fruizione pedonale, la presenza di elementi essenziali come le alberature e i parcheggi, ma anche e soprattutto la salvaguardia dei variegati modi in cui lo spazio pubblico può essere abitata e animato, attraverso la circolazione, la sosta, l'allestimento di *dehors*.

Questi presupposti si traducono in una combinazione di segno lineare e di segno puntuale. Il segno lineare – uno per ogni lato di marciapiede - si articola senza soluzione di continuità lungo tutta via Napoli, tenendo insieme idealmente l'intero sviluppo della strada.

Questo segno curvo divide ogni lato di marciapiede in due ambiti con differente pavimentazione; nell'evocare l'involuppo apparentemente irregolare di una stella filante, la curva si muove con una logica tutt'altro che aleatoria, poiché, in primo luogo il suo ruolo è evidenziare una porzione più prossima alla strada e una più prossima alle case, di diverso colore, in modo da suggerire lo spazio più sicuro per la circolazione; lo spazio più vicino alla strada assume un colore chiaro per entrare in maggiore contrasto con il colore dell'ambito carrabile, suggerendo alle auto il limite dello scorrimento e favorendo l'identificazione di pedoni in attraversamento. Inoltre, il segno della curva, con andamento pressochè centrale rispetto a ogni marciapiede, lo scavalca per indicare gli attraversamenti pedonali portandovi il colore della pedonalità sicura; viceversa si addossa agli isolati in corrispondenza dei passi carrai, con invasione del colore più chiaro e dunque meno sicuro, per indicare a chi cammina che lì si verifica la possibile percorrenza trasversale delle auto.

Dal punto di vista realizzativo, l'avvicendamento delle due pavimentazioni si realizza con il medesimo elemento prefabbricato di piccolo formato di colore in due diverse gradazioni di grigio e sono tagliati nel punto di incontro secondo il tracciamento di progetto.

La pavimentazione è interamente percorsa dal 'nastro bianco' dei percorsi LOGES, utili alla circolazione accessibile delle persone cieche e ipovedenti; queste stesse pavimentazioni, declinate di volta in volta secondo gli opportuni codici informativi, sono impiegate anche per indicare gli attraversamenti, i servizi e la fine dei percorsi.

Questa grande superficie calpestabile, che attraversa Marrubiu da nord a sud, tenendola insieme attraverso la rinnovata continuità della sua dorsale di via Napoli, è costellata da elementi puntuali, di forma circolare, le griglie per le alberature, che assumono un raggio variabile in base al fatto che ospitano il solo albero o anche una seduta.

I 'coriandoli' di via Napoli traggono la loro cromia varia non tanto dagli elementi costruttivi – tutti nel medesimo colore giallo, sulla cui scelta si dirà più avanti – quanto dalla varietà delle specie arboree scelte: il verde dei lecci esistenti (*Quercus ilex* L.); il rosa brillante della fioritura degli alberi di Giuda (*Cercis siliquastrum* L.) e quello più pallido dei fiori di mandorlo (*Prunus amygdalus* Batsch.) o dell'àmolo (*Prunus cerasifera* Ehrh.); il bianco delle magnolie giapponesi settentrionali (*Magnolia kobus*).

Il disegno si articola, come detto, in una sezione variabile, di larghezza compresa tra 1,5 e 4m, e si specifica inoltre in corrispondenza dei parcheggi, ricavati da un 'ritaglio' del marciapiede.

Pur nelle specifiche circostanze, il disegno degli spazi e dunque la logica organizzazione sottesa si ripete e declina per entrambi i tratti, con due soli punti eccezionali.

Il primo è corrispondente al Nodo di Su Marrulleri, che presenta uno spazio areale in testata all'isolato, proprio nel punto in cui si assiste al passaggio dei carri del Carnevale. Qui lo spazio è ridefinito, generando un elemento 'anomalo' rispetto al restante trattamento di progetto, ossia una piccola gradonata da cui è possibile osservare la sfilata e che, al contempo, riporta con il primo gradino alla quota di accesso dell'unica porta esistente.

La seconda eccezione è costituita dalla Testata della Cabina dell'Arte, dove oltre allo sviluppo della pavimentazione – comunque chiara, per segnalarsi più chiaramente agli automobilisti in accesso – si assiste all'intrusione di uno spazio areale ridossato alla cabina dell'arte. Questo spazio è ridisegnato, suddiviso in due porzioni, di cui una rimane impermeabile ed è da sottoporre a resinatura, l'altra è invece permeabilizzata con la definizione di una grande aiuola.

#### **4.4.2 Il progetto delle visuali**

La criticità della sicurezza stradale e della riduzione della velocità di percorrenza, può essere affrontata su diversi livelli progettuali. Il primo è sicuramente quello strutturale della sezione stradale, con interventi più semplici come i dossi o attraversamenti rialzati, oppure attraverso il cambio di

pavimentazione o di colore, o modificando l'andamento dell'asse stradale, imponendo attraverso chicane cambi di direzione.

Ma abbiamo visto che non sempre questi sono attuabili: per realizzare le chicane la sezione stradale deve essere molto più ampia di quella di via Napoli; la realizzazione di dossi e passaggi pedonali rialzati non è realizzabile su una strada statale.

Nello specifico l'art. 179 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada descrive l'applicazione dei "Rallentatori di velocità" previsti dall'art. 42 dello stesso Codice della Strada: che possono essere installati sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 Km/h, appatto che queste non costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento, il caso quindi proprio di via Napoli, costituendo questa l'arteria principale del centro urbano.

Ci sono poi soluzioni come quella del cambio di pavimentazione o del colore, che sulla via Napoli possono essere attuate.

C'è poi un intervento che possiamo definire trasversale e indiretto al progetto dello strada che è appunto quello delle visuali e di come viene percepito lo spazio della strada ed in particolare come viene percepito da chi percorre con veicoli la strada, che rappresenta il primo elemento di pericolo.

Il progetto per via Napoli attua delle strategie in questa direzione. La prima è strettamente correlata alla geometria: avere infatti un andamento non costante del bordo del marciapiede, ma che si stringe e si allarga, in particolare si allarga in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, consente di porre il pedone in una condizione di maggiore visibilità. Inoltre benchè l'asse stradale delle carreggiate resti in realtà costante, l'allargamento e il restringimento dei marciapiedi, induce a percepire una modifica della larghezza dello spazio delle auto.

Il progetto delle visuali, si attua su un piano orizzontale ma anche su un piano verticale, aprendo direzioni, costruendo sfondi e quinte. L'asse pressochè rettilineo della via se trattato per tutta l'estensione con la stessa composizione, porta ad una monotonia che induce ad un aumento della velocità. Si perde infatti l'interesse di osservare e si tende ad attraversare rapidamente.

Costruire quindi l'interesse al tempo di osservazione è requisito fondamentale, sia per lo spazio dei pedoni che per quello dei veicoli.

Nel progetto di via Napoli questo accade prima di tutto agendo sul progetto delle alberature, meglio illustrato nei paragrafi seguenti.

Cambiare colore, cambiare allineamento, cambiare passo, sono tutte azioni che interrompono la cadenza monotona.

Anche l'introduzione dei cerchi di dimensioni diverse, di cui alcuni con le panche, aumentano questo livello di percezioni.

Avere poi lo spazio in cui le persone possono sostare genera 'affollamento' sulla spazio ai lati e contribuisce ad aumentare il livello di attenzione di chi percorre con un mezzo la strada e quindi contemporaneamente a rallentare.

#### **4.4.3 Il progetto dell'accessibilità per tutti**

Il progetto di fattibilità tecnico-economica di via Napoli pone il carattere di accessibilità dello spazio pubblico come dato imprescindibile.

Questo stesso imperativo è peraltro espressamente imposto dalla nostra normativa, che ripetutamente ribadisce l'assoluto obbligo all'eliminazione delle barriere fisiche e percettive presenti negli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica e negli spazi e servizi pubblici (tra gli altri, D.M. LL. PP. 236/1989, Legge 104/1992, D.P.R. 503/1996, D.P.R.380/2001; LVE Loges-Vet-Evolution, *Linee guida per la progettazione dei segnali e percorsi tattili necessari ai disabili visivi per*

il superamento delle barriere percettive di cui all'art.1.2 comma c) del D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503 e art. 2.A comma C) del D.M. 14 giugno 1989 n. 236).

Al di là delle imposizioni di legge, all'interno del progetto di via Napoli la tensione verso l'accessibilità deriva primariamente dal riconoscimento che lo spazio pubblico è lo spazio non di alcune, ma di tutte le persone, che hanno uguale diritto a frequentarlo in maniera quanto più sicura, autonoma e piena possibile.

In tal senso uno spazio pubblico accessibile è uno spazio democratico, che risponde peraltro non solo ai bisogni permanenti di persone con disabilità, ma anche alle condizioni temporanee che potenzialmente ognuno di noi può incontrare per effetto di particolari circostanze; senza considerare che ogni individuo ha caratteristiche intrinsecamente uniche in termini fisici, percettivi, cognitivi e culturali che condizionano le possibilità e le modalità di fruire dello spazio.

In quest'ottica progettare uno spazio pubblico accessibile significa, dunque, non semplicemente trovare soluzioni puntuali a situazioni circoscritte, né risolvere *a posteriori* problemi generati da un approccio al progetto non inclusiva, ma piuttosto immaginare *a priori* uno spazio accogliente, in cui si dispieghino variegate modalità di fruizione, per incontrare quanto più agevolmente i diversificati e imponderabili bisogni delle differenti persone che si possono trovare a frequentarlo.

Su queste basi, nel progetto di fattibilità tecnico-economica di via Napoli convergono tanto gli accorgimenti ormai consolidati nella realizzazione dello spazio pubblico, quanto particolari interpretazioni che a una scala più ampia, e non strettamente sulla base di obblighi normativi, sono ispirate dal semplice buonsenso.

Per quanto attiene le soluzioni consolidate, sono pertanto previsti: rampe e raccordi che consentano il superamento agevole di piccoli dislivelli, comunque opportunamente segnalati con colori a contrasto; materiali, per le superfici calpestabili, antisdrucciolevoli, i cui elementi sono immaginati in opera con giunture di opportuna dimensione; la scelta, per i grigliati, di maglie con vuoti che non ostacolano o rendano pericoloso il transito di sedie a ruote, bastoni, oltre che di passeggini o carrelli per la spesa; è inoltre previsto l'impiego del sistema LOGES, acronimo di Linea di Orientamento Guida E Sicurezza, un sistema di segnali e percorsi tattili formulato sulla base dell'esperienza dell'Unione Italiana Ciechi ed Ipovedenti ONLUS e dell'Associazione Disabili Visivi ONLUS.

Si tratta, in concreto, di un sistema di pavimentazioni tattili che presenta 6 diverse texture corrispondenti ad altrettanti codici informativi; ogni texture è in grado di comunicare un messaggio essenziale per la fruizione dello spazio – direzionalità, pericolo, pericolo valicabile, attenzione/servizio, svolta obbligata a 90°, incrocio a + o a T – adattandosi, al contempo, a circostanze molto diversificate.

I LOGES sfruttano l'azione combinata di quattro canali sensoriali di chi ne fruisce: il senso cinestesico e tattilo-plantare - basato sui minimi dislivelli dei rilievi presenti sulle pavimentazioni; il senso tattile manuale – che si fonda sulla possibilità di percepire differenti texture; il senso dell'udito – per il variare del suono del bastone o delle scarpe che incontrano differenti pattern e materiali; il senso della vista – perché chi ha facoltà visive residue può cogliere l'ulteriore messaggio di variazione tra i percorsi LOGES e lo spazio contiguo, in virtù di opportuni contrasti di luminanza e colore.

A Marrubiu il segno direzionale diviene, in particolare, un nastro bianco che cammina parallelo agli isolati, inducendo a camminare nella parte più protetta e, soprattutto, incontrando le cosiddette 'guide naturali', ossia i muri degli edifici e delle recinzioni o i piccoli cordoli delle aiuole e delle pertinenze. Il percorso bianco può interrompersi in corrispondenza di questi elementi, perché appunto sostituito da questi riferimenti utili a orientare i corpi in movimento, ma è talvolta prolungato per rafforzare la direzionalità e la continuità della strada, quando è il caso piegandosi e chiudendosi in soglie per indicare gli attraversamenti.

Se queste soluzioni sono consolidate – sebbene non sempre presenti – altre sono invece esito dell'interpretazione del progetto di via Napoli: è il caso ad esempio delle pavimentazioni

dell'ambito pedonale. Queste hanno sono realizzate con uguale formato, tessitura e materiale – per indicare un ambito continuo – ma allo stesso tempo presentano due colorazioni, una più chiara prossima alla strada carrabile e ai parcheggi, dunque meno protetta; l'altra più scura, più vicina agli edifici e dunque più sicura. Come detto, l'andamento della curva che disegna i due ambiti cromatici presenta delle eccezioni, di modo che il colore scuro si allunghi verso l'ambito carrabile laddove deve suggerire un attraversamento e viceversa il colore chiaro attraversi l'intero marciapiede dove deve segnalare un passo carrabile, e dunque il potenziale pericolo di uscita e ingresso delle auto in direzione trasversale.

Questo materiale calpestabile pressoché omogeneo varia, oltre che per colore e texture sugli elementi LOGES, solo in corrispondenza delle aiuole, realizzate con colore, trama e materiale differente, per segnalare la presenza di un potenziale ostacolo – l'albero – ma anche del ristoro offerto dalla sua ombra e dalla presenza, saltuaria, delle sedute, a propria volta soluzioni inclusive, in quanto congegnate per avere una parte dotata di schienali e una parte che invece ne è priva: la prima parte è indispensabile per coloro che – per particolari condizioni fisiche, cognitive o per semplice comodità - necessitano di un supporto alla schiena, mentre la seconda parte consente di sedersi sulla panca secondo la direzione che si preferisce, adattandosi a corpi, esigenze neurocognitive o semplici predilezioni differenti.

#### **4.4.4 I colori e i materiali**

Come ormai chiarito, il progetto di fattibilità tecnico-economica di via Napoli si fonda su poche semplici azioni, tese a riconoscere il carattere di continuità della strada dall'ingresso sud a quello nord, pur consentendone una modulazione misurata sulla varietà degli ambiti incontrati.

Queste devono necessariamente proiettarsi in una dimensione concreta, che passa attraverso forme, materiali e i colori, tanto più significativi perché riconducibili a una rassegna assai selezionata.

In particolare, i colori sono l'esito di una ricerca relativa ai colori del territorio e dell'identità del paese, che è fatta dei suoi stendardi, delle sue case, ma anche dei luoghi che ne materializzano la storia, rappresentando Marrubiu prima ancora che esistesse Marrubiu. È questo il caso della chiesa di Santa Maria di Zuradili, la cui tessitura muraria esprime cromie ed alternanze di materiali variegati ed armoniche.



Sulla chiesa spiccano i colori neutri delle pietre da costruzione grigio chiaro, di diversa pezzatura, in cui si riconoscono intrusioni di conci forse basaltici, insieme a laterizi, tipicamente impiegati per riempimenti successivi, e pietre calcaree con i loro toni giallo chiaro.

Questa cromia è risultata particolarmente opportuna per lo spazio pubblico urbano, perché da un lato la sua riproposizione evoca una architettura familiare, insita nella memoria collettiva marrubiese, evocando peraltro i materiali con cui storicamente si realizzavano i selciati, come il basalto al prestandosi a essere attualizzata, con opportune selezioni, per la prevalenza di colori neutri, contrastati, e di circoscritte punte di colore vivace, che ne caratterizzano l'identità.

Su questa base, per le pavimentazioni si è optato per tre toni neutri: grigio basalto e grigio medio chiaro ambiti pedonali, più un tono di bianco, per gli elementi LOGES, oltre che per la succitata volontà di distinguere le aree, per le *Linee guida* relative all'accessibilità sensoriale, che indicano un contrasto di luminanza ottimale di 0,40 da ottenersi tra LOGES e superfici contigue; l'unico colore non neutro è impiegato per identificare le aiuole che costellano il marciapiede e le eventuali sedute, realizzate in colore giallo miele.

Anche per quanto concerne i materiali, il progetto di via Napoli prevede un repertorio ristretto, essenzialmente 2 opzioni corrispondenti a:

- Il calcestruzzo delle lastre prefabbricate che compongono le pavimentazioni pedonali;
- l'acciaio verniciato delle griglie e delle panche;

a cui si aggiunge il terreno vegetale delle aiuole.

La scelta di queste soluzioni risponde ad alcuni principi fondamentali per il progetto dello spazio pubblico attuale.

In primo luogo, il loro impiego costituisce una sincera espressione delle tecniche costruttive del nostro tempo, essendo materiali largamente prodotti e impiegati, ormai assiduamente presenti in grandi opere pubbliche, anche 'd'autore', siano esse calate in contesti urbani o extraurbani, siano essi storici o recenti.

Proprio per l'assoluta familiarità con la loro produzioni, sono maturate da tempo conoscenza e disinvoltura nell'adattare i suddetti materiali ad esigenze tecniche e linguistiche anche molto differenti, con formati, geometrie, finiture di ampissimo spettro, che permettono di affiancarli anche a preesistenze di pregio, con rispetto della materia storica ma anche con la doverosa

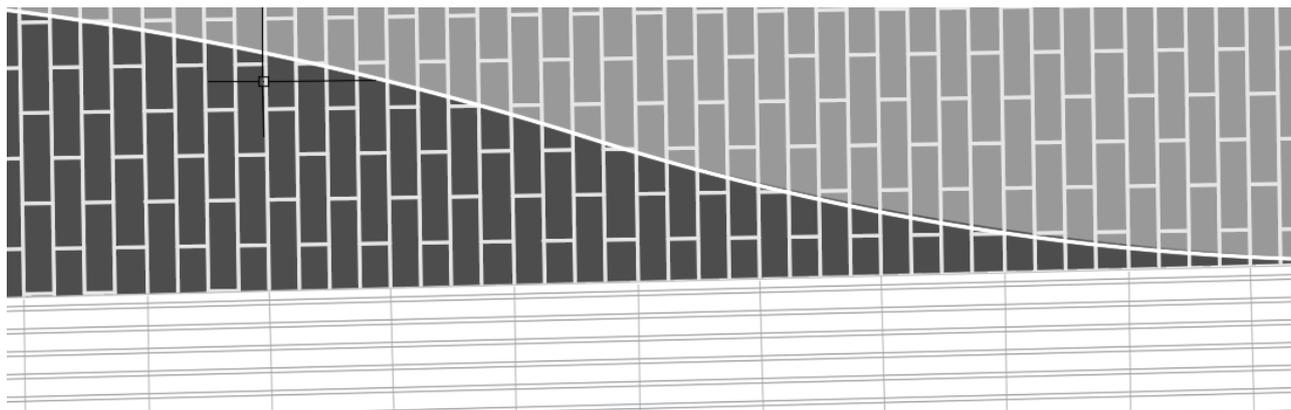
attualità espressiva, senza incorrere in maldestre emulazioni di approcci passati a cui il progetto contemporaneo non appartiene più.

Proprio per la diffusa cultura produttiva, sono inoltre materiali ampiamente reperibili, anche a livello locale, il che presenta innumerevoli benefici, di tipo diretto su chi finanzia l'opera – per il risparmio legato alla grande offerta del medesimo prodotto oltre che per la sua disponibilità a basso raggio – e indiretto sul territorio – per l'opportunità data alle imprese locali di produrre i materiali e dunque trarne economia.

Il tema dei costi è un tema particolarmente sensibile, in primis per l'ovvio obbligo morale che hanno tutti i soggetti coinvolti nel gestire razionalmente un'opera pubblica, tanto più che sempre più gli enti pubblici che la finanziano si trovano costretti in economie strette, che impongono soluzioni a basso costo per garantire la compiutezza degli interventi. Senza contare che il progetto non smette di impegnare finanze con la fine della sua realizzazione, ma continua a esigere risorse in fase di gestione.

#### 4.4.5 Le pavimentazioni

Il paragrafo precedente spiega i caratteri materici e cromatici delle pavimentazioni, mentre diffusamente si è avuto modo di illustrare le logiche che ne hanno guidato il disegno complessivo e l'alternarsi di colori e texture.



>> Rapporto tra tessiture pavimentali, disegno di progetto

Resta da raccontare come queste superfici si realizzino da un punto di vista tecnico, anticipando anche il rapporto tra scelte tecniche ed esiti formali in rapporto a una scala più ravvicinata.

Le pavimentazioni sono infatti ottenute dalla tessitura di lastre prefabbricate in calcestruzzo vibrato, di formato 10x30, con spessore adeguato alle tipologie di percorrenza prevista. Dette lastre sono posate su sabbia e opportunamente rullate, al fine di garantire una superficie perfettamente complanare, dunque stabile e sicura per il calpestio; lo schema di posa è a cassero regolare, ossia a giunti alternati, sia nella loro colorazione più scura che in quella più chiara, correndo il loro lato lungo trasversalmente all'asse della strada. La linea che definisce la precisa giacitura è il bordo esterno del marciapiede, corrispondente al cordolo, avendo cura di uniformare laddove questo presenti irregolarità, onde evitare sfridi superflui.

Il segno curvo che mette in 'contatto' le superfici grigio basalto e grigio medio-chiaro si realizza per mezzo di un taglio.

Per quanto concerne gli elementi di pavimentazione LOGES questi presentano formato base di 30x40 cm, combinato per offrire sezioni complessive variabili, basate sulle istruzioni suggerite dalle Linee guida LVE Loges-Vet-Evolution.

Rimandando a queste ultime e agli elaborati di progetto per maggiori dettagli, a titolo esemplificativo si menziona la necessità, ad esempio, di offrire percorsi direzionali di larghezza pari almeno a 60 cm, per ospitare, nella percorrenza lungo l'asse longitudinale degli stessi, il passaggio di una persona, mentre per quanto riguarda le soglie, dunque elementi attraversati in senso trasversale, la dimensione minima deve essere pari a 40 cm, al fine di garantire l'intercettazione al passaggio del bastone o dei piedi.

Anche la posa degli elementi speciali dei percorsi accessibili avviene su sabbia con un disegno dettato dalle dimensioni finali che è necessario ottenere e dal rispetto della continuità della texture; per questa ragione il disegno è del tipo 'a sorella', ossia a posa dritta, con semplice raddoppio delle lastre e giunti perfettamente allineati.

Elementi speciali di finitura e raccordo sono poi le cordonate, le relative rampe carrabili e quelle pedonali, tutte realizzate in calcestruzzo vibrocompreso, allestito su fresco, opportunamente giuntate e finite.

#### **4.4.6 L'arredo**

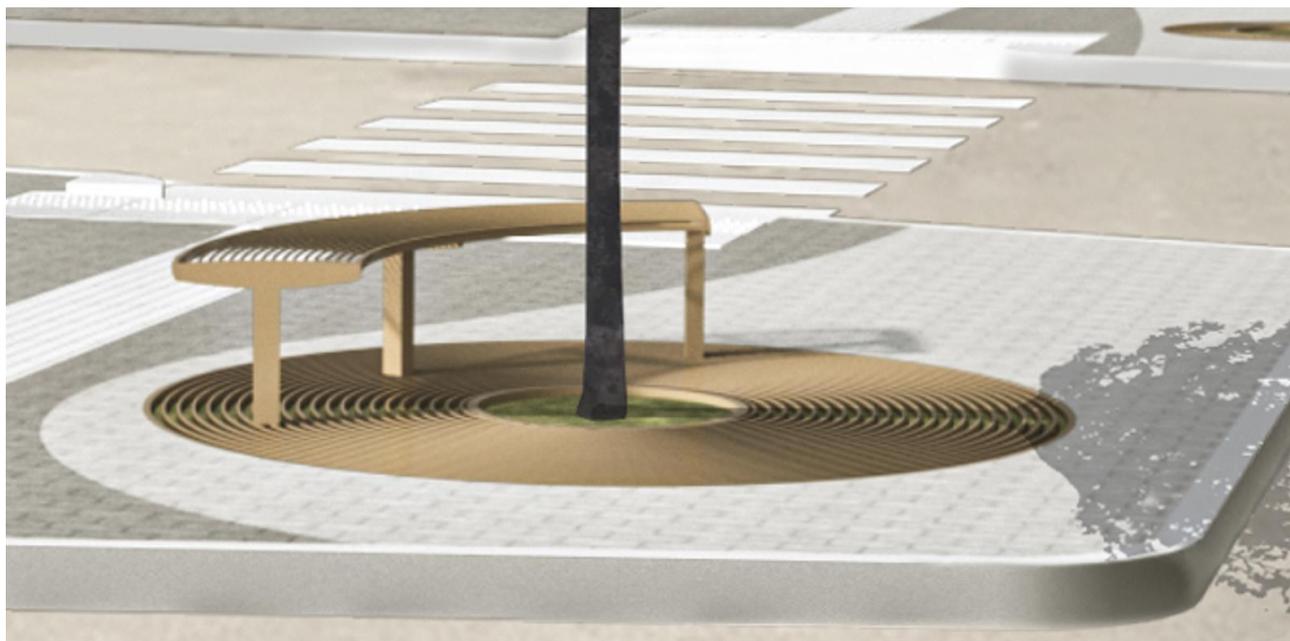
Il progetto di via Napoli prevede due principali elementi di arredo, ossia le griglie protettive per le aiuole e le sedute che a questi, in alcuni casi, si appoggiano.

Le griglie sono costituite da una sequenza di cerchi concentrici realizzati mediante tondini con diametro 1,5 cm e vuoto di massimo 2 cm; trasversalmente sono attraversati da ulteriori 'raggi' che irrigidiscono la struttura e consentono la sicura e accessibile camminabilità; tutte le componenti sono in acciaio verniciato in giallo miele, secondo il codice colore di progetto.

Quando con esclusiva funzione di protezione dell'albero, le griglie hanno un diametro esterno di 1,5 m; al centro sono forate per accogliere l'albero. Il foro descrive un ulteriore cerchio di diametro di 0,70 cm, per garantire adeguato sviluppo e ossigenazione all'apparato radicale.

Nei casi in cui la griglia ospiti anche la seduta, il diametro complessivo esterno raggiunge i 2,5 m, mentre rimane salvo il foro esterno di diametro 0,70 cm. La panca è un elemento ad arco che si adagia facendo coincidere il suo bordo esterno con quello della griglia e seguendone lo sviluppo per 90°. Questo arco raggiunge una larghezza in mezz'ora di circa 1,57 m, adeguato alla seduta di 3-4 persone.

Il piano di seduta, come la griglia di protezione, è ottenuta con la medesima maglia di tondini, mentre la parte strutturale che la sostiene è strutturata su due supporti opportunamente vincolati alla seduta e ulteriormente a terra. Tutti gli elementi sono in acciaio verniciato di giallo.



>> Dettaglio della griglia dotata di panca, soluzione senza schienali.

#### 4.4.7 La vegetazione

L'ultimo elemento utile a descrivere il nuovo profilo di via Napoli è la vegetazione. Come più volte sottolineato, una delle grandi criticità che contraddistingue la strada attuale sono le alberature presenti. La problematicità degli alberi esistenti risiede, primariamente, nella loro specie, in quanto i lecci (*Quercus ilex* L.) sono poco indicati per l'ambiente urbano, poiché vi si adattano con fatica, raramente prosperando, tanto più se confinati in piccole aiuole a bordo strada.

Oltre a questo dato di base, vi è poi un secondo aspetto estremamente critico, che caratterizza in particolare il tratto di accesso sud della via Napoli. Qui infatti la sezione del marciapiede risulta relativamente ridotta e il punto di impianto degli alberi è così ravvicinato agli edifici che le fronde, pure sagomate, entrano in contatto fisico con gli stessi.

Un aspetto dunque fondamentale per il progetto è stato comprendere quale approccio adottare con gli esemplari arborei, perché se è vero che quelli esistenti non sono indicati per specie e posizione, è vero anche che la vegetazione costituisce un elemento irrinunciabile per lo spazio pubblico urbano, non solo l'indubbia capacità di elevare la qualità estetico percettiva, ma anche per il preziosissimo contributo ecologico che essa è in grado di svolgere, mitigando il microclima, captando acque superficiali, assorbendo sostanze inquinanti, rappresentando e ospitando biodiversità. Nel progetto di via Napoli a questi compiti si è aggiunto, inoltre, quello fondamentale di concorrere al rallentamento del traffico veicolare e favorire la sicurezza degli attraversamenti pedonali. Parallelamente, la definizione delle aree vegetate, particolarmente quelle ospitanti alberi, ha dovuto anche tener conto della necessità di razionalizzare uno spazio in cui convivono esigenze molto varie, a volte apparentemente inconciliabili, come: la presenza, appunto di alberi con opportune aiuole e ad adeguata distanza da edifici e strada; la concomitante presenza di ampi spazi di parcheggio per le auto; la garanzia di spazi per la percorrenza e la sosta sul marciapiede sicuri e accessibili; l'accesso ai passi carrabili esistenti e l'individuazione di attraversamenti pedonali in posizione visibile e sicura.

Il presupposto da cui si è partiti è stato quello di preservare, per quanto possibile, i lecci esistenti, ossia non prevederne l'espianto laddove gli esemplari presentano buone condizioni di salute,