


CA3.2.8.3.b

Anagrafica progetto	
Codice progetto	CA3.2.8.3.b
Titolo progetto	Riqualificazione ambientale e paesaggistica del Viale Trieste. Lotto 2 (tratto Via Pola – Viale Trento)
CUP (se presente)	
Modalità di attuazione	A titolarità
Tipologia di operazione	Lavori pubblici
Beneficiario	Comune di Cagliari - 00147990923
Responsabile Unico del Procedimento	Daniele Olla daniele.olla@comune.cagliari.it; 070 677 8078
Soggetto attuatore	Comune di Cagliari - Servizio Opere Strategiche, Mobilità, Infrastrutture viarie e Reti daniele.olla @comune.cagliari.it; 070 677 8078

Descrizione del progetto	
Operazione di importanza strategica	No
Attività	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Obiettivi, ricadute del progetto e target di riferimento (destinatari ultimi)</i> <p>L'intervento proposto per la riqualificazione di Viale Trieste insiste su un'area di complessivi 36.489,7 mq e consiste nel completo ridisegno delle aree carrabili e pedonali, nella sostituzione parziale delle alberature esistenti con nuovi impianti, nel rifacimento dell'impianto di illuminazione pubblica e di impianto idrico e di smaltimento delle acque meteoriche.</p> <p>Il progetto complessivo è suddiviso in due differenti lotti funzionali autonomi, da Sud a Nord.</p> <ul style="list-style-type: none"> - il "Lotto 1", da piazza Del Carmine all'intersezione con la via Pola (finanziato con PON Metro 2014-2020 - React EU), - il "Lotto 2", dall'intersezione con la via Pola, sino al viale Sant'Avendrace oggetto della presente scheda. <div style="text-align: center;">  <p>Inquadramento territoriale Fonte PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA, ottobre 2021</p> </div> <p>L'intervento si concentra su:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento della sicurezza della circolazione delle varie componenti di traffico (traffic calming), singolarmente e nel loro complesso • Fluidificazione dei flussi veicolari • Inserimento di piste ciclabili

- Regolazione delle intersezioni

Dal punto di vista della circolazione in particolare l'asse, ampio e alberato, ben si presta ad ospitare una mobilità più lenta e inclusiva, in linea con le previsioni del PUMS per l'area del centro città, verso il quale è previsto un importante trasferimento di utenti alle modalità sostenibili, in particolare TPL.

Infatti, il grafo ricostruito nell'ambito del PUMS, pur assegnando alla strada una funzione di distribuzione interquartiere, individua assi paralleli più importanti per l'arrivo in centro, che possono meglio assorbire, anche oggi, il traffico da e verso l'area del Lungomare New York 11 settembre.

In parte, stessa direttrice è coperta dalla importante linea ferroviaria (che presenta anche la stazione urbana di Santa Gilla) e da alcune linee di TPL urbano su gomma, oggetto particolare di osservazione ed intervento nell'ambito delle azioni di Piano.

È dunque una viabilità in cui la scelta di favorire le componenti pedonale e ciclabile, può significativamente indurre uno spostamento del traffico su viabilità alternative e incentivare, per gli spostamenti oltre i 5 km (ambito ritenuto dalla bibliografia di interesse per il ricorso alla bicicletta) l'uso del TPL, specie se oggetto di miglioramenti in termini di efficienza.

Rispetto ai principali attrattori di domanda, la strada annovera a Sud il centro amministrativo, il centro storico, la stazione, il lungomare, con diversi uffici di interesse comunale e sovralocale (come, ad esempio, il tribunale amministrativo regionale) ma anche alcuni plessi scolastici; a Nord invece, è presente un polo amministrativo regionale nonché di numerosi plessi scolastici di diverso ordine e grado che attribuiscono ancora più valore alla riqualificazione della strada in favore della mobilità attiva.

È infatti importante sottolineare che attrattori come scuole, in primis, e in parte luoghi di lavoro generano spesso una buona componente di spostamenti inferiori ai 5 km, distanza entro la quale mobilità pedonale e ciclabile sono percepite (e stimate) come più convenienti. Entro questo ambito si può agire significativamente nella direzione della diversione modale.

Le analisi del PUMS confermano tale tendenza degli spostamenti aventi luogo lungo la strada, individuando una componente interessante di spostamenti entro i 2,3 e i 4 km.

Dal punto di vista degli impatti, dunque, l'intervento proposto che ha l'intento di aumentare la percorribilità pedonale della strada e introdurre un percorso ciclabile, apporta un beneficio (in termini di miglioramento della qualità dell'aria, riduzione del rumore, aumento della sicurezza derivanti dalla deviazione di un certo traffico di attraversamento su altra viabilità e dell'incentivo all'uso di modi sostenibili lungo l'asse) ancora maggiore di quanto dimostrato, coinvolgendo una ampia popolazione in età scolare.

All'interno del PUMS l'asse è coinvolto da diversi interventi che hanno, in particolare nello scenario di medio-lungo termine, l'effetto di produrre una riduzione del traffico veicolare legata per lo più alla diversione modale in favore del TPL.

I destinatari dell'intervento sono i cittadini, residenti e non e, in generale, i city user.

- *Descrizione dei contenuti progettuali e del livello di progettazione*

Trattasi di un intervento di un secondo lotto del più ampio intervento di riqualificazione di un importante asse viario della città, il Viale Trieste.

La riqualificazione paesaggistica ambientale e del verde si integra al miglioramento delle condizioni di servizio di tutte le componenti di traffico, dalle componenti veicolari (privata, TPL urbano ed extraurbano) a quella pedonale e ciclabile. Introduce la mobilità lenta e presta attenzione alla riqualificazione delle aree di sosta, dei sottoservizi e del verde.

Con l'intervento si intende riqualificare il Viale Trieste, nel tratto compreso tra via Pola e viale Trento, al fine di garantire la funzione viabilistica con la presenza delle componenti di traffico veicolare, pedonale, trasporto pubblico locale (TPL) inclusa la linea filoviaria, l'inserimento della mobilità lenta e al contempo razionalizzare e incrementare le superfici permeabili e a verde. La sistemazione dei percorsi pedonali, strettamente connessi con la valorizzazione e riorganizzazione del verde, dovrà raccordarsi con il nuovo assetto dei parcheggi e con l'inserimento della mobilità lenta.

Il progetto prevede una serie di interventi che associano a Viale Trieste un ruolo di corridoio per la mobilità dolce, mentre fluidificazione della circolazione verso cerniere di scambio, Trasporto Rapido di Massa e Metropolitana di Superficie lambiscono ma non coinvolgono l'asse viario.

Nello specifico, gli interventi previsti per le aree carrabili consistono nella riorganizzazione della sezione stradale, nell'introduzione di una rotatoria e nella riorganizzazione dei posti auto compatibilmente con la presenza delle alberature.

Gli interventi previsti per gli spazi pedonali prevedono l'ampliamento delle aree dedicate ai pedoni, l'inserimento di una corsia ciclabile lato ovest in continuità con gli spazi pedonali, la desigillatura delle superfici pavimentate mediante inserimento di aree permeabili (terra, manto erboso, ghiaia), l'inserimento di elementi d'arredo.

Completano l'intervento azioni relative a

- verde pubblico che consistono nel mantenimento della specie connotante il viale (Ficus Retusa) con razionalizzazione attuata mediante la sostituzione progressiva integrale del 50% dei Ficus Retusa con altre specie (Pyrus Chanticleer), e il rinnovamento progressivo integrale delle piante mantenute con nuovi esemplari giovani di Ficus Retusa da attuarsi entro 10 anni

- illuminazione pubblica che consistono nella rimozione delle tesate esistenti e la formazione di nuovo impianto di illuminazione composto da pali stradali, posti su un unico lato (lato est). Un'illuminazione dedicata realizzata con corpi illuminati di arredo sulle aree esclusivamente pedonali o ciclabili sarà realizzata da entrambi i lati.

L'intervento principale diretto sulla via riguarda la ciclabilità: lungo lo stesso è riportato l'intervento di inserimento della ciclabile già finanziato e l'introduzione di stazioni di Bike Sharing lungo il percorso (oggi è possibile prevedere sistemi free floating che non prevedono infrastrutture fisiche per il rilascio, di questo si è tenuto conto nella progettazione).

I problemi maggiormente rilevati in termini di sicurezza della circolazione sono dovuti alla presenza degli apparati radicali sporgenti degli alberi e alla interferenza tra la manovra delle auto in sosta a pettine lungo la strada e i flussi provenienti da ambo le direzioni.

È invece in termini di sicurezza dei pedoni che sono rilevabili le maggiori criticità: gli attraversamenti pedonali sia longitudinali che trasversali sono molto lunghi e tutti a raso, i marciapiedi sono sconnessi in molti punti, oltre che danneggiati dalle radici degli alberi, le fermate del bus non sempre hanno una pavimentazione regolare per favorire la salita sui mezzi, gli stalli non sono sufficientemente distanziati per garantire la corretta salita in auto.

Le aree pedonali saranno poste al contorno del viale Trieste, a ridosso degli edifici. Prevedono: marciapiedi continui, ricavati su entrambi i lati che, in diversi tratti, si dilatano in slarghi e piccole aree attrezzate. In particolare: nel tratto Sud (lato Est) al marciapiede sarà affiancata una fascia naturale attrezzata con pocket spaces (con sedute, stalli per biciclette, pedane, etc.); nei tratti Centro e Nord (lato ovest), al marciapiede e al corridoio ciclabile è affiancata una fascia naturale drenante. Il tutto senza barriere architettoniche.

In ambito mobilità lenta, invece, il progetto prevede un tracciato per la mobilità ciclabile, mediante l'inserimento di un corridoio ciclabile a doppio senso di marcia con sezione costante pari a 2,5 metri, ricavato nell'area pedonale lato ovest.

Il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica [PFTE] è stato approvato con D.G. n. 190/2021 del 19/11/2021.

Nel mese di aprile 2022 è stato aggiudicato il Servizio di Progettazione definitiva, esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e rilievi topografici di dettaglio della Riqualificazione ambientale e paesaggistica del Viale Trieste - Il Lotto Tratto da via Pola a Piazzale Trento.

È previsto il completamento delle attività di progettazione e la conseguente pubblicazione di gara entro il terzo trimestre del 2024.

In seguito all'aggiudicazione dei lavori (ipotizzata per ottobre 2024) è previsto un tempo per la realizzazione dell'opera compreso tra 365 e 540 giorni. Tale tempistica verrà definita in modo più preciso a valle della redazione del progetto

definitivo prima e di quello esecutivo dopo.

È previsto poi il collaudo e il conseguente completamento dell'opera per la fine del 2025.

- *Collegamento e sinergia con altre azioni del PN Metro plus (azioni integrate)*

L'intervento si pone in continuità trasportistica con il progetto territorio e, nello specifico, con uno dei sub-intervento che caratterizzano l'operazione strategica, ovvero la ridefinizione dell'Hub strategico intermodale di Piazza Matteotti.

L'intervento di riqualificazione funzionale di Viale Trieste rientra nello stesso perimetro di interventi che, inquadrati nei documenti pianificatori del Comune, prevedono di dare attuazione alla politica di messa in sicurezza (sia da un punto di vista carrabile - incroci, sosta, traffic calming, ecc. - che pedonale - attraversamenti pedonali, fermate TPL, ecc.) dei principali Viali della Città, tra cui Viale Merello finanziato anch'esso con i fondi PN Metro Plus.

Nello specifico tali interventi sono riconducibili ad alcuni degli ambiti di intervento (prioritariamente Ambito 9. Parcheggi, aree superficiali e politiche della sosta, 10. Cagliari città sostenibile: amica della mobilità dolce e 11. Zone pedonali) su cui il PUMS si muove e che riguardano l'accessibilità veicolare e alla sosta, il potenziamento della mobilità dolce (pedonale e ciclabile), il miglioramento della qualità urbana, il potenziamento e la messa in sicurezza delle pedonalizzazioni.

Nella stessa strategia rientra anche l'intervento di Recupero e restauro della passeggiata pedonale viale Regina Elena che inquadrandosi in un contesto di riqualificazione ambientale verrà finanziato nell'ambito della Priorità: 2. Sostenibilità ambientale.

- *Complementarità e demarcazione con l'utilizzo di altri fondi*

L'intervento è complementare con l'Azione 4.8.2. *Promozione delle infrastrutture e dei servizi di mobilità ciclopedonale su scala urbana, suburbana e interurbana (Priorità: 4)* del PR Sardegna 2021/2027 nell'ambito della quale sono previste azioni indirizzate alla crescita della mobilità dolce attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e di piste ciclabili attrezzate e sicure e la connessione tra quelle già realizzate nel ciclo di programmazione precedente, su scala urbana, suburbana e interurbana.

Al momento non sono previsti interventi su Flotte e/o sistemi telematici (ITS) che trovano finanziamento anche nell'Azione 4.8.1 *Promozione di un sistema di infrastrutture e mezzi per il trasporto urbano pulito e digitalizzazione del servizio* del PR Sardegna 2021/2027.

Non vi sono sovrapposizioni con interventi finanziati da fondi PNRR.

- *Sostenibilità economica e gestionale e governance del progetto*

La sostenibilità economica del progetto è assicurata dal sistema di

	<p>programmazione di bilancio dell'Ente nell'ambito del quale si provvederà, una volta realizzato l'intervento a garantirne il funzionamento mediante la destinazione di risorse a disposizione dell'Ente, nel rispetto del principio di coerenza e continuità che caratterizza il sistema di programmazione.</p> <p>La sostenibilità gestionale dell'intervento sarà garantita dalla governance stabilita dall'Autorità Urbana nel Modello Organizzativo e di Funzionamento adottato che prevede il coinvolgimento dei diversi soggetti nelle diverse fasi di programmazione e attuazione del progetto.</p> <p>A livello di governance multilivello sono previsti, inoltre, la collaborazione e il coordinamento del Comune di Cagliari con gli altri soggetti istituzionali del territorio, in particolare la Città Metropolitana, i singoli comuni di cintura dell'area metropolitana e gli ulteriori soggetti pubblici coinvolti, in un'ottica di costruzione e mantenimento di una solida rete di relazioni stabili che assicurino la creazione di valore aggiunto per il territorio.</p>
Area territoriale di intervento	<i>Comune di Cagliari</i>

Fonti di finanziamento	
Risorse PN METRO plus 21-27, al netto della flessibilità	€ 6.000.000,00
Importo flessibilità	€ 2.281.873,54
Altre risorse pubbliche (se presenti)	-
Risorse private (se presenti)	-
Costo totale	€ 8.281.873,54
Eventuale fonte di finanziamento originaria	