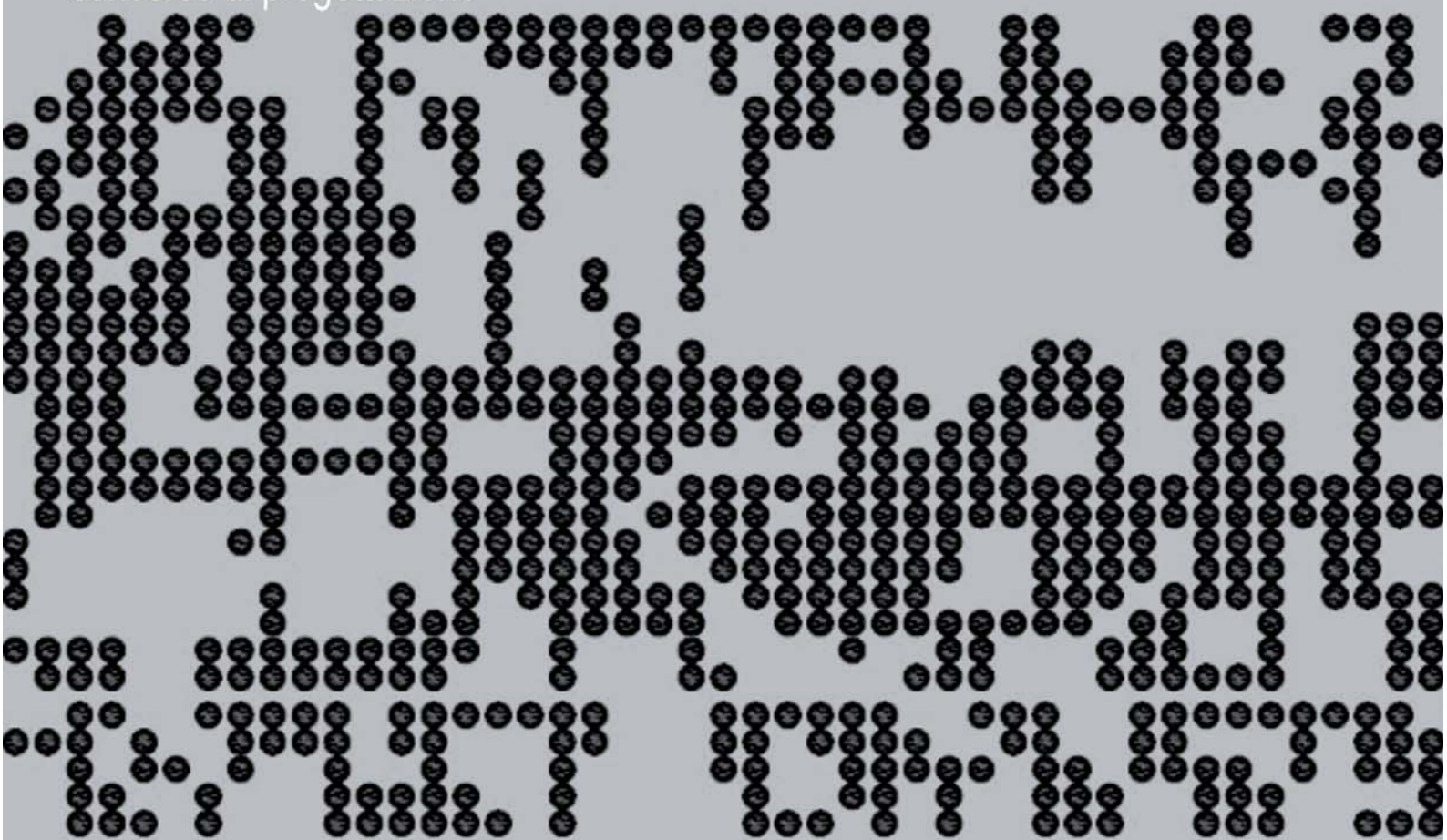


Provincia di Oristano

# Centro Intermodale

passenger and interchange station of Oristano

design competition





**QUALITÀ ITALIA**

Progetti per la qualità dell'architettura.



## Sensi Contemporanei Qualità Italia. Progetti per la qualità dell'architettura

### Promosso da

Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanea (PABAAC)  
Ministero dello Sviluppo Economico - Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS)

### In collaborazione con

Regione Abruzzo, Regione Basilicata, Regione Calabria, Regione Molise, Regione Puglia, Regione Sardegna, Regione Sicilia.

### Comitato di Coordinamento

Alberto Versace - Presidente. Direttore Generale del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica  
Roberto Cecchi - Direttore Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea

### Segreteria di Presidenza del Comitato di Coordinamento

Alessandra Pieri, Massimo Melfa

### Segreteria tecnica Sensi Contemporanei

Lorenzo Canova, Carla Di Munno Malavasi, Giustina Lella Giordano, Margherita Guccione, Tiziana La Pila, Anna Mattiolo

### Unità tecnico-scientifica Qualità Italia

Maria Grazia Bellisario - Direttore del Servizio Architettura e Arte Contemporanea - PABAAC

Margherita Guccione - esperto

Lorenzo Canova - esperto

Alessandra Vittorini - responsabile del progetto

Carlo Birrozzi - responsabile del progetto

Carla Di Munno Malavasi - esperto

Giustina Lella Giordano - esperto

### Segreteria tecnica Qualità Italia

Ester Annunziata

Angela Cherubini

Elena Pelosi

### Relazioni con il territorio Sensi Contemporanei

Francesca Sallusto

### Ufficio stampa Qualità Italia

Cecilia Mastrantonio per Interno Otto

### Sito web

sezione Qualità Italia in [www.sensicontemporanei.it](http://www.sensicontemporanei.it)

**sensi**  
CONTEMPORANEI

DIREZIONE GENERALE  
**PaBAAC**  
Paesaggio Belle Arti  
Architettura e Arte  
Contemporanee



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



Provincia di Oristano



Ministero dello Sviluppo Economico  
Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica



Il programma è promosso dal

**Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale**

(Paesaggio Belle Arti Architettura e Arte Contemporanee - PaBAAC)

**Ministero dello Sviluppo Economico - Direzione Generale**

(Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica) nell'ambito del Programma Sensi Contemporanei, ed è attuato d'intesa con le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia.

Qualità Italia ha promosso 13 concorsi di progettazione banditi nel biennio 2007-2009

**Abruzzo**

Magliano de' Marsi (AQ) - Recupero del borgo storico di Rosciolo

Concorso bandito dal Comune di Magliano de' Marsi

Montesilvano (PE) - Restauro e recupero di Villa Delfico

Concorso bandito dal Comune di Montesilvano

**Basilicata**

Rionero in Vulture (PZ) - Riconnessione di due piazze storiche

Concorso bandito dal Comune di Rionero in Vulture

Matera - Accesso all'antico Rione Sassi

Concorso bandito dal Comune di Matera

**Calabria**

Olivadi (CZ) - Realizzazione di un Centro Culturale

Concorso bandito dal Comune di Olivadi

San Giorgio Morgeto (RC) - Integrazione urbanistica

Concorso bandito dal Comune di San Giorgio Morgeto

**Molise**

Campobasso - Ampliamento della biblio-mediateca "P. Albino"

Concorso bandito dalla Provincia di Campobasso

**Puglia**

Mola di Bari (BA) - Centro per il cinema digitale

Concorso bandito dal Comune di Mola di Bari

Bisceglie (BA) - Una nuova scuola

Concorso bandito dal Comune di Bisceglie

**Sardegna**

Quartu Sant'Elena (CA) - Campus Istituti superiori

Concorso bandito dalla Provincia di Cagliari

Oristano (OR) - Centro Intermodale passeggeri

Concorso bandito dalla Provincia di Oristano

**Sicilia**

Siracusa - Nuovo water-front Porto piccolo

Concorso bandito dal Comune di Siracusa

Pantelleria (TP) - Riqualficazione del lungomare

Concorso bandito dal Comune di Pantelleria

Le informazioni aggiornate sugli esiti dei concorsi, i progetti vincitori e le opere in corso di realizzazione sono consultabili sul sito: [www.sensicontemporanei.it/qi](http://www.sensicontemporanei.it/qi)



### Crediti amministrazione banditrice

#### Provincia di Oristano

On . Massimiliano de Seneen - Presidente della Provincia

Dott. Ugo Boca - Dirigente Settore Pianificazione Territoriale, Politiche Comunitarie, Programmazione e Sistemi Informativi

Ing. Antonio Sanna - Dirigente Settore Ambiente

Ing. Enzo Sanna - Dirigente Settore Viabilità

Ing. Giuseppe Oppo - Responsabile Unico del Procedimento - Servizio Programmazione

### Crediti Catalogo

#### A cura di

Enrica Campus, Giuseppe Oppo

#### Coordinamento redazionale Qualità Italia

Ester Annunziata

Angela Cherubini

Elena Pelosi

Francesca Sallusto

#### Coordinamento progetto grafico Qualità Italia

Sara Annunziata

#### Impaginato

Enrica Campus

#### Edizione a cura di

Editrice Taphros © 2011

07026 Olbia (OT)

Via Antonelli 13

Tel. 0789 51785

Fax 0789 1890227

taphros@tiscali.it

www.taphros.com

ISBN 9788874321049

### Presentazione

6. Sensi Contemporanei  
*[Alberto Versace, Mario Lollo Ghetti]*
7. Qualità Italia. Nuove opportunità per il Sud  
*[Maria Grazia Bellisario]*
8. Qualità Italia Progetti per la Qualità dell'Architettura  
*[Lorenzo Canova, Margherita Guccione]*
9. Concorsi e progetti di architettura per la riqualificazione urbana  
*[Alessandra Vittorini]*

### Il concorso

12. Provincia di Oristano. Nuove prospettive  
*[Massimiliano de Seneen]*
13. Il ruolo strategico del Centro Intermodale nel modello di sviluppo del territorio provinciale  
*[Antonio Sanna]*
14. I trasporti e la qualità dell'architettura come fattori di coesione sociale  
*[Giuseppe Oppò]*
20. Il Bando
36. Il Documento di Indirizzo Progettuale

### Progetti

54. Primo premio  
*[S.C.E. Project Srl]*
58. Secondo premio  
*[TJMa – Areas Ingeniería y Arquitectura SL]*
62. Terzo premio  
*[3TI Progetti Italia Ingegneria Integrata S.p.A.]*

### Menzioni

66. ONE Works S.p.A
68. TECNOLAV ENGINEERING Srl

### Apparati

72. I partecipanti al concorso
79. La Commissione giudicatrice

# sensi

CONTEMPORANEI

**Alberto Versace**  
Presidente del Comitato di Coordinamento Sensi Contemporanei  
Direttore Generale, Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica  
Ministero per i Rapporti con le Regioni e per la Coesione Territoriale

**Mario Lolli Ghetti**  
Direttore Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea  
Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Trenta mostre di arte contemporanea e architettura; sedici interventi di riqualificazione e progettazione di edifici o spazi pubblici; quarantacinque produzioni audiovisive, ventisei lungometraggi e diciotto tra documentari e cortometraggi; tredici spettacoli teatrali; ideazione e promozione di itinerari turistico-culturali, corsi di formazione, seminari e convegni, pubblicazioni scientifiche e divulgative. Questi i numeri e gli interventi di Sensi Contemporanei, programma avviato nel 2004 dall'assunto che la cultura e le forme espressive delle arti siano fattori di sviluppo non solo sociale, ma anche economico, in grado di generare conoscenza, competenze, occupazione e di incoraggiare in modo significativo la capacità di attrazione turistica di un territorio.

Sensi Contemporanei è promosso dal Ministero dello Sviluppo Economico e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e attuato d'intesa con sette Regioni del Sud Italia: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia. I risultati raggiunti nella prima edizione hanno portato le Amministrazioni a sostenere e proseguire il Programma e, nell'aprile del 2006, è stato sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro Multiregionale Sensi Contemporanei, strumento di pianificazione, tra quelli della programmazione negoziata, ritenuto il più idoneo a favorire la cooperazione tra Amministrazioni centrali, regionali e territoriali. Nato con l'obiettivo di promuovere l'arte contemporanea e la valorizzazione di contesti architettonici ed urbanistici, Sensi Contemporanei oggi ha esteso i propri interventi anche ai settori dell'urbanistica; del design; del cinema e dell'audiovisivo; del teatro e degli spettacoli dal vivo.

La Regione Sardegna ha partecipato a Sensi Contemporanei a partire dalla seconda edizione (quando fu inaugurata la prima edizione la Regione era in periodo di elezioni amministrative), attivando da subito importanti progetti, quali: la realizzazione di un Centro di documentazione del cinema, dello spettacolo e del patrimonio audiovisivo RAI Sardegna, finalizzato a garantire l'acquisizione, la conservazione, la diffusione del patrimonio regionale cinematografico e dello spettacolo; la creazione, presso alcuni spazi dell'ex Manifattura Tabacchi di Cagliari, di un centro culturale polivalente dedicato al design, alle arti visive, alla fotografia, all'architettura, al teatro, all'audiovisivo. Oltre naturalmente ai progetti di Qualità Italia, che hanno visto le Province di Oristano e Cagliari bandire concorsi per la progettazione di opere pubbliche.

I giovani sono protagonisti dei progetti della seconda edizione di Sensi Contemporanei. Tra le attività a loro rivolte, il Premio Qualità Italia Giovani (riservato ai progettisti "under 40" che hanno partecipato ai concorsi svolti nelle sette Regioni); il gruppo vincitore del concorso bandito dalla Provincia di Oristano, "under 40" è rientrato nel Premio e ha ricevuto una menzione speciale.



QUALITÀ ITALIA

**Maria Grazia Bellisario**  
**Direttore Servizio architettura ed arte contemporanee**  
**Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti,**  
**l'architettura e l'arte contemporanee**  
**Ministero per i beni e le attività culturali**

L'obiettivo del concorso di progettazione per il "Centro Intermodale di Oristano", bandito dalla Provincia di Oristano, è stato quello di costituire un unico nodo di interscambio urbano per fornire tutti i servizi di distribuzione dei passeggeri sul territorio. Le relazioni dell'intervento col contesto, in primo luogo funzionali, si rapportano strettamente con la struttura della stazione ferroviaria esistente, valorizzandone i livelli di servizio e il ruolo all'interno dell'organismo urbano. La soluzione progettuale prescelta è chiamata ad integrarsi in maniera corretta con il contesto urbano ed ambientale circostante, con l'obiettivo di innescare un processo di riqualificazione dell'intera area, che mira ad assumere anche il ruolo di luogo simbolico e rappresentativo della città.

Il Centro Intermodale, oltre ad attestare in un unico nodo tutte le modalità dello spostamento su Oristano, potrà così costituire un luogo di vita e di aggregazione per la città e l'intero territorio provinciale.

L'esperienza concorsuale condotta attraverso il Programma Qualità Italia, ha permesso, anche in tale ambito, di mettere a confronto diverse proposte, per rafforzare e sviluppare le caratteristiche del luogo. L'attenzione alla qualità accompagna oramai tutte le riflessioni sulla trasformazione del territorio nell'approccio critico che conduce alle scelte dell'intervento contemporaneo.

Il Ministero per i beni e le attività culturali ed il Ministero dello sviluppo economico attraverso il programma *Sensi Contemporanei* sono impegnati a fare della qualità una concreta opportunità per lo sviluppo economico e sociale del Sud d'Italia e per il rilancio dell'attenzione alla cultura contemporanea.

Il programma *Qualità Italia\_ Progetti per la qualità dell'architettura* si colloca in questo ambito: nell'attenzione che le amministrazioni pubbliche sono chiamate a porre nel perseguire attività che assicurino una relazione equilibrata tra bisogni sociali, attività economiche e conservazione delle componenti fisiche, culturali e naturali, del territorio anche in linea con i principi dettati dalla Convenzione Europea del Paesaggio.

L'approccio metodologico del progetto *Qualità Italia*, che pone in diretta relazione rappresentanti dell'amministrazione centrale e locale attraverso azioni di promozione, condivisione, affiancamento e sostegno, interpreta i principi della cooperazione e solidarietà istituzionale, che costituiscono premessa ed elemento centrale della politica regionale per lo sviluppo. Contribuire al miglioramento della qualità dei progetti di trasformazione, a partire dalle opere pubbliche già programmate e finanziate dalle amministrazioni locali proponenti: è questo l'obiettivo specifico del progetto Qualità Italia, in un percorso che deve necessariamente inquadrarsi nella più generale attenzione alla qualità dei piani e programmi di gestione delle trasformazioni sostenibili del territorio.

L'amministrazione pubblica può e deve ancora fare molto in questa direzione. Occorre favorire in tutti i campi scambi di esperienze anche internazionali, attraverso la ricerca di progettazioni innovative e sperimentazioni volte a migliorare la qualità dei nostri insediamenti, facendone terreno comune di analisi e riflessione. Inoltre, va consolidato il rapporto di collaborazione tra le istituzioni che agiscono sulla formazione e sull'aggiornamento professionale e fare della pratica concorsuale lo strumento principale nelle opere di trasformazione del territorio.

I progetti illustrati in questo volume delineano un ulteriore segno positivo nel processo di sviluppo sostenibile delle aree del Sud Italia e per la crescita della qualità dell'intervento contemporaneo.





QUALITÀ ITALIA

**Lorenzo Canova, Margherita Guccione**  
Unità tecnico-scientifica Qualità Italia,  
Segreteria Tecnica Sensi Contemporanei

Qualità Italia. Progetti per la qualità dell'architettura è un programma *sperimentale* che promuove la diffusione dei concorsi di architettura come strumento per la realizzazione di opere pubbliche di qualità. Sperimentale perché le Istituzioni promotrici hanno voluto introdurre nuove modalità di gestione dei beni collettivi, attraverso forme di cooperazione tra Istituzioni centrali e locali.

Avviato nel 2007, nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro Multiregionale Sensi Contemporanei, il programma è promosso dal Ministero per i Beni e le Attività culturali, Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanea e dal Ministero dello Sviluppo Economico, Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, d'intesa con le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia.

Il Programma si articola in due fasi. Attraverso un bando pubblico, le Amministrazioni si candidano presentando proposte di intervento già programmate e finanziate, che vengono valutate e selezionate da commissioni regionali a cui partecipano rappresentanti degli enti promotori ed esperti tecnici: le Amministrazioni selezionate bandiscono poi i concorsi di progettazione per realizzare gli interventi proposti, avvalendosi degli strumenti messi a disposizione dal Programma Qualità Italia: un contributo di 100.000 euro per le spese di organizzazione dei concorsi, l'accompagnamento, il supporto tecnico-scientifico e formativo assicurati dalle strutture operative del Programma (una unità tecnico-scientifica con funzioni di indirizzo e coordinamento e una segreteria tecnica con funzioni di back office). Nei bandi sono stati fissati i criteri base per la valutazione dei progetti (tra cui la capacità di inserimento nel contesto, la qualità architettonica e la sostenibilità energetico - ambientale) ed è stato previsto l'affidamento dell'incarico delle successive fasi di progettazione ai progettisti vincitori, mentre la copertura finanziaria dell'opera – richiesta come prerequisito dal Programma – ne assicura la realizzazione.

Questi i numeri dell'iniziativa: 13 concorsi banditi nel biennio 2007-2009 hanno coinvolto i comuni di Rionero in Vulture (PZ), Olivadi (CZ), Mola di Bari (BA) e Siracusa, Bisceglie (BA), Pantelleria (TP), San Giorgio Morgeto (RC), Magliano de' Marsi (AQ), Montesilvano (PE), Matera e dalle province di Cagliari, Campobasso e Oristano, selezionati fra 73 proposte presentate dalle amministrazioni. Interventi grandi e piccoli per innescare o potenziare processi di riqualificazione dei centri urbani e del paesaggio, di recupero diffuso del tessuto urbano, di rivitalizzazione economico-sociale del territorio. I concorsi hanno visto la partecipazione di oltre 300 progettisti (di cui 62 premiati, vincitori o menzionati) su progetti di importo pari a circa 39 milioni di euro complessivi. Numeri incoraggianti, a conferma che il coordinamento tra le istituzioni centrali, con i territori e tra i territori è cruciale ai fini della riuscita di un progetto.



QUALITÀ ITALIA

**Alessandra Vittorini**  
Unità tecnico-scientifica Qualità Italia  
Responsabile del Progetto

Il concorso bandito dalla Provincia di Oristano nell'ambito del Programma Qualità Italia. Progetti per la qualità dell'architettura è stato attivato per la realizzazione del nuovo centro intermodale di scambio. I centri intermodali, cui il Piano Regionale dei Trasporti assegna un ruolo strategico nel nuovo assetto del trasporto pubblico, mirano ad integrare i diversi sistemi di trasporto pubblico locale: quello regionale (prevalentemente su ferro), quello provinciale (prevalentemente su gomma) e quello urbano (su gomma, con mezzi pubblici e privati).

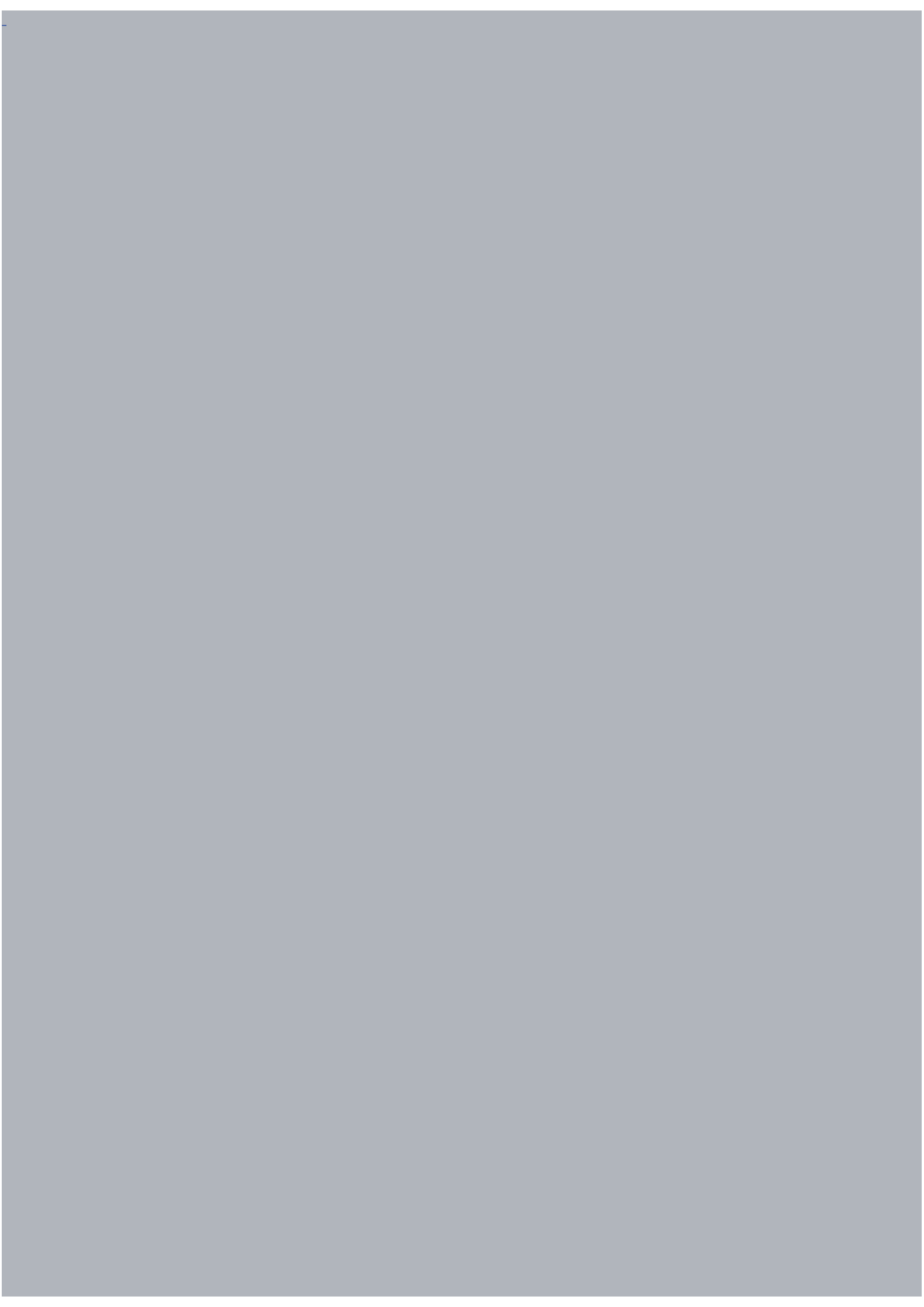
L'esperienza concorsuale ha permesso, anche in un ambito così specifico sul piano tecnico, di mettere a confronto 26 diverse proposte, valutando le differenti modalità di intervento e le capacità di riqualificare con nuove funzioni l'area investita dal progetto.

Anche in questo caso il concorso di progettazione si è dimostrato un'occasione positiva di confronto e qualità, proponendosi in nuove declinazioni e offrendo nuove opportunità, nonostante la sua applicazione sia da sempre accompagnata da note difficoltà e impedimenti.

I concorsi rappresentano infatti da sempre una criticità tutta italiana, ancora lontana dagli standard europei. Le difficoltà sono note: la scarsa consuetudine da parte delle amministrazioni pubbliche, i costi di organizzazione, le complesse procedure dettate dal rigido sistema normativo del Codice dei contratti e degli appalti, i ripetuti fallimenti, i rari affidamenti degli incarichi ai vincitori e, infine, la mancata realizzazione delle opere. Ne deriva un ampio panorama di "occasioni perse" sul quale periodicamente si torna a riflettere.

Promuovere i concorsi significa allora intervenire su queste criticità, offrendo le occasioni, le condizioni e gli strumenti perché possano diventare una prassi abituale, garantendo trasparenza, competizione, confronto e selezione delle migliori proposte progettuali.

È così che nasce Qualità Italia. Un programma che mira a diffondere i concorsi sostenendo e rafforzando il ruolo della committenza pubblica. Bandire i concorsi, affidare gli incarichi di progettazione, assicurare la realizzazione delle opere, garantire la qualità della procedura e del risultato. Con questi obiettivi sono stati messi a punto e offerti alle amministrazioni alcuni preziosi strumenti e servizi: un contributo finanziario per sostenere le spese e un supporto tecnico-scientifico per "accompagnare" gli uffici tecnici nel complesso iter organizzativo. È un percorso che impegna le amministrazioni fin dal programma operativo di gestione del concorso e del finanziamento. Che vede nel documento di indirizzo progettuale il momento centrale di verifica delle esigenze della committenza e, allo stesso tempo, di orientamento per i progettisti. Che prevede nei bandi attenti criteri di valutazione, adeguati riconoscimenti economici, una idonea presenza tecnica nelle giurie, la garanzia dell'affidamento al vincitore dell'incarico di progettazione e, infine, la realizzazione dell'opera. Questo è il percorso seguito da tutte le amministrazioni partecipanti al programma Qualità Italia, che hanno affidato ai concorsi 13 importanti progetti di riqualificazione urbana: centri culturali, biblioteche, scuole, piazze e spazi aperti.



# **Il concorso**

**“CENTRO INTERMODALE”**

**passenger e station of interchange of Oristano**

**On. Massimiliano de Seneen**  
**Presidente della Provincia di Oristano**

La pubblicazione del Catalogo del Concorso di Progettazione del Centro Intermodale non sancisce la conclusione di un processo, ma pone le basi per il suo concreto avvio. Dopo la conclusione del concorso, è stata intrapresa la strada dell'attuazione attraverso l'avvio delle fasi di progettazione che condurranno alla realizzazione di questa opera di interesse strategico e fondamentale per il territorio.

Le motivazioni alla base della volontà di partecipazione a questo Concorso, le opportunità aperte e le modalità di svolgimento sono ben esposte nei saggi di chi accompagna questo mio breve testo.

In qualità di Presidente di questa Provincia mi preme qui sottolineare l'importanza di questo intervento, all'interno del più ampio progetto di sviluppo territoriale, che si rivolge alla facilitazione della connessione tra il capoluogo e i centri minori come primo passo per contrastare il progressivo spopolamento, per agevolare la mobilità delle persone e, al contempo, favorire la circolazione di idee, cultura e creatività.

La costruzione del Centro Intermodale, che secondo il cronoprogramma dovrà essere completata entro il 2013, è l'attuazione di un primo tassello di un progetto più vasto che, in questo mandato, ci vede direttamente coinvolti e che dovrà portare all'integrazione dei nostri sistemi locali con le reti regionali di comunicazione.

E' infatti già in fase di adozione il Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale provinciale che completerà questa fase dell'attività della provincia in materia di mobilità sostenibile.

Il Centro Intermodale ha come obiettivo principale l'integrazione dei diversi livelli e modi del trasporto e ma sarà funzionale anche alla realizzazione di un "asse integrato", ovvero di un nuovo sistema integrato di mobilità delle persone e delle merci che interesserà oltre il sistema ferroviario e quello delle autolinee, anche il porto e il nuovo aeroporto.

La costruzione di questa nuova struttura, di acclarata qualità architettonica, e degli spazi connessi, presenti e futuri, porterà alla creazione di un nuovo spazio pubblico e di una nuova polarità urbana che comporterà immediate modificazioni degli assetti attuali della mobilità cittadina e concorrerà all'attuazione di una nuova politica di riqualificazione urbana.

Devo rilevare e sottolineare, con soddisfazione e solidarietà, l'impegno importante ed incisivo che su queste tematiche ed intorno a questi obiettivi, sta approfondendo e dispiegando il Sindaco di Oristano con il contributo ed il concorso dell'intera Amministrazione Comunale, attraverso l'attuazione del PUC.

Il Centro Intermodale, in questo quadro, è un tassello del mosaico disegnato dal PUC che qualifica e realizza la strategia da esso disegnata in coerenza e concretezza.

In questo disegno generale migliorare e agevolare l'intero sistema di interconnessioni di trasporto significa offrire alla Provincia di Oristano l'opportunità di perseguire e sviluppare una nuova qualità ambientale e concorrere alla realizzazione di una nuova qualità di vita.

Come Amministrazione mi auguro che possano esserci altre occasioni nel nostro territorio, come quella offerta da Qualità Italia, per incentivare e sviluppare la produzione di architettura di qualità, purtroppo ormai sempre più sporadica e occasionale nei nostri scenari urbani.

On.le Massimiliano de Seneen  
Presidente della Provincia di Oristano

## Il ruolo strategico del centro intermodale nel modello di sviluppo del territorio provinciale

**Ing. Antonio Sanna**  
**Dirigente del Settore Programmazione, Pianificatore Territoriale,**  
**Politiche Comunitarie e Trasporti**  
**Provincia di Oristano**

L'idea del centro intermodale di Oristano, scaturisce da un ragionamento di area vasta che la Provincia ha avviato, a partire dal suo Piano territoriale di coordinamento, e che è orientato a individuare e realizzare un modello di sviluppo del sistema provinciale fondato sulle specificità locali e i vantaggi competitivi del territorio, all'interno della quale la cultura e l'ambiente vengono individuati come le risorse fondamentali per una rigenerazione territoriale, sociale ed economica della provincia.

Questo modello riguarda una visione condivisa, esito del processo di pianificazione, programmazione e progettazione che ha impegnato la Provincia e gli attori locali e che ha avuto la capacità di mobilitare il territorio attorno alla costruzione di un Piano strategico rispetto al quale la realizzazione del centro intermodale costituisce un progetto "bandiera" cioè una azione capace di attivare processi di sviluppo che trascendono il tema dei trasporti.

La visione o obiettivo generale è la costruzione di un sistema territoriale coeso fondato sull'integrazione fra settori produttivi e infrastrutture materiali, immateriali ed intermodali di trasporto; sostenuto dalla competitività delle imprese innovative; con la priorità dell'inclusione sociale e l'incremento delle opportunità occupazionali. Nel disegno del Piano questa visione si declina in alcuni percorsi strategici di attuazione che concorrono a delineare un territorio competitivo, coeso e sostenibile la cui crescita si fonda sui valori ambientali, culturali e della persona; uno di tali percorsi è orientato al miglioramento della accessibilità e della connessione del territorio internamente ed esternamente.

È proprio in riferimento all'accessibilità che assume un ruolo fondamentale la realizzazione del centro intermodale quale opera che concorre a materializzare il concetto di accessibilità interna ed esterna al territorio anche in considerazione della posizione baricentrica della provincia nel Mediterraneo e delle opportunità che possono derivare dall'apertura di un'area di libero scambio del Mediterraneo a partire dal 2010 e dallo sviluppo di nuovi servizi e mercati.

Come noto, le infrastrutture rappresentano importanti fattori di sviluppo, ma in particolare ciò che assume rilievo strategico sono innanzitutto l'esigenza di un riequilibrio territoriale e di accessibilità, fisica e al sapere, vale a dire la capacità/possibilità di essere inclusi nelle reti di trasporto e di informazione attraverso cui si muovono persone, merci e idee quale preconditione necessaria per l'adeguamento competitivo dell'intero sistema territoriale e per l'equilibrio territoriale delle diverse aree che compongono il sistema provinciale.

Pertanto, la realizzazione del centro intermodale può favorire lo sviluppo dell'intero sistema di interconnessioni di trasporto (ferro-gomma; terra, acqua, aria) ritenute strategiche al fine di migliorare la mobilità interna agendo quale intervento attivatore e moltiplicatore dei benefici del potenziamento e completamento degli assi viari che collegano le diverse aree del territorio con il capoluogo e con le altre province e mira ad agire al contempo sulla riduzione dei tempi di spostamento con conseguente riduzione dei consumi e dell'inquinamento atmosferico. In tale prospettiva, la realizzazione del centro intermodale costituisce una azione di sistema in relazione alla Mobilità e Accessibilità attraverso la creazione e implementazione di un sistema intermodale e ponendo particolare attenzione allo sviluppo dei nodi di accesso al territorio (porto, aeroporto, stazione ferroviaria del capoluogo quale luogo di interscambio) sia ai fini di una migliore accessibilità dall'esterno, sia a fini di una più efficiente e attrattiva gestione della mobilità modale in funzione dei bisogni di persone e imprese.

**Ing. Giuseppe Oppo**  
**Responsabile Unico del Procedimento**  
**Settore Programmazione, Pianificazione Territoriale, Politiche**  
**Comunitarie e Trasporti**  
**Provincia di Oristano**

La Provincia di Oristano, nel giugno del 2007, ha avanzato la propria candidatura presso l'Assessorato dei Trasporti della Regione Sardegna quale soggetto attuatore per la realizzazione dell'intervento "Centro intermodale passeggeri e stazione di interscambio di Oristano", programmato dalla Giunta Regionale ed inserito all'interno del III Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Quadro "Mobilità" siglato col Governo nel novembre 2006.

Per effetto della legge regionale n.21 del 7 dicembre 2005 la Provincia ha infatti acquisito competenze in materia di trasporto pubblico locale, tra le quali la predisposizione e l'attuazione del Piano Provinciale di trasporto pubblico locale, che fonda la propria struttura sulla consapevolezza che i trasporti costituiscono un'importante componente della coesione sociale e dello sviluppo equilibrato, sostenibile e di lungo periodo del territorio.

Il Centro intermodale passeggeri e stazione di interscambio di Oristano costituisce infatti un nodo strategico del "Sistema del Trasporto Regionale" per la cui realizzazione è prevista all'interno del Piano Regionale dei Trasporti una serie di interventi sulle infrastrutture ferroviarie, capace di rendere efficiente il sistema regionale intermodale di trasporto passeggeri, ammodernando la rete ed adeguando i servizi allo standard europeo, con l'obiettivo di risolvere problemi radicati da tempo, quali ad esempio la scarsità di collegamenti con le parti periferiche del territorio, la preponderanza del trasporto stradale rispetto alle altre forme, la frammentazione del sistema di trasporto, l'inquinamento nelle sue varie forme ecc.

A livello comunitario infatti vengono indicati nello sviluppo dell'intermodalità, nel riequilibrio in chiave sostenibile della ripartizione modale, nella pianificazione coerente dei trasporti e nell'urbanistica, oltre che nell'approccio integrato alla pianificazione delle infrastrutture e dei servizi, i fattori imprescindibili per un trasporto pubblico cosiddetto "dal volto umano", dove il trasporto non sia considerato esclusivamente come una "merce", ma anche e soprattutto un servizio di interesse generale del quale beneficia l'intera collettività.

Nel settore del trasporto passeggeri, agevolare il passaggio da un modo all'altro vuol dire eliminare una grossa criticità e migliorare notevolmente le condizioni di viaggio. Il viaggiatore, fino ad ora, troppo spesso è scoraggiato e sfiduciato all'idea di dover affrontare un viaggio, anche breve, servendosi dei vari modi di trasporto offerti dal servizio pubblico. A creare questa comune convinzione contribuisce una serie di fattori che vanno dalla difficoltà di ottenere informazioni, anche elementari, alla inadeguatezza delle infrastrutture; spesso infatti risulta difficile, se non impossibile, conoscere per tempo il percorso delle linee, le fermate, gli orari e le modalità di acquisto del biglietto, mentre la mancanza di servizi fondamentali quali la presenza di parcheggi per automobili, moto, biciclette (queste ultime troppo spesso trascurate come efficiente mezzo di trasporto) o l'eccessiva distanza pedonale da percorrere, contribuiscono a dare una percezione negativa dello scambio modale.

In questo contesto, nell'aprile del 2008, attraverso un apposito Protocollo d'intesa sottoscritto con l'Assessorato regionale dei trasporti, il Comune di Oristano e RFI – Rete Ferroviaria Italiana, la Provincia viene delegata alla realizzazione del Centro intermodale.

A distanza di pochi mesi (settembre 2008) viene approvato lo studio di fattibilità dell'opera con il quale si individua la sua ottimale ubicazione sotto l'aspetto della funzionalità trasportistica e si determinano le principali caratteristiche

dimensionali in funzione della domanda da soddisfare. L'area prescelta attraverso lo studio di fattibilità si trova all'interno dello scalo ferroviario in riscontro diretto con l'attuale stazione ferroviaria e garantisce la massima integrazione tra le diverse modalità di trasporto, minimizzando gli effetti negativi della rottura di carico durante gli scambi modali; infatti la modesta distanza (60 m) dalla stazione ferroviaria esistente, fa sì che la nuova struttura – su cui si attesteranno sia le autolinee urbane che extraurbane – possa essere considerata come parte integrante di un unico Centro Intermodale, articolato in due parti, quello urbano (stazione ferroviaria) e quello extraurbano (autostazione).

Nell'affrontare la fase immediatamente successiva – quella dell'individuazione della procedura più idonea per l'affidamento della progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva dell'opera – ci si trova di fronte ad un bivio, dove due sono le principali strade percorribili: la prima conduce alla individuazione di un progettista al quale affidare l'incarico di progettare l'opera (ad esempio col sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa), la seconda porta invece direttamente alla selezione del progetto che meglio di tutti gli altri soddisfa le necessità dell'Amministrazione attraverso un concorso di progettazione. Quale delle due strade scegliere?

Proprio mentre si stanno valutando questi aspetti procedurali, il 10 ottobre del 2008, viene pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, a cura del Ministero per i Beni

e le Attività Culturali (MiBAC), il bando (con scadenza 25 novembre 2008) per la selezione delle Amministrazioni che – nell'ambito della II edizione 2008-2009 del programma "Sensi Contemporanei Qualità Italia\_Progetti per la qualità dell'architettura" – beneficeranno di un finanziamento e del supporto tecnico per l'organizzazione e la gestione di un concorso di progettazione finalizzato alla "realizzazione di un'opera pubblica significativa dal punto di vista della qualità architettonica, urbana e del paesaggio" che possa "contribuire a innescare o potenziare processi di riqualificazione del paesaggio, di recupero diffuso del tessuto urbano ed edilizio, di rivitalizzazione di quello economico-sociale".

Prende così corpo l'idea di partecipare alla selezione, consapevoli della rilevanza del programma e dell'opportunità che questo rappresenta, in quanto straordinaria occasione di confronto e di crescita, attraverso la quale contribuire alla qualificazione degli spazi pubblici urbani e quindi al miglioramento della qualità della vita dei cittadini, i quali potranno riconciliarsi con il senso dei luoghi nei quali vivono quotidianamente e acquisire la consapevolezza e la conoscenza del proprio territorio.

Sia per la Provincia che per il Comune di Oristano – che all'epoca aveva in fase avanzata la procedura di approvazione del Piano Urbanistico Comunale – la realizzazione del Centro intermodale rappresenta infatti un primo passo per la riqualificazione di un'area al margine urbano caratterizzata dalla presenza

1\_foto aerea dell'area di intervento







2\_piazza-parcheggio davanti alla Stazione Ferroviaria (foto di Enzo Sanna)



3\_sopra e sotto vista dell'area dalla Stazione Ferroviaria (foto di Enzo Sanna)



di attività industriali dismesse da alcuni decenni e di interventi occasionali di edilizia residenziale; l'obiettivo è che il Centro non sia un semplice ed anonimo luogo di transito, ma costituisca piuttosto un vivace punto di riferimento per la collettività, un rappresentativo e qualificato intervento architettonico ed urbanistico in un'area che da tempo attende di essere recuperata sotto l'aspetto urbanistico, edilizio ed ambientale e che finalmente si può aprire alla città e a tutto il territorio provinciale, diventandone la "porta di accesso".

Il 21 novembre 2008 la Provincia invia quindi la domanda di partecipazione alla selezione bandita dal MiBAC proponendo il Centro intermodale passeggeri e stazione di interscambio di Oristano quale possibile opera da realizzare attraverso la procedura del concorso di progettazione; a distanza di pochi giorni, il 10 dicembre 2010, viene comunicato da parte del MiBAC l'esito della selezione che vede la proposta presentata dalla Provincia al primo posto nella graduatoria riservata alla Regione Sardegna.

Una volta stipulata la convenzione con il MiBAC viene elaborato, con il supporto tecnico della Segreteria di Qualità Italia, il Programma operativo per la gestione della procedura concorsuale, attraverso il quale vengono definiti nel dettaglio il tema e gli obiettivi del concorso ed il relativo quadro finanziario.

Contestualmente la Provincia assume l'iniziativa di organizzare, con la collaborazione del Comune di Oristano e degli Ordini professionali, un seminario dal titolo "Il concorso: dall'idea alla realizzazione di architettura di qualità",



tenutosi il 29 aprile del 2009 e finalizzato alla promozione della procedura del concorso di progettazione, in quanto capace di ampliare la possibilità di confronto tra i portatori di idee e culture e di privilegiare la logica della qualità del progetto rispetto ad altri fattori, sia pure importanti, quali il prezzo e il tempo. Si è quindi entrati nel vivo dell'organizzazione del concorso di progettazione attraverso la predisposizione del Bando e del Documento di Indirizzo Progettuale [DIP]; si è fatto in modo che questi documenti risultassero il più possibile chiari ed esaustivi, esplicitando e dettagliando le regole e le condizioni del concorso, le prescrizioni, i requisiti ed i criteri di lavoro, affinché altrettanto comprensibili e complete risultassero le proposte progettuali presentate dai concorrenti.

A tal fine è stato inoltre fornito un servizio di assistenza ai partecipanti attraverso la pubblicazione delle risposte alle domande più frequenti [FAQ] – poste dagli stessi partecipanti – sul sito web del Concorso nel rispetto dei principi di trasparenza e parità di trattamento; nel Bando sono stati perciò stabiliti dei congrui termini entro i quali i concorrenti avrebbero potuto formulare i quesiti e la Provincia avrebbe dovuto fornire le relative risposte, in modo che tutti i concorrenti disponessero del tempo necessario per tenere queste ultime nella dovuta considerazione in fase di elaborazione della proposta progettuale.

Il successo riscosso dal concorso, sia in termini quantitativi con la presentazione di 26 proposte progettuali, sia qualitativi con progetti di estremo pregio architettonico ed allo stesso tempo di grande qualità dal punto di vista della funzionalità, testimonia la validità di questa procedura e funge da stimolo a riproporla in quanto, oltre che valido strumento per la realizzazione di progetti pubblici di qualità, costituisce una scelta culturale di civiltà in grado di far nascere e coltivare un ambiente consapevole e sensibile.

L'esperienza è servita altresì a dimostrare che il Concorso di progettazione non è affatto una procedura più complicata e costosa rispetto ad altre abitualmente utilizzate, ma che esso costituisce viceversa uno strumento attraverso il quale è possibile creare delle occasioni per far emergere e competere alla pari le nuove idee e le capacità creative, tecniche e culturali, coniugando la trasparenza amministrativa della procedura con la qualità del progetto pubblico, nella convinzione che, come affermato dal Consiglio dell'UE "un'architettura di qualità, migliorando il quadro di vita ed il rapporto dei cittadini con il loro ambiente, sia esso rurale o urbano, può contribuire efficacemente alla coesione sociale, nonché alla creazione di posti di lavoro, alla promozione del turismo culturale e allo sviluppo economico regionale".

4 \_relazione tra la Stazione Ferroviaria e la via di accesso al nuovo Centro Intermodale (foto di Enzo Sanna)



[The body of the page is mostly blank, suggesting the text is either redacted or the image is a scan of a blank page.]

# **Bando di Concorso**

**“CENTRO INTERMODALE”**

**passenger e station interchange of Oristano**

## Il bando

### Provincia di Oristano

#### Concorso internazionale di progettazione per la costruzione del “CENTRO INTERMODALE” passeggeri e stazione di interscambio di Oristano

##### Art. 1

###### **Ente banditore del concorso e responsabile del procedimento**

###### Ente banditore:

Provincia di Oristano  
via Enrico Carboni, s.n. – 09170 ORISTANO  
tel. 0783-7931  
Fax: 0783-793382  
sito internet: <http://www.provincia.or.it/>  
e-mail: [intermodale@provincia.or.it](mailto:intermodale@provincia.or.it)

###### Responsabile Unico del procedimento (RUP):

Dott. Giuseppe Oppo tecnico abilitato all'esercizio della professione di ingegnere.  
via Enrico Carboni, s.n. – 09170 ORISTANO  
tel. 0783-7931  
Fax: 0783-793382  
sito internet: <http://www.provincia.or.it/>  
e-mail: [intermodale@provincia.or.it](mailto:intermodale@provincia.or.it)  
Qualifica: Funzionario Tecnico Ingegnere

###### Segreteria del Concorso (informazioni, chiarimenti e/o quesiti):

Ing. Giuseppe Oppo  
via Enrico Carboni, s.n. – 09170 ORISTANO  
tel. 0783-7931  
Fax: 0783-793382  
e-mail: [intermodale@provincia.or.it](mailto:intermodale@provincia.or.it)

##### Art. 2

###### **Oggetto del concorso**

La Provincia di Oristano, nell'ambito del Programma Sensi Contemporanei - Qualità Italia - Progetti per la qualità dell'Architettura promosso d'intesa tra il Ministero dello Sviluppo Economico (DPS - Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e la Coesione Economica), il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (PARC - Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee), la Fondazione “La Biennale di Venezia” e le Regioni del Sud Italia, bandisce un concorso di progettazione ai sensi del Capo IV, Sezione III, art.99 e seguenti del D.Lgs. 163/2006, per la realizzazione del “CENTRO INTERMODALE PASSEGGIERI E STAZIONE DI INTERSCAMBIO DI ORISTANO”.

Il presente concorso è aperto alla partecipazione di tutti i soggetti, nell'ambito della Comunità Europea, in possesso dei requisiti di cui al successivo art.7.

##### Art. 3

###### **Costo di realizzazione dell'intervento**

Il costo delle opere per le quali è richiesta la progettazione, compresi gli oneri per la sicurezza, è di € 7.520.000,00, al netto dell'IVA e degli oneri fiscali.

Le proposte presentate dai partecipanti non potranno prevedere un costo complessivo superiore.

## Il bando

L'importo stimato dell'intervento si articola come segue:

Classe e Categoria	Importo in euro delle opere
Ic	3.534.400,00
Ig	1.353.600,00
IIIb	1.428.800,00
IIIc	1.203.200,00
<b>TOTALE</b>	<b>7.520.000,00</b>

L'ammontare presunto del corrispettivo per la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, la direzione lavori, misura e contabilità, il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione risulta pari a € 967.327,26 al netto degli oneri per IVA e Inarcassa.

### Art. 4

#### Tema e obiettivi del concorso

Oggetto del concorso è la progettazione per la costruzione del centro intermodale passeggeri e stazione di interscambio di Oristano nell'area di proprietà di RFI, antistante la stazione ferroviaria di Oristano, già occupata dallo scalo merci dismesso da alcuni anni.

L'intervento s'inserisce all'interno dell'obiettivo primario, contenuto nel Piano Regionale dei Trasporti, di rendere efficace il sistema regionale intermodale del trasporto passeggeri, attraverso l'adeguamento della rete e l'ammodernamento dei servizi allo standard europeo.

Nell'ambito del trasporto pubblico l'obiettivo del PRT è quello di realizzare il riequilibrio modale nelle città e il contenimento della mobilità su mezzo privato oltre che incrementare la quota del trasporto pubblico sulla mobilità regionale, coerentemente agli indirizzi della programmazione comunitaria e nazionale nel settore del trasporto pubblico; in particolare il "Libro Bianco" dei trasporti della comunità Europea tra gli obiettivi principali prevede il rilancio del servizio ferroviario attraverso la creazione di spazi ferroviari integrati e lo sviluppo dell'intermodalità, conseguendo allo stesso tempo il risultato di decongestionare le aree urbane dal traffico, con effetti positivi sull'inquinamento ambientale (riduzione delle emissioni di gas inquinanti e acustiche) e sul risparmio energetico.

### Art. 5

#### Procedura concorsuale

Il concorso di progettazione si svolge ai sensi del Capo IV, Sezione III, art.99 e segg. del D.lgs. 163/2006 mediante procedura aperta in forma anonima e pertanto gli elaborati richiesti devono essere presentati in forma anonima.

I concorrenti sono invitati a sviluppare il tema progettuale secondo le indicazioni del presente documento e del "Documento di indirizzo progettuale" (DIP) a questo allegato.

A seguito della valutazione delle proposte, il concorso si conclude con la formazione di una graduatoria e con il riconoscimento di premi e menzioni come meglio specificato nel seguito.

### Art. 6

#### Documentazione fornita ai concorrenti

Ai partecipanti al concorso l'Ente Banditore mette a disposizione – in formato digitale compatibile (DWG, DXF, PDF, TIFF, RTF) – il seguente materiale informativo e gli elaborati grafici necessari alla stesura del progetto:

1. bando del concorso [1bando.pdf];
2. documento di indirizzo progettuale (DIP) [2DIP.pdf];

## Il bando

3. studio di fattibilità [3fattibilita.pdf];
4. cartografia con l'inquadramento urbanistico dell'area oggetto dell'intervento:
  - tav.6A del Piano Regolatore Generale del Comune di Oristano – scala 1:2.000 [4tav6a.jpg];
  - tav.6B del Piano Regolatore Generale del Comune di Oristano – scala 1:2.000 [4tav6b.jpg];
5. estratto mappa catastale:
  - estratto di mappa foglio 14 catasto terreni del Comune di Oristano – scala 1:2.000 [5estratto14.pdf];
  - estratto di mappa foglio 16 catasto terreni del Comune di Oristano – scala 1:2.000 [5estratto16.pdf];
6. ortofoto:
  - ortofoto [6ortofoto.jpg];
7. rilievo dell'area e di manufatti e sottoservizi che interessano l'intervento:
  - tav.9B dello Studio di fattibilità [7fattibilita.dwg];
  - stazione RFI di Oristano – fabbricato viaggiatori – piante – scala 1:100 [7FVpiante.dwg]
  - stazione RFI di Oristano – fabbricato viaggiatori – sezioni – scala 1:100 [7FVsezioni.dwg]
  - stazione RFI di Oristano – fabbricato servizi accessori – piante – scala 1:100 [7FApiante.dwg]
  - stazione RFI di Oristano – sottopassaggio – pianta – scala 1:100 [7SPpianta.dwg]
8. documentazione fotografica dell'area e/o degli eventuali edifici oggetto:
  - n.50 fotografie [cartella 8Foto, formato.jpg];
9. elenco e natura dei vincoli al progetto secondo le leggi e le normative vigenti (architettonici, urbanistici, archeologici, ambientali, di altra natura):
  - Piano Paesaggistico Regionale:
    - a) Cartografia – Ambito n.9 – Foglio 528 sez.I – scala 1:25.000 [9PPR528I.pdf];
    - b) Cartografia – Ambito n.9 – Foglio 528 sez.II – scala 1:25.000 [9PPR528II.pdf];
    - c) BURAS n.30 dell'8 settembre 2006 [9PPRBURAS.pdf]
    - d) Guida alla lettura delle NTdA del PPR [9PPRGUIDA.pdf];
    - e) Legenda PPR [9PPRlegenda.pdf];
  - P.R.G. del Comune di Oristano:
    - f) Norme Tecniche di Attuazione (stralcio) [9PRGnorme.pdf];
    - g) Regolamento Edilizio [9PRGredil.pdf];
10. planimetria dell'area d'intervento [10PLANarea.dwg].

Tutta la documentazione del concorso può essere consultata e scaricata dal sito Internet [www.sensicontemporanei.it/qi](http://www.sensicontemporanei.it/qi)

### Art.7

#### Requisiti di partecipazione

Il concorso è aperto agli:

- architetti iscritti nella "Sezione A" settore "Architettura";
- ingegneri iscritti nella "Sezione A" settore "Civile e ambientale";

dei rispettivi dell'Albi Professionali, alle società di ingegneria ed architettura e alle associazioni temporanee di professionisti che abbiano i titoli professionali richiesti per le prestazioni contemplate dal bando (soggetti di cui all'art.90 D.Lgs. 163/2006 in possesso dei requisiti di cui agli artt.53 e 54 D.P.R. 554/99) ed alle persone

## Il bando

fisiche o giuridiche appartenenti a stati membri dell'U.E. ufficialmente abilitati nel Paese di appartenenza a fornire servizi analoghi a quelli del presente bando. Sono, nello specifico, ammessi alla partecipazione, ai sensi dell'art.90, comma 1, lett. d), e), f), f-bis), g), h) e art.101, comma 2, del D.Lgs. 163/06, i seguenti soggetti:

- i liberi professionisti singoli od associati nelle forme di cui alla legge 23 novembre 1939, n.1815, e successive modificazioni;
- le società di professionisti;
- le società di ingegneria;
- i prestatori di servizi di ingegneria ed architettura di cui alla categoria 12 dell'allegato II A (D.Lgs.163/2006) stabiliti in altri Stati membri, costituiti conformemente alla legislazione vigente nei rispettivi Paesi;
- i raggruppamenti temporanei costituiti dai soggetti di cui alle lettere d), e), f), f-bis) e h) ai quali si applicano le disposizioni di cui all'articolo 37 (D.Lgs. 163/2006) in quanto compatibili.

I raggruppamenti temporanei, anche se non ancora formalmente costituiti, dovranno prevedere a pena di esclusione la partecipazione di un professionista abilitato all'esercizio della professione da meno di cinque anni secondo le norme dello stato membro dell'Unione Europea di residenza e ai sensi dell'art.90, comma 7, del D.Lgs. 163/2006 e dell'art.51, comma 5, D.P.R. 554/1999.

I concorrenti che parteciperanno in raggruppamento dovranno indicare il nominativo del capogruppo e legale rappresentante pro-tempore delegato a rappresentarlo presso l'Ente Banditore. Il ruolo di capogruppo potrà essere assolto esclusivamente da soggetti che abbiano la qualifica professionale di Architetto o Ingegnere civile e ambientale e che siano regolarmente autorizzati o abilitati ad esercitare la libera professione e, quindi, ad assumere incarichi da parte di Enti Pubblici.

- i consorzi stabili di società di professionisti e di società di ingegneria, anche in forma mista, formati da non meno di tre consorziati che abbiano operato nel settore dei servizi di ingegneria e architettura, per un periodo di tempo non inferiore a cinque anni, e che abbiano deciso di operare in modo congiunto secondo le previsioni del comma 1 dell'articolo 36 del D.Lgs. 163/2006. È vietata la partecipazione a più di un consorzio stabile. Ai fini della partecipazione alle gare per l'affidamento di incarichi di progettazione e attività tecnico-amministrative ad essa connesse, il fatturato globale in servizi di ingegneria e architettura realizzato da ciascuna società consorziata nel quinquennio o nel decennio precedente è incrementato secondo quanto stabilito dall'articolo 36, comma 6, del D.Lgs. 163/2006; ai consorzi stabili di società di professionisti e di società di ingegneria si applicano altresì le disposizioni di cui all'articolo 36, del D.Lgs. 163/2006 commi 4 e 5 e di cui all'articolo 253, comma 8.

I concorrenti dovranno essere in possesso dei requisiti di ordine generale di cui all'art.38 D.Lgs. 163/2006; nel caso di raggruppamenti temporanei, ciascun soggetto componente il raggruppamento dovrà essere in possesso, pena l'esclusione dell'intero raggruppamento, di tali requisiti.

Tutti i concorrenti potranno avvalersi di consulenti e/o collaboratori.

Ogni singolo consulente non può partecipare in più gruppi e la violazione di tale divieto comporta l'esclusione di tutti i gruppi in cui figuri lo stesso professionista.

Di ciascun consulente/collaboratore dovrà essere dichiarata la qualifica professionale e la natura della consulenza. Essi potranno essere privi dell'iscrizione agli Albi professionali, ma non dovranno trovarsi nelle condizioni di incompatibilità di cui all'art.8 del presente bando; i loro compiti e le loro attribuzioni saranno definite all'interno del gruppo concorrente, senza investire di ciò il rapporto del gruppo stesso con l'Ente Banditore.

Sono, altresì, ammessi al concorso di progettazione in oggetto i professionisti, sia singoli sia associati, appartenenti a Stati extra U.E. che, in accordo con l'Unione Europea, contemplino l'equiparazione dei requisiti e l'equipollenza delle professionalità. In tal caso dovranno essere indicati, all'interno della domanda di partecipazione, i riferimenti legislativi di equiparazione vigenti.

Per quanto non menzionato nel presente bando in merito ai requisiti di partecipazione si fa riferimento al D.Lgs. 163/2006 e al D.P.R. 554/99.

Ogni singolo concorrente potrà partecipare in forma singola o in forma associata; la partecipazione in entrambe le forme, ovvero la partecipazione dello stesso professionista in più gruppi comporta l'esclusione di tutti i gruppi in cui figuri lo stesso professionista.

Inoltre, ai fini dell'affidamento dell'incarico di progettazione definitiva, esecutiva, ed eventuale direzione lavori, misura e contabilità e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e/o di esecuzione (artt.91 e 99 comma 5 del D.Lgs. 163/2006), i concorrenti singoli o in forma associata, dovranno dichiarare all'atto di presentazione della domanda, di essere in possesso dei requisiti minimi economico-finanziari e tecnico-organizzativi di cui all'art.66 del D.P.R. 554/99:

a) fatturato globale per servizi di progettazione ed attività tecnico-amministrative connesse, espletati negli ultimi cinque esercizi antecedenti la pubblicazione del



## Il bando

presente bando, per un importo non inferiore a € 2.901.981,78 – pari a 3 volte l'importo a base d'asta – al netto degli oneri per IVA e Inarcassa;

b) avvenuto espletamento negli ultimi dieci anni di servizi di progettazione ed attività tecnico-amministrative connesse, relativi a lavori appartenenti ad ognuna delle classi e categorie dei lavori cui si riferiscono i servizi da affidare, individuate sulla base delle elencazioni contenute nelle vigenti tariffe professionali, per un importo globale per ogni classe e categoria pari a 2 volte l'importo stimato dei lavori da progettare:

Classe e Categoria	Importo in euro delle opere x 2
Ic o Id	7.068.800,00
Ig	2.707.200,00
IIb	2.857.600,00
IIc	2.406.400,00
<b>TOTALE</b>	<b>15.040.000,00</b>

c) avvenuto svolgimento negli ultimi dieci anni di due servizi di progettazione ed attività tecnico-amministrative connesse, relativi ai lavori, appartenenti ad ognuna delle classi e categorie dei lavori cui si riferiscono i servizi da affidare, individuate sulla base delle elencazioni contenute nelle vigenti tariffe professionali, per un importo totale non inferiore a un valore pari a 0,40 volte l'importo stimato dei lavori da progettare:

Classe e Categoria	Importo in euro delle opere x 0,40
Ic o Id	1.413.760,00
Ig	541.440,00
IIb	571.520,00
IIc	481.280,00
<b>TOTALE</b>	<b>3.008.000,00</b>

d) numero medio annuo del personale tecnico utilizzato negli ultimi tre anni (comprendente i soci attivi, i dipendenti e i consulenti con contratto di collaborazione coordinata e continuativa su base annua), non inferiore alle 8 unità, corrispondenti al doppio delle unità stimate come necessarie (pari a quattro) per lo svolgimento dell'incarico.

I servizi di ingegneria valutabili sono quelli iniziati ed ultimati nel decennio o nel quinquennio antecedente la data di pubblicazione del bando, ovvero la parte di essi ultimata nello stesso periodo per il caso di servizi iniziati in epoca precedente.

I concorrenti possono soddisfare la richiesta dei requisiti di cui sopra attraverso l'avalimento ai sensi dell'art.49 del D.Lgs. 163/2006.

Nel caso di raggruppamenti temporanei:

- i requisiti finanziari e tecnici di cui sopra lettere a), b) e d) devono essere posseduti complessivamente in misura superiore al 50% dal capogruppo;
- la restante percentuale deve essere posseduta cumulativamente dal o dai mandanti, ai quali non possono essere richiesti percentuali di possesso dei requisiti minimi.

### Art. 8

#### Motivi di incompatibilità e cause di esclusione dei partecipanti

Al presente concorso si applicano, le cause di esclusione dei partecipanti espressamente previste negli art.51 e seguenti del D.P.R. 554/99 e s.m.i.; inoltre non possono partecipare al concorso, pena l'esclusione:

- a. i componenti effettivi o supplenti della Commissione del concorso, della Segreteria del concorso di cui all'art.13 del presente bando, i loro coniugi, i loro parenti ed affini fino al terzo grado;
- b. coloro i quali, a qualsiasi titolo, abbiano rapporti di lavoro, vincoli di collaborazione o relazioni continuative e notorie con i membri della Commissione

## Il bando

- Giudicatrice e della Segreteria tecnica-amministrativa di cui all'art.14;
- c. i componenti effettivi o supplenti della Commissione Regionale per la Sardegna di selezione delle Amministrazioni di cui al bando pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.118 del 10 ottobre 2008, parte V serie speciale;
  - d. gli amministratori, i consiglieri e i dipendenti della Provincia di Oristano, anche con contratto a termine, i consulenti della stessa Amministrazione con contratto continuativo e i dipendenti di enti pubblici che operano nello stesso ambito territoriale in cui si svolge il concorso, con funzioni attinenti il tema, nonché delle Aziende controllate dalla stessa Stazione appaltante;
  - e. coloro che hanno partecipato alla organizzazione e stesura del Bando e dei documenti allegati, e coloro che facciano parte dell'Unità tecnico-scientifica e della Segreteria tecnica Qualità Italia finalizzata alla preparazione del concorso;
  - f. i dipendenti del DPS - Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione, della PARC - Direzione Generale per la qualità e tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee, della Fondazione La Biennale di Venezia e della Regione Sardegna coinvolta nel progetto Qualità Italia;
  - g. coloro che incorrono nelle situazioni espressamente previste dall'art.38 del D.Lgs. n.163 del 2006;
  - h. coloro che hanno rapporti di lavoro dipendente con Enti, Associazioni, Istituzioni o Amministrazioni Pubbliche ivi compresi i docenti universitari, fatta salva la partecipazione prevista dalla normativa vigente e previa presentazione della documentazione utile a comprovare la legittimazione alla partecipazione al concorso (di cui al successivo art.9, INVOLUCRO B, lettera c);
  - i. le persone per le quali esistano cause ostative a contrarre con la Pubblica Amministrazione e le eventuali società dalle stesse controllate.

È fatto divieto ai concorrenti di partecipare al concorso in più di un gruppo di progettazione (sia come capogruppo, sia come membro del gruppo, sia come consulente e/o collaboratore) ovvero di partecipare contemporaneamente in forma singola e in raggruppamento, o come amministratore/dipendente di società di ingegneria. La violazione di tali divieti comporta l'esclusione dal concorso di entrambi i concorrenti.

È inoltre vietata la partecipazione del consorzio stabile e dei singoli consorziati al medesimo concorso ed è vietata la partecipazione di uno stesso soggetto a più di un consorzio stabile.

I consorzi stabili sono tenuti ad indicare in sede di domanda di partecipazione per quali consorziati il consorzio concorre; a questi ultimi è fatto divieto di partecipare, in qualsiasi altra forma, al presente concorso; in caso di violazione sono esclusi dal concorso sia il consorzio sia il consorziato; in caso di inosservanza di tale divieto si applica l'art.353 c.p. È vietata la partecipazione a più di un consorzio stabile.

La mancata osservanza di tali divieti comporta l'esclusione dal concorso sia del consorzio sia del consorziato.

Ogni concorrente, singolo o associato, potrà presentare una sola proposta progettuale.

Non possono partecipare al medesimo concorso concorrenti che si trovino fra di loro in una delle situazioni previste dall'art.2359 del codice civile.

La violazione dei divieti di cui al presente articolo comporta l'esclusione dal concorso dei concorrenti coinvolti e dei gruppi di appartenenza.

### Art. 9

#### Elaborati richiesti

Ai fini della partecipazione al presente concorso sono richiesti i seguenti elaborati progettuali relativi all'intervento complessivo elaborato sulla base del Documento di Indirizzo Progettuale (DIP) fornito dall'Ente Banditore e redatti con livello di approfondimento pari a quello di un progetto preliminare, così come definito dagli artt.93 e 99 del D.Lgs. 163/2006 e dall'art.18 e seguenti del D.P.R. 554/1999.

In particolare i concorrenti dovranno presentare, pena l'esclusione, la documentazione prevista nel presente articolo in un unico plico, rivestito con carta opaca, incollato nei lembi di chiusura, ceralaccato senza sigilli e completamente anonimo. All'interno del plico dovranno esserci due involucri opachi, separati, anonimi e contenenti rispettivamente:

#### INVOLUCRO A – ELABORATI PROGETTUALI

Gli elaborati progettuali dovranno essere presentati, in unico involucro incollato nei lembi di chiusura, senza sigilli e completamente anonimo, contenente all'interno:

- a) 4 tavole A0 montate su supporto rigido tipo forex spessore circa 4/5mm contenenti i seguenti elaborati:
- planimetria generale dell'area e profili con inserimento del progetto planivolumetrico in scala non inferiore a 1:500, eventuali altre planimetrie, profili, prospetti, sezioni e schemi grafici in scala opportuna che si ritenessero necessari alla completa rappresentazione dell'intervento dal punto di vista dell'inserimento nel contesto, della concezione architettonico-funzionale dell'opera, del sistema viario degli accessi e dei transiti interni;
  - piante di tutti i livelli con indicazione delle funzioni e delle destinazioni d'uso delle superfici e di tutte le informazioni necessarie a permettere l'individuazione di massima di tutte le caratteristiche spaziali, tipologiche, funzionali e tecnologiche delle opere da realizzare, integrati da tabelle relative ai parametri da rispettare in scala 1:200;
  - prospetti, sezioni e tutti gli schemi, necessari ad una descrizione accurata del progetto in scala 1:200;
  - simulazioni e rappresentazioni (in scala opportuna) che si ritenessero necessari alla comprensione delle caratteristiche peculiari della proposta progettuale, nonché delle soluzioni architettoniche, tecniche e impiantistiche proposte ;
  - schemi di organizzazione degli spazi e dei percorsi e disegni dei dettagli costruttivi utili alla comprensione degli elementi architettonici, dei materiali utilizzati, delle tecnologie costruttive e impiantistiche adottate, in scala e tecnica libera.
- b) n. 1 relazione (in duplice copia) composta da un massimo di 16 facciate in formato A3 contenente:
- 1) Relazione tecnica illustrativa (max 30.000 battute): contenente:
    - l'illustrazione delle ragioni della soluzione prescelta sotto il profilo localizzativo e funzionale,
    - gli indirizzi per la redazione del progetto definitivo in conformità di quanto disposto dal Documento di Indirizzo Progettuale [DIP], anche in relazione alle esigenze di gestione e manutenzione;
    - gli studi tecnici di prima approssimazione connessi alla tipologia e categoria dell'intervento da realizzare, con l'indicazione di massima dei requisiti e delle prestazioni che devono essere riscontrate nell'intervento;
  - 2) stima sintetica dei costi di massima di realizzazione dell'intervento realizzata per categorie di lavorazioni e indicazione delle fasi di realizzazione;
  - 3) riproduzione delle 4 tavole in formato A3.

Si precisa che la relazione di cui al punto b) dovrà specificare tutte le questioni che non possono risultare dagli elaborati grafici e che possono avere influenza sulla scelta e la riuscita del progetto.

Il calcolo sommario della spesa dovrà riguardare esclusivamente le opere per le quali è richiesta la progettazione preliminare e dovrà essere effettuato, ai sensi dell'art.23, comma 1 - lett. a), del D.P.R. 554/1999, applicando alle quantità caratteristiche delle opere i corrispondenti costi standardizzati rilevati dal Prezzario dei Lavori Pubblici della Regione Sardegna ovvero, nel caso non siano presenti, applicando parametri desunti da interventi simili realizzati ovvero redigendo un computo metrico - estimativo di massima.

Per quel che riguarda invece gli elaborati grafici, in particolare le piante e le sezioni degli edifici, si specifica che è richiesta l'indicazione delle dimensioni principali degli oggetti rappresentati.

La Commissione Giudicatrice prenderà in considerazione, ai fini della formazione della graduatoria finale, esclusivamente gli elaborati sopra elencati.

Si precisa che tutta la documentazione relativa all'involucro A dovrà essere presentata, a pena di esclusione, in forma rigorosamente ANONIMA.

### INVOLUCRO B – DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA

Dovrà essere presentata, a pena di esclusione, la seguente documentazione amministrativa in un'unica busta incollata nei lembi di chiusura, senza sigilli e completamente anonima:

a) domanda di partecipazione (scheda A001-2-3 a seconda dei casi); resa ai sensi del D.P.R. 28.12.2000 n.445, come da allegato facsimile (modulo scaricabile dal sito internet [www.sensicontemporanei.it/qi](http://www.sensicontemporanei.it/qi)) contenente le seguenti dichiarazioni:

- dichiarazione di iscrizione agli Ordini Professionali, resa ai sensi del D.P.R. 28.12.2000 n.445;

## Il bando

- dichiarazione sostitutiva consulenti e/o collaboratori, resa ai sensi del D.P.R. 28.12.2000 n.445;
- dichiarazioni personali anche ai sensi dell'art. 38, D.Lgs. n.163/2006, resa ai sensi del D.P.R. 28.12.2000 n.445;
- dichiarazioni del possesso dei requisiti di cui all'art.7 del bando (da compilarsi nel caso di possesso effettivo dei requisiti, in caso contrario dovrà essere compilata la scheda relativa all'avvalimento scheda B00).

La domanda contenente le dichiarazioni di cui sopra dovrà essere sottoscritta dai soggetti di seguito indicati allegando, a pena d'esclusione, copia fotostatica di un idoneo documento di identità in corso di validità del sottoscrittore:

- in caso di professionista singolo: dal professionista medesimo e da eventuali collaboratori/consulenti (A001);
- in caso di associazione professionale: da tutti i professionisti associati e da eventuali collaboratori/consulenti (A002);
- in caso di società di professionisti o società di ingegneria o consorzi stabili (A003): dal legale rappresentante della società/consorzio o dal soggetto dotato di rappresentanza o da amministratore delegato o da un procuratore (di cui occorre allegare la relativa procura) e da eventuali collaboratori/consulenti;
- in caso di raggruppamento temporaneo costituito (A002): dal soggetto mandatario capogruppo (con allegato il mandato collettivo o l'atto costitutivo, risultante da scrittura privata autenticata, e la relativa procura speciale conferita al legale rappresentante del soggetto capogruppo, risultante da atto pubblico) e da eventuali collaboratori/consulenti;
- in caso di raggruppamento temporaneo non ancora costituito (A002): da tutti i soggetti che costituiranno il predetto raggruppamento e da eventuali collaboratori/consulenti.

In particolare, a pena d'esclusione, nel caso di:

- raggruppamento temporaneo costituito dovrà essere indicato il nominativo del soggetto mandatario (capogruppo) ed allegato il mandato collettivo o l'atto costitutivo, risultante da scrittura privata autenticata, e la relativa procura speciale conferita al legale rappresentante del soggetto capogruppo, risultante da atto pubblico, nel rispetto di quanto indicato dall'art.37, D.Lgs. n.163/06 (nella scheda A002 lettera C1);
- raggruppamento temporaneo non costituito dovrà essere resa apposita dichiarazione (nella scheda A002 lettera C2) sottoscritta congiuntamente da tutti i legali rappresentanti dei soggetti componenti del costituendo raggruppamento, contenente l'impegno, in caso di vittoria e conseguente affidamento dell'incarico, a conferire mandato collettivo speciale con rappresentanza ad uno dei componenti il raggruppamento qualificato come capogruppo, nonché ad adeguarsi alla disciplina prevista all'art.37 del D.Lgs. n.163/2006;
- società di ingegneria, società di professionisti, studi associati dovrà essere indicato il nominativo del legale rappresentante ed essere allegato l'atto costitutivo della società (scheda A003).

Inoltre, in tutti i casi dovrà essere indicata:

- la presenza di consulenti e/o collaboratori (a seconda dei casi A001 o scheda A002 o scheda A003) sottoscritta dagli interessati, indicando le generalità, le competenze degli stessi e l'assenza delle cause di incompatibilità di cui al precedente art. 8 del presente bando di concorso;

b) dichiarazioni di "avvalimento dei requisiti di cui all'art.7 del bando" debitamente sottoscritta dai soggetti firmatari della domanda di partecipazione e dal soggetto Ausiliario; (scheda B00, da compilarsi solo nel caso di avvalimento ai sensi dell'art.49 del D.Lgs. 163/2006);

c) "documentazione utile a comprovare la legittimazione alla partecipazione al concorso" di cui all'art.8 lettera h o "Dichiarazione sostitutiva di certificazione" ai sensi del DPR 445/2000" (in carta libera) che attesti quanto sopra;

d) ricevuta di versamento del contributo a favore dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici, da rilasciarsi con le modalità di cui al successivo art.11 "Contributo a favore dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici";

e) supporto digitale (CD Rom ovvero DVD) contenente le 4 tavole di progetto in formato ".tif" alta risoluzione, ".jpg" bassa risoluzione e la relazione in formato ".pdf" e ".rtf".

I documenti originali di cui alle lettere a), b), c) dovranno essere rilegati in un unico fascicolo in formato A/4, che non sarà restituito ai concorrenti.

Non sono ammessi elaborati ulteriori o diversi, che non verranno comunque valutati dalla Commissione Giudicatrice.

## Il bando

### Art. 10

#### Modalità e termini di consegna degli elaborati

I concorrenti dovranno presentare il materiale in un unico plico in forma anonima riportante la dicitura "Concorso di progettazione per la costruzione del centro intermodale passeggeri e stazione di interscambio di Oristano". Il plico dovrà contenere due involucri anonimi, separati, e riportanti rispettivamente la dicitura:

- INVOLUCRO A – ELABORATI PROGETTUALI
- INVOLUCRO B – DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA.

Il plico dovrà pervenire in forma anonima (vale a dire senza l'indicazione del mittente) presso l'Ufficio Protocollo della Provincia di Oristano entro e non oltre le ore 12.00 del giorno 15 settembre 2009 a mezzo raccomandata o mediante consegna a mano o corriere.

Il termine indicato per la consegna degli elaborati è perentorio.

IL PLICO DOVRÀ ESSERE INDIRIZZATO A:  
PROVINCIA DI ORISTANO - UFFICIO PROTOCOLLO  
C.A. RUP – Ing. Giuseppe Oppo  
VIA E. CARBONI S.N.  
CAP 09170 – ORISTANO (OR)

Il plico, alla ricezione, verrà protocollato dall'Ufficio Protocollo della Provincia di Oristano.

In nessun caso i concorrenti potranno violare il carattere anonimo della fase concorsuale apponendo simboli, segni o altri elementi identificativi, pena l'esclusione dal concorso.

Per gli elaborati inviati a mezzo posta o corriere espresso farà fede la data e l'ora di effettivo ricevimento da parte dell'Ufficio Protocollo della Provincia di Oristano e non la data di spedizione. Nel caso di smarrimento del plico l'Ente Banditore del concorso non accetterà alcuna rivalsa da parte dei concorrenti. I plichi contenenti gli elaborati non potranno essere inviati con spese di spedizione a carico del destinatario.

Qualora l'amministrazione postale o il servizio di recapito utilizzato richieda l'indicazione del mittente, al fine di omettere qualsiasi indicazione che possa compromettere l'anonimato del concorrente, andrà indicato quale mittente l'Ente Banditore del concorso.

### Art. 11

#### Contributo a favore dell'autorità per la vigilanza sui contratti pubblici

I partecipanti al concorso dovranno effettuare un versamento di € 40,00 (quaranta/00 euro) a titolo di contributo a favore dell'Autorità per la Vigilanza sui contratti pubblici ai sensi della deliberazione del 01.03.2009.

Il pagamento della contribuzione dovrà avvenire con una delle seguenti modalità:

1. mediante versamento on line collegandosi al portale web "Sistema di riscossione" all'indirizzo <http://riscossione.avlp.it> seguendo le istruzioni disponibili sul portale. A riprova dell'avvenuto pagamento, il partecipante dovrà allegare all'offerta copia stampata dell'e-mail di conferma, trasmessa dal sistema di riscossione;
2. mediante versamento sul conto corrente postale n.73582561, intestato a "AUT. CONTR. PUBBL." Via di Ripetta, 246 - 00186 Roma (codice fiscale 97163520584), presso qualsiasi ufficio postale.

In entrambi i casi la causale del versamento deve riportare esclusivamente:

- il codice fiscale del partecipante (singolo o rappresentante);
  - il CIG (codice identificativo gara) che identifica la procedura;
3. per i soli operatori economici esteri, è possibile effettuare il pagamento anche tramite bonifico bancario, sul conto corrente postale n. 73582561, IBAN IT 75 Y 07601 03200 0000 73582561 (BIC/SWIFT BPPIITRRXXX), intestato a "AUT. CONTR. PUBBL." Via di Ripetta, 246, 00186 Roma (codice fiscale

## Il bando

97163520584).

In questo caso la causale del versamento deve riportare esclusivamente:

- il codice identificativo ai fini fiscali utilizzato nel Paese di residenza o di sede del partecipante;
- il CIG che identifica la procedura alla quale si intende partecipare.

A comprova dell'avvenuto pagamento, il partecipante dovrà allegare all'offerta la ricevuta in originale del versamento ovvero fotocopia dello stesso corredata da dichiarazione di autenticità e copia di un documento di identità in corso di validità.

Gli estremi del versamento effettuato presso gli uffici postali dovranno essere comunicati da parte del concorrente al sistema on-line di riscossione all'indirizzo <http://riscossione.avlp.it>. Il termine per effettuare il versamento coincide con la data di presentazione degli elaborati di concorso.

Il mancato pagamento del contributo a favore dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici determina l'esclusione dalla gara.

### Art. 12

#### Quesiti

I concorrenti selezionati potranno rivolgere alla Segreteria del concorso (e-mail della segreteria del concorso: [intermodale@provincia.or.it](mailto:intermodale@provincia.or.it)) di cui all'art.1 del presente bando domande di chiarimento sul Bando e sui relativi allegati esclusivamente in forma scritta via e-mail entro il termine indicato al successivo art.21 – "Calendario del concorso". Le domande e le risposte saranno pubblicate sul sito Internet [www.sensicontemporanei.it/qi](http://www.sensicontemporanei.it/qi) alla sezione FAQ.

Nessuna altra procedura è ammessa.

### Art. 13

#### Commissione Giudicatrice

La Commissione Giudicatrice verrà nominata dalla Stazione appaltante a norma degli artt.106 ed 84 D.Lgs. n.163/06; essa sarà composta da 5 membri effettivi e 2 membri supplenti con competenze tecniche utili alla valutazione delle proposte progettuali.

Due dei componenti effettivi saranno nominati dalla Stazione appaltante su proposta di DPS e PARC.

La Commissione Giudicatrice è presieduta da un Dirigente della Stazione appaltante.

La Commissione Giudicatrice verrà nominata successivamente alla scadenza del termine di consegna degli elaborati ai sensi dell'art.84 del D.Lgs. 163/2006.

Della nomina verrà data notizia sul sito internet [www.provincia.or.it](http://www.provincia.or.it) e sul sito [www.sensicontemporanei.it/qi](http://www.sensicontemporanei.it/qi), almeno 10 giorni prima della prima riunione della Commissione.

I concorrenti si obbligano a verificare se, a seguito della pubblicazione della nomina della Commissione Giudicatrice, possono incorrere nei motivi di esclusione di cui all'art.8 e in caso positivo invitare il componente a rinunciare alla nomina, senza che di ciò sia data notizia all'Ente Banditore o ad altri componenti la Commissione.

Nella prima seduta, i componenti della Commissione devono dichiarare di non incorrere in alcuna delle situazioni di incompatibilità previste dalla normativa vigente e dal presente Bando, incluse quelle previste dall'art.84, comma 7 del D.Lgs. n.163/06.

La Commissione è assistita nello svolgimento delle sue attività dalla Segreteria tecnica-amministrativa di cui al successivo art.14.

Delle sedute della Commissione è tenuto un verbale, redatto da un componente della Segreteria tecnica-amministrativa e custodito dall'Ente Banditore.

La Commissione opera secondo le seguenti modalità e procedure:

- a) le sedute sono valide con la presenza di tutti i componenti. In caso di impossibilità a presenziare di un componente effettivo, esso sarà sostituito da quel momento in poi da un supplente;
- b) la Commissione assume le proprie decisioni sulla base dei criteri indicati nel bando specificandole con apposita motivazione;
- c) i verbali delle riunioni della Commissione debbono contenere una breve illustrazione sulla metodologia seguita e sull'iter dei lavori fino ai giudizi finali;

## Il bando

- d) la Commissione deve ultimare i propri lavori entro i termini indicati dal bando.

### Art. 14

#### Segreteria tecnica-amministrativa

L'Ente Banditore, nomina una Segreteria tecnica-amministrativa, composta da personale tecnico e amministrativo dell'Ente Banditore e da componenti della Segreteria tecnica del programma Qualità Italia, con il compito di supportare la Commissione, partecipando ai lavori senza diritto di voto.

In particolare la Segreteria tecnica-amministrativa ha il compito di:

- acquisire l'elenco dei plichi pervenuti, indicando alla Commissione la data di ricezione e segnalando le eventuali irregolarità formali;
- assistere ai lavori e verbalizzare le sedute della Commissione.

La nomina della Segreteria tecnica-amministrativa è successiva alla scadenza del termine di consegna degli elaborati. Della nomina verrà data notizia sul sito internet [www.provincia.or.it](http://www.provincia.or.it) e sul sito [www.sensicontemporanei.it/qi](http://www.sensicontemporanei.it/qi).

### Art. 15

#### Criteri di valutazione e modalità di attribuzione dei punteggi

A ciascuna proposta progettuale valida ogni componente della Commissione attribuirà un punteggio, secondo i seguenti elementi di valutazione.

Qualora dai documenti presentati uno o più aspetti degli elementi di valutazione della proposta progettuale risultassero insufficientemente determinati all'elemento verrà attribuito un punteggio pari a zero.

La valutazione complessiva della proposta sarà determinata attraverso la media aritmetica dei punteggi attribuiti discrezionalmente dai singoli componenti della Commissione.

Elemento di valutazione:	Punti massimi
• <u>Qualità della soluzione progettuale:</u>	<b>50</b>
- sotto l'aspetto architettonico (rappresentatività e qualità estetico-formale della struttura, scelta dei materiali, dei colori e degli elementi di finitura e arredo);	25
- sotto l'aspetto della funzionalità (assetto trasportistico con particolare riferimento agli obiettivi specifici di progetto indicati nel DIP, integrazione e multifunzionalità, confort ambientale, accessibilità e fruibilità degli spazi da parte delle persone con disabilità);	25
• Sostenibilità ambientale ed energetica dell'intervento e contenimento dei consumi energetici, delle emissioni acustiche e dei costi di gestione	<b>25</b>
• Innovatività delle tecnologie costruttive e impiantistiche	<b>15</b>
• Inserimento nel contesto urbano o storico-culturale-territoriale	<b>10</b>
<b>Totale punteggio massimo attribuibile</b>	<b>100 punti</b>

### Art. 16

#### Modalità di valutazione della fase concorsuale

Entro 30 giorni successivi alla scadenza del termine per la partecipazione al concorso, in data che verrà resa nota dall'Ente Banditore, la Commissione, assistita dalla Segreteria tecnica-amministrativa procederà, in seduta pubblica, alla verifica dell'integrità e regolarità dei plichi anonimi pervenuti, all'apertura degli stessi per verificare la presenza al loro interno dei due involucri contenenti rispettivamente gli elaborati progettuali e la documentazione amministrativa, contrassegnando entrambe con il numero d'ordine assegnato al plico all'atto della presentazione e provvedendo, in caso di irregolarità formali alla esclusione della proposta progettuale.

La Commissione, in seduta non aperta al pubblico, procederà all'apertura degli involucri relativi agli elaborati progettuali (INVOLUCRO A), procedendo alla verifica del contenuto e in caso di irregolarità formali alla esclusione della proposta; le proposte regolari saranno quindi valutate secondo i criteri di cui al precedente art.15.

Qualora una proposta non raggiunga la valutazione minima di 60/100 verrà esclusa dalla graduatoria.

Attribuiti i punteggi e redatta la conseguente graduatoria delle proposte progettuali anonime ammesse, la Commissione del concorso, assistita dalla Segreteria

## Il bando

tecnica-amministrativa procede in seduta pubblica alla comunicazione dei punteggi attribuiti e all'apertura degli involucri relativi alla documentazione amministrativa (INVOLUCRO B) al fine di verificarne la conformità alla legge e alle prescrizioni del bando. La non rispondenza della documentazione amministrativa alle prescrizioni del bando comporterà l'esclusione del concorrente.

Si potrà procedere alle predette valutazioni anche in presenza di un solo progetto valido presentato.

A conclusione, la Commissione prende atto dei concorrenti ammessi e i componenti della Commissione verificano di non incorrere in alcuna delle situazioni di incompatibilità previste dalla normativa vigente e dal presente Bando, incluse quelle previste dall'art.84, comma 7 del D.Lgs. n.163/06.

Qualora si riscontrasse una delle cause di incompatibilità il relativo concorrente incompatibile e la sua proposta progettuale verranno esclusi.

A conclusione delle verifiche la Commissione redige il verbale con la graduatoria finale di tutti i progetti non esclusi, individuando il progetto vincitore, il secondo e il terzo classificato. Non sono ammessi ex aequo per il primo premio. La Commissione può inoltre assegnare delle menzioni, sino ad un massimo di 7, ai progetti classificati dal quarto sino al decimo posto.

I lavori della Commissione si devono concludere entro 60 giorni dal termine di consegna degli elaborati.

### Art. 17

#### **Esito del concorso, premio e conferimento dell'incarico**

Il vincitore del concorso riceverà un premio di € 30.000,00. Il progetto secondo classificato riceverà un premio di € 15.000,00 e il terzo di € 10.000,00, e la Commissione potrà inoltre assegnare sino a 7 menzioni ai progetti ritenuti meritevoli da € 1.500,00 ciascuna.

Le somme si intendono lorde e comprensive di eventuali oneri e la decisione della commissione giudicatrice è vincolante per l'amministrazione.

La proclamazione del vincitore verrà effettuata dall'Ente Banditore entro 30 (trenta) giorni dalla fine dei lavori della Commissione previa verifica del possesso dei requisiti richiesti all'art.7 del presente bando.

Successivamente alla proclamazione, l'Ente Banditore affiderà al vincitore con procedura negoziata, l'incarico delle progettazioni preliminare, definitiva, esecutiva riservandosi inoltre la facoltà di affidare al vincitore la direzione lavori, misura e contabilità e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e/o di esecuzione (artt.91 e 99 comma 5 del D.Lgs. 163/2006).

L'importo delle prestazioni professionali, da sottoporre a procedura negoziata, verrà stimato ai sensi della legge n.223/2006 e del D.M. 4 aprile 2001 sulla base dell'importo stimato derivante dalla proposta progettuale.

La negoziazione avrà come riferimenti generali:

- l'importo delle prestazioni professionali valutate ai sensi della legge n.223/2006 e del D.M. 4 aprile 2001 sulla base dell'importo dei lavori stimato derivante dalla proposta progettuale;

### Art. 18

#### **Proprietà degli elaborati, diritto d'autore e diritto di pubblicazione**

L'Ente Banditore conserva la disponibilità degli elaborati forniti da tutti i partecipanti, fatte salve le garanzie di legge e nel rispetto del diritto d'autore.

La piena proprietà del progetto vincitore, ferma restando la proprietà intellettuale dell'opera, è acquisita dall'Ente banditore solo dopo l'avvenuto pagamento del premio.

### Art. 19

#### **Divulgazione dei progetti e restituzione degli elaborati**

La Stazione Appaltante si riserva la facoltà di divulgare i progetti presentati in sede di concorso, senza alcuna autorizzazione e senza che gli autori abbiano a esigere diritti, e a tal fine nel caso di esposizione o pubblicazione dei progetti potrà utilizzare le forme e i mezzi di divulgazione che ritiene più idonei (copie su supporto cartaceo o rigido, masterizzazione CD Rom o DVD, fotocopie, duplicazione diapositive, ecc.), senza che l'autore possa pretendere compenso alcuno.

A tal fine i concorrenti, partecipando al concorso, autorizzano il trattamento dei dati personali ai fini della loro divulgazione, salva la garanzia e tutela del Diritto



## Il bando

d'Autore da copiatura e riproducibilità senza previo consenso dell'autore.

Nulla sarà dovuto agli autori dei progetti presentati per l'esposizione pubblica e l'eventuale pubblicazione dei loro progetti da parte dell'Ente Banditore nelle forme dallo stesso ritenute più opportune.

Per le attività di divulgazione, attraverso la loro esposizione fisica, gli elaborati presentati rimarranno nella disponibilità della Provincia per i 120 giorni successivi alla data di proclamazione del vincitore. Trascorso tale periodo gli elaborati grafici (tavole A0), ad esclusione di quelli del vincitore che resteranno di proprietà dell'Ente banditore, ritorneranno nella piena disponibilità dei concorrenti che, nei 60 gg. successivi, a seguito di invio di formale richiesta potranno ritirarli, a loro spese. Trascorso tale periodo, l'Ente Banditore non sarà più responsabile della loro conservazione.

È fatto divieto assoluto a tutti i concorrenti di divulgare, pubblicare o far pubblicare i progetti (o loro parti) prima che vengano resi noti gli esiti della valutazione della Commissione del concorso. La violazione del predetto divieto comporterà l'esclusione dal concorso.

### Art. 20

#### Pubblicazione

Il presente bando è pubblicato, per estratto, ai sensi dell'art.66 del D.Lgs. n. 163/2006 su:

- Albo pretorio e sito WEB istituzionale della Provincia di Oristano;
- G.U.C.E.;
- Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana serie speciale relativa ai contratti pubblici;
- sito informatico del Ministero delle Infrastrutture ([www.serviziocontrattipubblici.it/](http://www.serviziocontrattipubblici.it/)) con l'indicazione degli estremi di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale;
- sito informatico della Regione Autonoma della ([www.regione.sardegna.it/](http://www.regione.sardegna.it/)) con l'indicazione degli estremi di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale;
- due quotidiani a diffusione nazionale;
- due quotidiani a diffusione locale.

Il Bando integrale, il Documento di indirizzo progettuale e tutta la documentazione che ne costituisce parte integrante sono pubblicati su Internet al sito: [www.sensicontemporanei.it/qi/index.htm](http://www.sensicontemporanei.it/qi/index.htm).

Il presente bando è altresì inviato agli ordini professionali degli Ingegneri e degli Architetti della Provincia di Oristano.

### Art. 21

#### Calendario del concorso

A) Pubblicazione Bando di Concorso G.U.C.E.		<b>27 maggio 2009</b>
B) Termine presentazione richieste chiarimenti	entro	<b>15 luglio 2009</b>
C) Diffusione risposte ai quesiti	entro	<b>14 agosto 2009</b>
D) Scadenza del termine di partecipazione al concorso		<b>15 settembre 2009</b>
E) Conclusione lavori Commissione	entro	<b>13 novembre 2009</b>
F) Comunicazione dei vincitori e pubblicizzazione degli esiti del concorso	entro	<b>11 dicembre 2009</b>

### Art. 22

#### Mostre e pubblicazione dei progetti

L'Ente Banditore, d'intesa con la PARC, provvederà a rendere pubbliche le proposte e i progetti presentati mediante una mostra e/o la stampa di un catalogo,

## Il bando

contenente anche la relazione conclusiva della Commissione, e mediante eventuali premi.

### Art. 23

#### **Accettazione delle clausole del bando**

La partecipazione al concorso implica da parte di ogni concorrente l'accettazione incondizionata di tutte le norme contenute nel Bando .  
Il mancato rispetto degli articoli del presente regolamento è motivo di esclusione dal concorso.

### Art. 24

#### **Lingue ufficiali del concorso**

La lingua ufficiale del concorso è l'italiano e non verranno considerati testi redatti in altre lingue.

### Art. 25

#### **Controversie**

Per eventuali controversie, il foro competente è quello di Oristano.

### Art. 26

#### **Disposizioni finali**

L'Ente Banditore, previa intesa con la PARC, si riserva il diritto di prorogare o di riaprire i termini di presentazione delle domande a suo insindacabile giudizio, quando l'interesse pubblico lo richieda o in dipendenza di disposizioni di legge o contrattuali, senza che i concorrenti possano per questo vantare diritti nei confronti dello stesso Ente banditore. Il provvedimento di proroga sarà comunicato con congruo anticipo e divulgato con le stesse modalità del bando di concorso.

Ai sensi del D.Lgs. n.196/2003, i dati personali e sensibili forniti dai candidati saranno raccolti presso la Segreteria tecnica del concorso, per le finalità connesse alla procedura selettiva e saranno trattati, anche mediante utilizzo di una banca dati automatizzata, nel rispetto della vigente normativa.

Per quanto non previsto dal presente bando è fatto riferimento alle vigenti norme regolamentari, legislative e contrattuali.

Oristano, li 27 maggio 2009

Il Rappresentante dell'Ente

Ing. Enzo Sanna

Il Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Giuseppe Oppo

The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions. It emphasizes that every entry should be supported by a valid receipt or invoice. This not only helps in tracking expenses but also ensures compliance with tax regulations. The document further outlines the process of reconciling bank statements with the company's ledger to identify any discrepancies. It suggests a monthly reconciliation cycle to catch errors early and maintain the integrity of the financial data.

In addition, the document provides a detailed breakdown of the company's revenue streams. It categorizes sales into different product lines and markets, allowing for a more granular analysis of performance. This data is used to identify trends, such as seasonal fluctuations or shifts in customer preferences. The document also includes a section on cost management, detailing the various overheads and their impact on the bottom line. Strategies for reducing costs without compromising quality are discussed, such as negotiating better terms with suppliers or optimizing the production process.

The final section of the document focuses on financial forecasting. It uses historical data and market trends to project future revenue and expenses. This helps in setting realistic goals and preparing for potential challenges. The document concludes with a summary of key findings and recommendations for the upcoming period. It stresses the need for continuous monitoring and adjustment of financial strategies to ensure long-term success.

# Documento di Indirizzo Progettuale

“CENTRO INTERMODALE”

passenger e station interchange of Oristano

## Documento di Indirizzo progettuale

### Concorso internazionale di progettazione per la costruzione del “CENTRO INTERMODALE” passeggeri e stazione di interscambio di Oristano

#### Denominazione del Concorso e riferimenti normativi

Concorso internazionale di progettazione mediante procedura aperta in un unico grado, nell'ambito del Programma Qualità Italia – Progetti per la qualità dell'architettura denominato “Concorso internazionale di progettazione per la costruzione del centro intermodale passeggeri e stazione di interscambio di Oristano”.

Il concorso è indetto in attuazione del programma Sensi Contemporanei Qualità Italia\_Progetti per la qualità dell'architettura promosso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC) – Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee (PARC) d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE) – Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione (DPS) e con le Regioni Abruzzo, Basilicata, Molise, Sardegna.

Il riferimento normativo è costituito dal d.lgs. 12 aprile 2006, n.163 “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE” (articoli 99 e segg.) e dalla L.R. Sardegna 7 agosto 2007, n.5 “Procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, in attuazione della direttiva comunitaria n.2004/18/CE del 31 marzo 2004 e disposizioni per la disciplina delle fasi del ciclo dell'appalto” (art.46).

La lingua del concorso è l'italiano.

#### Ente Banditore, responsabile unico del procedimento e segreteria tecnica

Vedi Bando

#### Premessa

Il Centro Intermodale passeggeri e stazione di interscambio di Oristano verrà realizzato per integrare sistemi di trasporto pubblico locale: quello regionale, che come vettore utilizza principalmente il treno, con quello d'area provinciale che come vettore utilizzerà autobus e noleggio con conducente e quello urbano.

I centri intermodali gomma-ferro sono definiti nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Sardegna come: “interventi funzionali al nuovo assetto del trasporto pubblico locale di ambito regionale derivato dalla logica programmatica del Piano Regionale dei Trasporti, consistenti in Centri Intermodali passeggeri gomma-ferro, aree di sosta per bus e auto private, attrezzate e arredate, localizzate in prossimità di stazioni della rete ferroviaria individuate come strategiche nell'assetto trasportistico territoriale”.

In tale assetto la RAS ha classificato i nodi di interscambio/centri intermodali al servizio degli utenti come:

- primo livello nel quale sono annoverati i principali nodi della rete di collegamento con l'esterno con funzioni di primaria importanza (Cagliari e Olbia-Golfo Aranci);
- secondo livello nel quale rientrano i nodi intermodali con funzioni secondarie per i collegamenti interni.

Il Centro Intermodale di Oristano rientra tra i nodi di interscambio di secondo livello ed è destinato a porsi ai primi posti tra i nodi regionali con tali funzioni, in quanto:

- la stazione ferroviaria di Oristano oltre ad avere una funzione baricentrica sia rispetto alla regione che alla rete ferroviaria sarda, si colloca in quest'ultima al secondo posto (dopo quella di Cagliari), per numero di passeggeri serviti (circa 2.400 pax/giorno tra arrivi e partenze);
- attualmente oltre 13.000 passeggeri transitano all'autostazione ARST di Oristano o agli altri capolinea del servizio di trasporto collettivo extraurbano su gomma; dato che il Piano Provinciale del TPL tende ad incrementare;
- nel centro verrà attestato anche il servizio di trasporto pubblico urbano.

Inoltre, la sua importanza è inoltre destinata a crescere con l'apertura ai voli di linea dell'aeroporto civile di Fenosu dal quale dista appena 3 km.

Per la Provincia di Oristano la realizzazione del Centro Intermodale si affianca alla definizione ed avvio del Piano di Bacino Provinciale del Trasporto Pubblico Locale costituendo di fatto un tassello fondamentale oltre che per l'erogazione dei servizi di supporto alla mobilità anche per il sostegno alle varie politiche pubbliche poste in campo a livello provinciale (sull'istruzione, nel sociale, per la cultura e il tempo libero, turismo, ...).

La realizzazione del Centro Intermodale, a ridosso della stazione ferroviaria, e per l'attestazione in Oristano di collegamenti regionali verso altri territori risulta funzionale non solo al trasporto pubblico locale provinciale ma anche al trasporto pubblico regionale.

Per la realizzazione del Centro Intermodale è stato siglato un Protocollo d'intesa tra la Provincia di Oristano, l'Assessorato Regionale dei Trasporti, il Comune di Oristano ed RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con il quale in sintesi si è stabilito che:

- la Provincia di Oristano viene individuata quale ente delegato alla realizzazione dell'opera;
- preliminarmente all'attività di progettazione dovrà essere redatto uno studio di fattibilità;
- RFI mette a disposizione le aree necessarie tra quelle di sua proprietà ormai dimesse dall'esercizio ferroviario.

Lo studio di fattibilità ha analizzato diverse possibili localizzazioni del centro intermodale alla periferia est della città in prossimità della stazione ferroviaria e ne ha studiato i principali assetti funzionali, quali:

- il sistema di accesso/egresso;
- le possibili tipologie;
- il dimensionamento del piazzale e del numero di stalli.

Di concerto la Regione Autonoma della Sardegna, la Provincia di Oristano, il Comune di Oristano e la Rete Ferroviaria Italiana (RFI), hanno stabilito, analizzando lo studio di fattibilità, che il Centro Intermodale verrà realizzato immediatamente oltre la linea ferroviaria Cagliari – Sassari, nell'area occupata dal dismesso scalo merci ed in posizione antistante la stazione ferroviaria di RFI.

La realizzazione del Centro Intermodale di Oristano costituisce inoltre un importante intervento per la riqualificazione urbana di un'area – attualmente priva di una propria identità dove si alternano interventi episodici di edilizia residenziale, attività artigianali e per il tempo libero – aperto alla città e al territorio nella quale si integrino la stazione ferroviaria e la nuova autostazione autobus, con la realizzazione di parcheggi e altri servizi indispensabili e tipici (igienici, di ristoro, bar, edicola, ufficio turistico, ecc.), in stretta contiguità ad aree commerciali e centri culturali.

Il Centro Intermodale non dovrà essere cioè un semplice ed anonimo luogo di transito, ma dovrà costituire:

- un vivace punto di riferimento per la città e il territorio provinciale, capace inoltre di favorire l'impiego proficuo della risorsa tempo durante gli inevitabili momenti di attesa;
- un qualificato intervento architettonico ed urbanistico in un'area che, riqualificata, si vuole aprire alla città;
- la "Porta di Accesso" per:
  - il sistema dei servizi rari per i quali Oristano è l'unico riferimento provinciale;
  - il territorio, in quanto in Oristano si attestano tutti i collegamenti verso l'esterno e l'interno.

La funzione strategica di "porta d'accesso" al territorio permetterà inoltre di intercettare flussi turistici, per i quali saranno offerti servizi turistico-informativi, e l'attestazione di trasferimenti diretti verso le principali testimonianze della preistoria, storia e cultura territoriale.

Il Centro sarà quindi una struttura polifunzionale e flessibile, che oltre che assolvere al proprio uso primario di "macchina" per l'interscambio offrirà servizi culturali e per il tempo libero sia ai viaggiatori che alla collettività provinciale e cittadina.

Alcuni degli spazi per l'"accoglienza" degli studenti pendolari (quali spazi multimediali per il tempo libero e la lettura, sale prove per musica, ...) dovranno essere determinati per ospitare anche attività di enti, associazioni e gruppi con scopi sociali e culturali; fatto che ne consentirà l'uso oltre la fascia oraria delle funzioni trasportistiche così da incrementare l'utilizzo degli altri servizi e rivitalizzare e vivacizzare l'area circostante.

Gli accordi che si stipuleranno con gli enti e le associazioni prevedranno, in cambio, che questi organismi presidieranno tali spazi anche negli orari di fruizione dell'utenza pendolare e svolgeranno attività di coinvolgimento.

Gli organismi sottoscrittori dell'accordo di programma oltre a condividere le finalità del centro sono impegnati in ulteriori attività funzionalmente correlate:

- il Comune di Oristano ha espresso la volontà di avviare un processo di riqualificazione dell'intera area attraverso programmi e processi di rigenerazione urbana;
- RFI è altresì fortemente intenzionata ad avviare un processo di riqualificazione delle strutture industriali avendo quale obiettivo anche quello di restituire all'uso privato (attività commerciali e di servizi) alcune aree ferroviarie non strategiche.

### Analisi del contesto

#### Complessità della situazione urbana in cui si inserisce l'intervento

Negli anni '60 anche Oristano subendo l'impatto delle profonde trasformazioni sociali del dopoguerra è caratterizzata da una intensa espansione urbanistica di abitazioni monofamiliari principalmente ad un piano, che nella periferia in prossimità della stazione si caratterizza per la maggiore spontaneità e la forte carenza di servizi.

Il contesto, di periferia urbana, in cui il centro si colloca è caratterizzato da un'edificazione residenziale (anni 60-70) di tipo episodico in contiguità con un'ampia area ferroviaria parzialmente in disuso e con insediamenti artigianali e industriali cessati da diversi decenni e parzialmente riutilizzati per attività di svago e per il tempo libero; l'area, non essendo mai stata interessata da un piano attuativo che ne disciplinasse l'edificazione, risulta carente sia di opere di urbanizzazione primaria che secondaria.

La viabilità esistente ricalca infatti, senza alcun significativo miglioramento, solo in parte la rete delle vecchie strade vicinali; diverse di queste sono state invece soppresse o interrotte per realizzare lo scalo ferroviario, senza peraltro realizzare una viabilità alternativa.

Negli ultimi anni gli spazi della ex-ceramica sono stati riutilizzati per una serie di attività artigianali (principalmente officine automobilistiche) e per il tempo libero (palestre fitness, discoteche); è in particolare la concentrazione di attività per il tempo libero che caratterizza l'uso dell'area, ed inoltre per l'alternatività della frequentazione, motivo di dialogo col centro intermodale (es. condivisione di spazi e servizi).

Lo scalo ferroviario mentre in passato è stato il polo per lo sviluppo dell'area, ora per la presenza dei binari, di ampie aree abbandonate e delle infrastrutture industriali, rappresenta una cesura di continuità, accentuata anche dalla presenza di due passaggi a livello nelle vie F. Baracca ed Ozieri, tra le funzioni residenziali e quelle per il tempo libero ed artigianali che, recentemente, sono state insediate nelle aree industriali dismesse e che rappresentano una opportunità di sviluppo e di localizzazione di servizi per la città.

#### La stazione ferroviaria

Dopo l'unità d'Italia in Sardegna uno dei primi interventi statali significativi è stato lo sviluppo delle ferrovie.

Dopo l'approvazione del progetto della attuale dorsale principale venne costituita a Londra la "Regia Compagnia delle Ferrovie della Sardegna", una società per azioni con capitale prevalentemente inglese, che acquisì la concessione per la costruzione e la gestione della ferrovia congiungente Cagliari con Sassari e Porto Torres, nonché delle diramazioni di Decimomannu ed Ozieri, con Iglesias e con Terranova Pausania (Olbia) o Golfo Aranci.

La stazione di Oristano venne inaugurata il 15 gennaio 1872 con l'arrivo dei primi treni provenienti da Cagliari a seguito del completamento del tronco ferroviario San Gavino – Oristano, molto prima di quella di Cagliari che venne aperta al pubblico il 25 settembre 1879 e di quella di Sassari che venne aperta al pubblico solamente nel 1884.

Nel 1920 la Regia Compagnia lascia l'esercizio della rete e lo scalo ferroviario di Oristano, assieme alla rete ferroviaria venne riscattato dallo Stato passando così alle Ferrovie dello Stato.

Nell'area della stazione si realizza anche lo scalo merci, ormai dismesso, articolato sia sul fronte della città a sud del fabbricato viaggiatori che sul fronte opposto ad est del fabbricato viaggiatori e dei binari per il servizio passeggeri, dove oltre ad un ampio fascio di binari era ubicata anche la cosiddetta "stella" ovvero l'insieme di binari che permette l'inversione del senso di marcia delle locomotive e dei rotabili in genere.

Lo scalo merci, nel passato collegato con le principali realtà produttive della città quali lo zuccherificio, situato a nord-est della città e lo stabilimento delle ceramiche "Alquati" adiacente allo scalo ferroviario, è oramai dismesso e la funzione è stata trasferita attraverso un raccordo di circa 5 km, nell'area del porto industriale di Oristano.

La stazione ferroviaria dispone di tre binari adibiti al servizio passeggeri dotati di pensiline e raggiungibili attraverso un sottopassaggio di recente costruzione e di ulteriori binari di servizio destinati alla rimessa delle locomotive e dei rotabili.

Il flusso dei passeggeri è nettamente predominante verso Cagliari, rispetto alla direzione Olbia/Sassari, e nell'ambito provinciale, i collegamenti ferroviari sono utilizzati nelle tratte verso Abbasanta e Marrubiu per motivi scolastici e, verso Cagliari principalmente, per lavoro o da studenti universitari.

### Lo sviluppo industriale

Negli anni la disponibilità della ferrovia ha costituito per Oristano un fattore predominante per la localizzazione di una serie di attività industriali, portando alla localizzazione intorno all'area della stazione di opifici per la produzione di laterizi e la nascita dell'agroindustria (trasformazione) e oltre che favorire l'esportazione dei prodotti agricoli; fatto testimoniato dalla presenza nell'area dei complessi per la produzione di laterizi e dello zuccherificio.

Lo sviluppo dell'industria ceramica ha inoltre lasciato una forte impronta nell'architettura producendo solidi materiali da costruzione che hanno soppiantato i "mattoni crudi" unico materiale che le formazioni alluvionali della piana del Campidano rendevano disponibili.

La testimonianza dei prodotti dell'industria ceramica è particolarmente evidente nell'area della stazione dove appunto è sorto il primo nucleo industriale e dove gli opifici, essendo stati realizzati con laterizi, autorappresentano con i colori e le forme l'invasione del "nuovo mattone".

### L'autostazione ARST di Oristano.

L'autostazione dell'Azienda Regionale Sarda Trasporti, che verrà dismessa, è localizzata in via Cagliari, a distanza di oltre 1 km dalla stazione ferroviaria; fatto che penalizza fortemente l'interscambio tra le modalità di trasporto ferro/gomma.

L'autostazione, oltre alla biglietteria, il bar, la sala d'attesa ed i servizi igienici non offre alcun altro tipo di servizio ai viaggiatori; inoltre la sua posizione al centro della città incide notevolmente sulla scorrevolezza del traffico.

L'autostazione inoltre, nonostante la sua costruzione sia relativamente recente, presenta notevoli criticità dovute all'insufficiente capacità del piazzale ed all'esiguo numero di stalli (solamente sette) che non consentono di soddisfare il traffico nell'ora di punta e che richiedono agli autobus l'effettuazione di diverse manovre all'interno del piazzale; spesso gli autobus sono costretti a sostare in attesa di uno stallone libero prima di entrare nell'autostazione, occupando quindi la via Cagliari con conseguenti fenomeni di congestione nel traffico urbano.

Nella città di Oristano sono attestate infatti 35 linee extraurbane, alle quali corrispondono 324 corse di andata e ritorno, che si distribuiscono su tre capolinea principali (Autostazione ARST, deposito ARST nella Zona Industriale, Via Diaz) dopo aver comunque attraversato la città e realizzato diverse fermate lungo il loro percorso.

Di queste linee, l'ARST ne gestisce 28 (cui corrispondono 256 corse), mentre le rimanenti sono in concessione ad aziende private.

Gli altri due capolinea ARST, oltre che essere ancora più distanti dall'autostazione sono sprovvisti di qualunque tipo di servizio per i viaggiatori; identica situazione si ha per le autolinee affidate in concessione ad aziende private.

### **Localizzazione dell'intervento**

L'area interessata, situata nel Comune di Oristano, GPS N 39°54'10,18"; E 8°36'16,88", risulta di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.; dal punto di vista urbanistico è classificata come "Zona G5 – Scalo ferroviario" destinata ad infrastrutture e servizi per il trasporto pubblico.

Catastalmente è individuata al foglio 14 del catasto terreni con le particelle 2132 e 2135 ed al foglio 16 con le particelle 39, 62 e 65.

L'intervento occuperà una parte (circa un quarto) delle aree di stazione che RFI ha definito non più funzionali all'esercizio ferroviario e che complessivamente hanno una superficie di circa 65.000 m<sup>2</sup>.

L'area risulta perfettamente pianeggiante con una quota media s.l.m. di 12 m.

Le litologie dell'area sono ascrivibili al Pleistocene e nello specifico la formazione è relativa a ghiaie alluvionali con ciottoli e subordinate sabbie.

### **Obiettivo del Concorso**

Oggetto del concorso è la progettazione del Centro Intermodale e stazione di interscambio passeggeri di Oristano nell'area di proprietà di RFI, antistante la stazione ferroviaria di Oristano e già occupata dallo scalo merci dismesso da alcuni anni.

L'intervento dovrà rispondere al requisito della multifunzionalità in modo da consentire, al di fuori dell'ambito strettamente trasportistico, di avviare una strategia di rivitalizzazione integrata della città capoluogo e dell'intero territorio capace di:

- migliorare la qualità dei servizi e della vita;





5\_vista dell'interno dell'attuale stazione dei pulmann dell'ARST

- promuovere nuove attività manifatturiere, dell'artigianato, del commercio, del turismo;
- incrementare le potenzialità di attrazione del territorio;
- offrire nuovi strumenti a supporto delle attività delle associazioni ed istituzioni culturali ed artistiche.

Il Centro sorgerà nell'area del dimesso scalo merci della stazione ferroviaria di Oristano a circa 250 metri dalla strada provinciale n.70 Oristano – Fenosu che si ricollega dopo quasi 2 km alla principale arteria stradale della regione, la S.S.131 Cagliari – Sassari nota come “Carlo Felice”.

Secondo le previsioni del vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Oristano l'area ricade all'interno della zona territoriale omogenea denominata G5 – “Scalo ferroviario” pertanto l'intervento risulta conforme allo strumento urbanistico generale.

Le proposte di intervento dovranno soddisfare i seguenti requisiti:

### **Assetto trasportistico.**

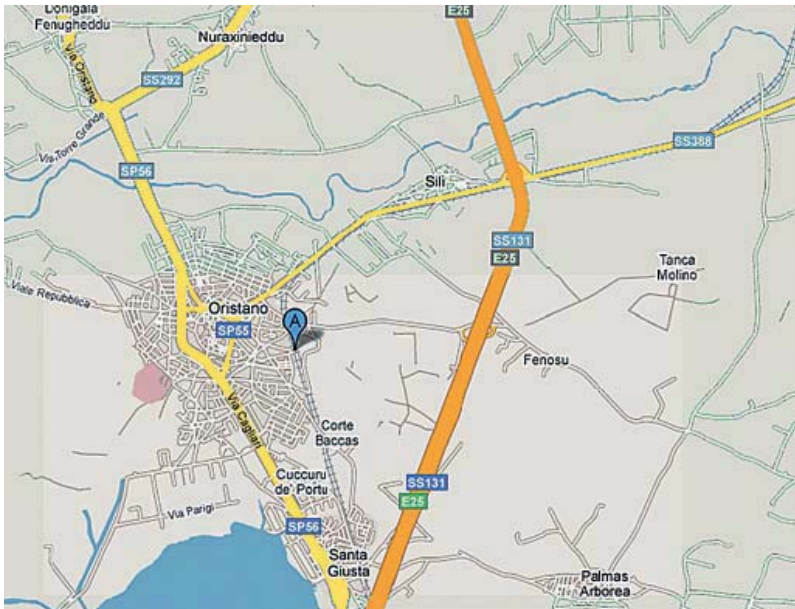
Il Centro Intermodale di Oristano dovrà costituire con la stazione ferroviaria esistente un unico nodo di interscambio gomma/ferro e gommato extraurbano/gommato urbano e dovrà fornire tutti i servizi di apporto e distribuzione dei passeggeri sul resto del territorio.

Per garantire questa integrazione strategica il Centro dovrà essere collegato funzionalmente con la stazione ferroviaria di Oristano sulla quale RFI ha recentemente completato significativi interventi di ammodernamento con la realizzazione di pensiline e di un sottopasso.

Gli obiettivi specifici di progetto, assunti al fine di perseguire le strategie del PRT sono:

- a. la massima integrazione ferro – gomma (ferro come linea forte portante, gomma come distribuzione/adduzione);
- b. l'ottimizzazione nell'utilizzo di più modi/mezzi, minimizzando gli effetti negativi delle rotture di carico sugli utenti e promuovendo i principali fattori di concorrenza o di complementarietà fra reti di vettori diversi;
- c. la concentrazione, per quanto possibile in un unico nodo, di tutte le fasi dello spostamento di attestazione su Oristano, attraverso la percezione e la fruizione di uno spazio riservato privo di fattori di interferenza tra modalità di trasporto e tra queste e le attività localizzate;
- d. la riduzione dell'impatto del traffico veicolare collettivo di penetrazione dall'esterno dell'area urbana nel centro della città, attraverso una nuova





6\_localizzazione dell'area di intervento rispetto alla città di Oristano

regolamentazione della circolazione basata sull'individuazione di un unico nodo di attestazione/scambio e la razionalizzazione dell'immissione dei veicoli di linea nella viabilità urbana.

- e. il miglioramento del grado di accessibilità e di scambio locale con i servizi di trasporto collettivo attraverso percorsi pedonali che non interferiscono con il traffico meccanizzato (veicolare leggero e pesante);
- f. l'ottimizzazione del confort degli utenti del trasporto collettivo (riduzione del disagio legato all'attesa) attraverso:
  - la separazione delle aree di attesa da quelle di partenza degli autobus e l'accesso a tutti gli stalli degli autobu senza interferire con le superfici di manovra degli stessi;
  - a riduzione al minimo dell'impatto ambientale determinato dalle intrusioni visive, dalla pressione sonora dall'inquinamento dei gas di scarico, attraverso:
    - la differenziazione delle funzioni;
    - il deflusso interno dei veicoli privo di manovre di inversione al fine di ridurre i tempi di sosta e di attesa a motore acceso dei veicoli in coda per espletare le manovre di stazione.

### **Integrazione e multifunzionalità.**

Le relazioni dell'intervento col contesto sono in primo luogo funzionali, rapportandosi strettamente con la struttura della stazione ferroviaria e valorizzandone i livelli di servizio e il ruolo all'interno dell'organismo urbano.

La soluzione progettuale dovrà inoltre integrarsi in maniera corretta con il contesto urbano ed ambientale circostante con l'obiettivo di innescare un processo di riqualificazione dell'intera area assumendo il ruolo di luogo simbolico e rappresentativo della città, presentandosi come uno spazio gradevole e armonioso ed allo stesso tempo funzionalmente rispondente alle esigenze degli utenti.

L'intervento dovrà anche "dialogare" con le significative testimonianze di archeologia industriale del contesto (fornaci per la produzione di ceramiche, caseificio), caratterizzate dall'uso dei laterizi, prevedere soluzioni capaci di simboleggiare e richiamare la storia e la cultura della città di Oristano e della provincia.

Il Centro Intermodale, oltre ad attestare in un unico nodo tutte le modalità dello spostamento su Oristano, dovrà costituire un luogo di vita e di aggregazione per la città e l'intero territorio provinciale;

### **Confort ambientale.**

Il progetto dovrà quindi prevedere soluzioni che garantiscano agli utenti di vivere la struttura attraverso una immediata percezione degli spazi ed il massimo confort ambientale e spaziale, con interni illuminati da luce naturale, capace di suscitare emozioni e sensazioni.

Particolare attenzione dovrà essere inoltre posta perché lo stesso Centro presenti le proprie funzioni in maniera intuitiva così che lo stesso partecipi attivamente al sistema di orientamento e comunicazione visiva.

### **Materiali e prestazioni.**

Il progetto dovrà essere "a misura d'uomo" e dovrà prevedere materiali e soluzioni rispondenti alle esigenze sia funzionali che di carattere estetico-formale oltre a quelle di sicurezza, durabilità e semplicità di manutenzione.

Dovrà essere concepito secondo i principi della sostenibilità ambientale: le strutture dovranno risultare semplici e luminose, progettate in rapporto alle condizioni climatiche locali sfruttando l'energia solare e adottando impianti e tecnologie che ne riducano al massimo il fabbisogno energetico, costruito con standard di alta qualità in termini di durevolezza, salubrità e sicurezza, utilizzando materiali costituiti da materie prime rigenerabili, riciclabili e preferibilmente locali, nel rispetto del paesaggio e dell'ambiente in generale.

Dovrà essere effettuata una scelta armonica dei materiali, dei colori, degli elementi di finitura e di arredo, in modo da realizzare un ambiente architettonico di qualità coerente con gli elementi tradizionali locali.

### **Aspetti funzionali e architettonici.**

L'idea architettonica proposta dovrà coniugarsi con una organizzazione funzionale degli spazi, ottimizzando gli aspetti connessi alla circolazione veicolare e pedonale, organizzando e gerarchizzando gli spazi in relazione alle attività che vi si svolgono.

Particolare cura dovrà essere posta nell'organizzazione degli spazi esterni, nelle soluzioni architettoniche, di arredo, di illuminazione e di trattamento delle superfici, in modo da relazionarsi armonicamente col contesto circostante e da garantirne la fruibilità con la massima flessibilità possibile.

Tutti gli spazi, sia interni che esterni, dovranno risultare completamente accessibili anche alle persone con ridotte capacità motorie.

### **Caratteristiche tecniche dell'intervento**

Prescrizioni urbanistiche contenute nelle Norme di Attuazione del P.R.G.

L'intervento ricade all'interno della ZTO "G5 - Scalo ferroviario" del vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Oristano.

L'intervento di costruzione del Centro Intermodale è coerente con lo strumento urbanistico generale in quanto andrà a costituire assieme alla stazione ferroviaria esistente un'unica struttura destinata al trasporto dei passeggeri ed all'interscambio modale.

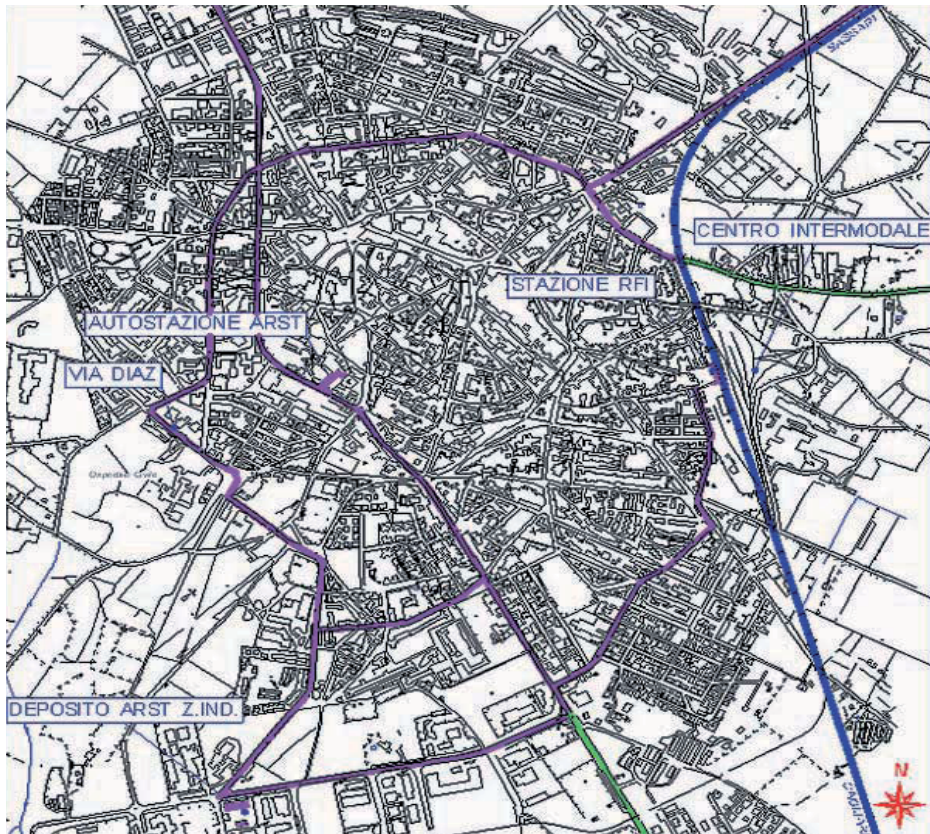
Il punto 13.7 dell'art.13 delle Norme d'Attuazione del PRG prevede che "nelle aree G sulle quali esistono edifici pubblici, questi possono essere ampliati, senza l'obbligo di un piano attuativo, ma con la procedura di cui all'art.21 (deroghe) entro i limiti previsti dall'art.15 (servizi pubblici).

L'art.15 delle NdA al punto 15.2 stabilisce i seguenti limiti:

- indice di fabbricabilità = 7,00 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>;
- altezza massima = 20,00 m;
- distanza: 5,00 m dal confine, salva la possibilità di costruire in aderenza.

L'art.21 delle NdA stabilisce invece che "nei casi di edifici ed impianti pubblici e di interesse pubblico, possono essere concesse deroghe alle presenti norme nei modi previsti dalle leggi vigenti".

Il progetto dovrà attenersi a tutta la normativa vigente in materia paesaggistica ed in particolare al Piano Paesaggistico Regionale.



7\_diretrici delle linee del trasporto pubblico urbano

### **Caratteristiche funzionali**

Il Centro Intermodale dovrà essere funzionalmente attrezzato per accogliere oltre che i passeggeri anche gli autobus delle linee extraurbane ed urbane, i taxi urbani ed extraurbani e i mezzi di trasporto individuali (auto, moto ecc.).

Dovrà essere realizzato come una o più strutture al servizio di più sistemi in cui sono ubicate i diversi capolinea, le fermate intermedie, i parcheggi per le auto e tutta una serie di servizi per i viaggiatori quali atrio e sale d'attesa, servizi igienici, biglietterie, informazioni sui servizi di trasporto, negozi, bar-ristorante, agenzie ed uffici di accoglienza, posto di polizia etc.

L'utente muovendosi all'interno di un'unica struttura con tutti questi servizi dovrà orientarsi facilmente e percepire solo marginalmente il disagio connesso al cambio di sistema e al trasbordo, avendo la sensazione di utilizzare un unico sistema.

L'area prescelta e la struttura dovranno essere dimensionate ed organizzate in maniera da garantire:

- l'interscambio tra diversi mezzi di trasporto, in particolare quelli ferrovia/autolinee e ferrovia/veicoli privati (automobili, moto e biciclette) oltre a quello gommato extraurbano/gommato urbano, in modo da spostare quote di utenza individuale verso quella collettiva;
- un facile accoglimento delle autolinee da qualunque direzione queste provengano;
- un ottimale collegamento con la città sia pedonale che attraverso l'uso del trasporto urbano facilitando l'accesso ai servizi pubblici;
- l'accessibilità e il razionale sviluppo dell'impianto, in base ai dati di traffico iniziali e a quelli prevedibili, senza precluderne quindi futuri ampliamenti.

### **Caratteristiche dimensionali.**

Il centro sarà costituito da strutture edilizie e spazi all'aperto, in particolare:

- il sistema di accesso veicolare collettivo, individuale e pedonale;
  - il piazzale, che costituisce lo spazio di confluenza e garantisce lo scambio fra la circolazione veicolare e quella pedonale, formato dalle corsie per la circolazione e la sosta dei veicoli collettivi (stalli) e dai relativi marciapiedi o banchine per la salita, la discesa e la circolazione delle persone tra le varie attestazioni delle diverse modalità di trasporto:
  - dimensione piazzale: 3.900 m<sup>2</sup> minimo;
  - n. di stalli (autobus extraurbani): almeno 20;
  - n. di stalli (autobus urbani): 5;
  - la cabina per il controllo del movimento dei veicoli e dei tabelloni elettronici degli orari di arrivo e partenza;
  - il fabbricato viaggiatori con atrio, locali di attesa e di servizio quali biglietteria, ufficio informazioni e turistico, deposito bagagli, bike sharing, servizi igienici, bar, libreria-edicola, ristorante, ufficio, pronto soccorso, negozi, banca ecc. oltre a spazi culturali orientati agli studenti, ai pendolari e alla città (biblioteca, studio, mostre, luoghi di incontro, ...) ed a quelli riservati ai gestori della struttura ed al personale viaggiante quali uffici, servizi igienici e locali di riposo:
  - fabbricato viaggiatori: 1.800 m<sup>2</sup> minimo, di cui per uffici circa 120 m<sup>2</sup>
  - attività culturali almeno 200 m<sup>2</sup>;
  - numero di passeggeri in transito (saliti + discesi) per Oristano giornalmente pari a 18.000 e nell'ora di punta del mattino pari a 6.000;
  - i parcheggi per i mezzi di trasporto individuali, per gli autobus non di linea e per i taxi:
  - autovetture: almeno 250 posti auto (circa 5.000 m<sup>2</sup>);
  - taxi, noleggio con conducente: almeno 8 posti;
- Dovrà essere garantito un sistema di circolazione razionale articolato in modo tale da:
- garantire la separazione delle circolazioni in arrivo e in partenza sia dei veicoli che delle persone;
  - evitare percorsi inutili sia ai veicoli che alle persone;
  - evitare interferenze tra la circolazione delle persone e la circolazione dei veicoli, evitando per quanto possibile gli attraversamenti a raso.

Lo schema distributivo dovrà essere del tipo ad isola o del tipo ad "U" con marciapiedi a denti di sega come risulta dalla Fig.9-B – Soluz.A Layout 2 dello Studio di Fattibilità.

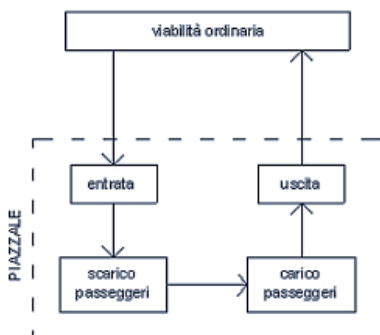
### **Requisiti prestazionali.**

L'obiettivo generale alla base delle scelte progettuali è quello di realizzare un edificio ecologicamente compatibile, evitando gli sprechi energetici e allo stesso tempo salvaguardando l'ambiente e la salute delle persone.

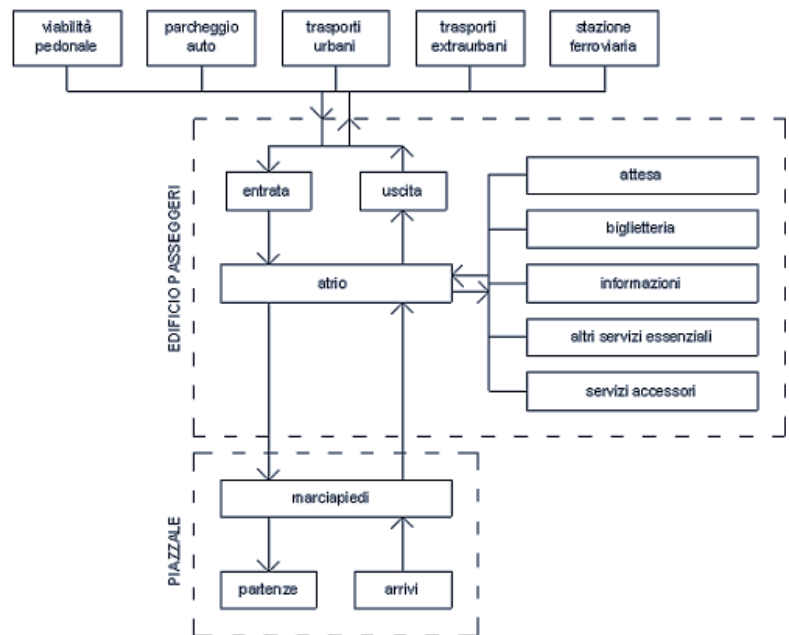
Per raggiungere tale obiettivo si richiede di progettare l'edificio in rapporto alle condizioni climatiche locali utilizzando l'energia solare, adottare impianti e tecnologie che ne riducano al massimo il fabbisogno energetico, contenere i consumi di energia non rinnovabile ricorrendo a fonti energetiche rinnovabili, costruire un edificio di alta qualità, in termini di durevolezza, salubrità e sicurezza, utilizzare materiali costituiti da materie prime rigenerabili e riciclabili, rispettare il paesaggio e l'ambiente in generale.

## SCHEMA FUNZIONALE DEL CENTRO INTERMODALE

### CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI



### CIRCOLAZIONE DELLE PERSONE



8\_schema funzionale della circolazione dei veicoli e delle persone

### **Viabilità d'accesso**

La soluzione progettuale dovrà prevedere la definizione e la valutazione della viabilità d'accesso al servizio del Centro Intermodale sulle aree ferroviarie escludendo le opere che interessano la viabilità comunale.

### **Impianti ed Arredi**

La soluzione progettuale dovrà prevedere la definizione e la valutazione degli impianti al servizio del centro (elettrici, idrici, condizionamento, comunicazione, informativi, controllo e sicurezza, ...) e degli arredi al servizio degli utenti viaggiatori.

### **Livelli di progettazione**

Il presente concorso di progettazione, è finalizzato alla realizzazione di un'opera pubblica significativa dal punto di vista della qualità architettonica, urbana e del paesaggio.

Ai sensi dell'art.59, comma 3 del D.P.R. 21 dicembre 1999, n.554 è richiesta esclusivamente la presentazione di elaborati con livello di approfondimento pari a quello

di un progetto preliminare.

Gli elaborati dovranno:

- definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire nel rispetto del presente Documento di Indirizzo Progettuale [DIP];
- essere predisposti in conformità alle regole e norme tecniche stabilite dalle disposizioni vigenti in materia al momento della sua redazione.
- stabilire i profili e le caratteristiche più significative degli elaborati dei successivi livelli di progettazione, in funzione delle dimensioni economiche e della tipologia e categoria dell'intervento e sarà composto dagli elaborati indicati nel bando.

I materiali e i prodotti dovranno essere conformi alle regole tecniche previste dalle vigenti disposizioni di legge, le norme armonizzate e le omologazioni tecniche.

Nella relazione tecnica dovrà essere indicata la normativa applicata.

È vietato introdurre nel progetto prescrizioni che menzionino prodotti di una determinata fabbricazione o provenienza oppure procedimenti particolari che abbiano l'effetto di favorire determinate imprese o di eliminarne altre o che indichino marchi, brevetti o tipi o un'origine o una produzione determinata.

Il progetto vincitore dovrà essere completato con gli elaborati previsti dall'art.18 del DPR 554/1999 e poiché l'intervento è ascrivibile alle opere riportate nell'Allegato A1 alla Deliberazione della Giunta Regionale n.5/11 del 15 febbraio 2005 al punto 7, lettera g), "Piattaforme intermodali e i terminali intermodali non adibiti allo scambio di merci" dovrà inoltre essere effettuata la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale ("screening") dell'intervento secondo quanto disposto dall'art.31 della L.R. 18 gennaio 1999, n.1, con le modalità previste sempre dall'Allegato A1 della citata Deliberazione della G.R.

### **Aspetti e costi finanziari**

Il costo totale dell'intervento come risulta dal Documento Preliminare alla Progettazione è pari a 12.000.000,00 €.

Il quadro economico generale dovrà essere predisposto nel rispetto dell'art.17 del D.P.R. n.554/1999 e dovrà approfondire il seguente:

QUADRO ECONOMICO		
a	Importo lavori:	7.500.000,00
b	Oneri ordinari per l'attuazione dei piani di sicurezza (2%) (compresi in a):	150.000,00
c	Oneri aggiuntivi per l'attuazione dei piani di sicurezza:	20.000,00
TOTALE LAVORI A BASE D'ASTA:		7.350.000,00
TOTALE LAVORI E ONERI AGGIUNTIVI:		7.520.000,00
d	i.v.a. sui lavori e oneri aggiuntivi [a+b+c] (20%):	1.504.000,00
e	Indagini geologiche (i.v.a. compresa):	30.000,00
f	Spese per indagini, allacci energia ecc.:	29.180,81
g	Imprevisti:	44.634,51
h	Acquisizione aree:	1.100.000,00
i	Accantonamento ex art.133, c.7, d.lgs. 163/2006:	75.000,00
l	Accantonamento ex art.12 DPR 554/1999 (3% spese dell'intervento):	360.000,00
m	Incentivo art.92 d.lgs. 163/2006:	14.923,44
	Spese tecniche progettazione, D.L., contabilità, coordinamento della sicurezza:	967.327,26
	Detrazione pari al 1° premio del concorso (30.000,99 euro lordi)	- 24.509,80
	Spese tecniche collaudo in corso d'opera	14.683,55
n	Totale spese tecniche:	957.501,01
o	Spese per attività di consulenza o di supporto (i.v.a. compresa)	35.280,00
p	Spese per concorso di progettazione :	100.000,00
q	Spese per accertamenti di laboratorio, verifiche, collaudi:	15.000,00
r	Contributo Inarcassa su spese tecniche (2% di n)	19.150,02
s	i.v.a. su spese tecniche (20% di n+r):	195.330,21
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE:		4.480.000,00
TOTALE COMPLESSIVO:		12.000.000,00

Le risorse allo stato disponibili (sufficienti per la realizzazione di un 1° lotto funzionale dell'opera) ammontano complessivamente a 8.100.000,00 € e risultano distinte come segue:

- 8.000.000,00 € - Finanziamento concesso dalla Regione Autonoma della Sardegna con Decreto dell'Assessore dei Trasporti n.20 del 03.11.2008 "Direttiva per l'attuazione della delibera di programmazione della Giunta Regionale n.52/17 del 03.10.2008. POR FESR 2007/2013";

- 100.000,00 € - Finanziamento concesso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali in attuazione del programma Sensi Contemporanei Qualità Italia\_Progetti per la qualità dell'architettura per l'organizzazione e la gestione del concorso di progettazione.



### Norme tecniche da rispettare e riferimenti normativi

#### TUTELA DELL'AMBIENTE:

- Deliberazione della Giunta Regionale n.5/11 del 15 febbraio 2005: "Modifica della Delib. G.R. 2 agosto 1999, n.36/39. Procedure per l'attuazione dell'art.31 della L.R. 18 gennaio 1999, n.1 recante "Norma transitoria in materia di valutazione di impatto ambientale";
- Decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152: "Norme in materia ambientale";

#### URBANISTICA ED EDILIZIA:

- D.P.R. 6 giugno 2001, n.380: "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia" e successive modifiche ed integrazioni;
- Legge Regionale 22 dicembre 1989, n.45: "Norme per l'uso e la tutela del territorio regionale";
- Decreto dell'Assessore Regionale degli ee.ll., finanze ed urbanistica 22 dicembre 1983, n.2266/U: "Disciplina dei limiti e dei rapporti relativi alla formazione di nuovi strumenti urbanistici ed alla revisione di quelli esistenti nei Comuni della Sardegna";
- Piano Paesaggistico Regionale approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n.36/7 del 5 settembre 2006;
- Regolamento Edilizio della città di Oristano;

#### APPALTI PUBBLICI:

- Decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163: "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e ss.mm.ii.;
- Decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n.554: "Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994, n.109, e successive modificazioni";
- Legge Regionale 07 agosto 2007, n.5: "Procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, forniture e servizi, in attuazione della direttiva comunitaria n.2004/18/CE del 31 marzo 2004 e disposizioni per la disciplina delle fasi del ciclo dell'appalto";

#### CALCOLO DELLE STRUTTURE:

- Legge 05 novembre 1971 n.1086: "Norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato normale e precompresso ed a struttura metallica";
- Legge 2 febbraio 1974, n.64: "Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche";
- D.M. 11 marzo 1988: "Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione";
- D.M. 09 gennaio 1996: "Norme tecniche per il calcolo, l'esecuzione ed il collaudo delle opere in cemento armato normale e precompresso e per le strutture metalliche";
- D.M. 16 gennaio 1996: "Norme tecniche relative ai criteri generali per la verifica di sicurezza delle costruzioni e dei carichi e sovraccarichi (infrastrutture) 14 gennaio 2008: "Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni";

#### ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE:

- Legge 9 gennaio 1989, n.13: "Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati";
- Decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n.236: "Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche";
- Legge 05 febbraio 1992, n.104: "Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate";
- D.P.R. 24 luglio 1996, n.503: "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici";

#### RISPARMIO ENERGETICO NEGLI EDIFICI:

## Documento di Indirizzo Progettuale

- Legge 9 gennaio 1991, n.10: "Norme per l'attuazione del Piano energetico nazionale in materia di uso nazionale dell'energia, di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili di energia";
- Decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993, n.412: "Regolamento recante norme per la progettazione, l'installazione, l'esercizio e la manutenzione degli impianti termici degli edifici ai fini del contenimento dei consumi di energia, in attuazione dell' art.4, comma 4, della legge 9 gennaio 1991 n.10 come modificato dal D.P.R. 21 dicembre 1999, n.551 ;
- Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n.192: "Attuazione della direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia";
- Decreto legislativo 29 dicembre 2006, n.311: "Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo n. 192 del 2005, recante attuazione della direttiva 2002/91/CE, relativa al rendimento energetico nell'edilizia";

### SICUREZZA DEGLI IMPIANTI:

- Legge 5 marzo 1990, n.46: "Norme per la sicurezza degli impianti";
- Decreto del ministero dello sviluppo economico 22 gennaio 2008, n.37: "Regolamento concernente l'attuazione dell'articolo 11 quattordices, coma 13, lettera a) della legge 248 del 2005, recante riordino delle disposizioni in materia di attività di installazione degli impianti all'interno degli edifici";

### SICUREZZA E SALUTE SUL LAVORO:

- Legge 3 agosto 2007, n.123: "Misure in tema di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro e delega al Governo per il riassetto e la riforma della normativa in materia";
- Decreto legislativo 09 aprile 2008, n.81: "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n.123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro";

### VARIE:

- Nuovo codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 e D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495);
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 23 marzo 2006: "Linee guida per l'applicazione della legge n. 717/1949 recante norme per l'arte negli edifici pubblici".

Il Rappresentante dell'Ente

Ing. Enzo Sanna

Il Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Giuseppe Oppo

[The text in this section is extremely faint and illegible. It appears to be a long paragraph of text, possibly a list or a detailed description, but the characters are too light to be transcribed accurately.]

# Progetti vincitori

“CENTRO INTERMODALE”

passenger e stazione di interscambio di Oristano

## Primo premio

S.C.E. Project Srl

## Secondo premio

TJMa – Areas Ingenieria y Arquitectura SL

## Terzo premio

3TI Progetti Italia Ingegneria Integrata S.p.a.

# Primo premio

## “CENTRO INTERMODALE” passeggeri e stazione di interscambio di Oristano

### Capogruppo

S.C.E. Project Srl \_ Ing. Manuela Fantini

### Raggruppamento

Studio Associato 2+1 officina architettura\_Arch. Olindo Merone

Artech Studio di G.A. Nastasi & C. Sas\_ Ing. Gaetano Attilio Nastasi

Studio Associato Casciu Associati\_ Ing. Andrea Casciu Ing. Valeria Lazzari

Arch. Gianfranco Sequi

Ing. Luigi Berti

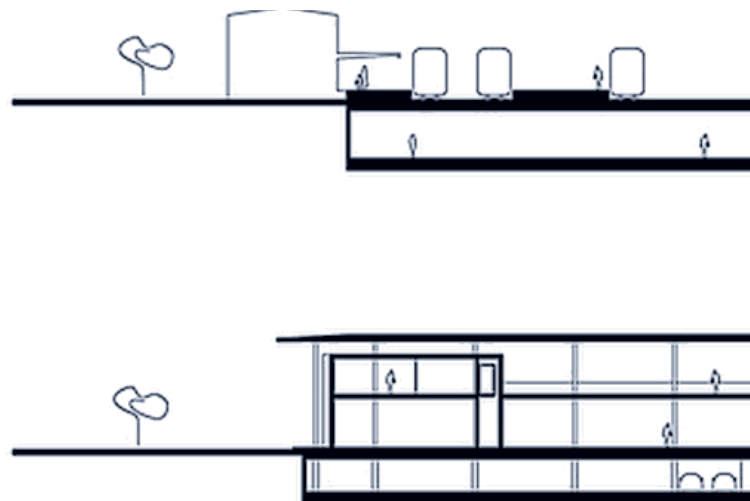
Arch. Mario Casciu

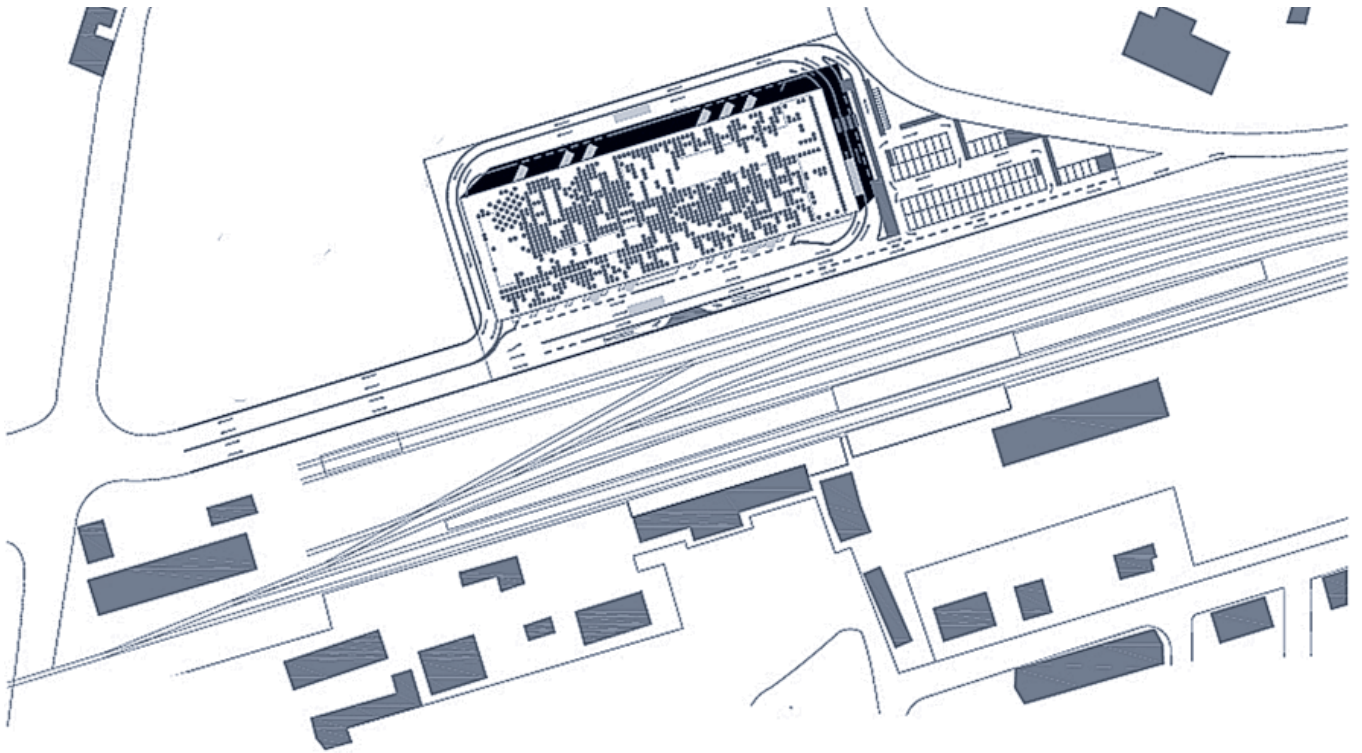
Il centro intermodale di Oristano è pensato come un nuovo layer capace di interagire con l'esistente, una sovrapposizione capace di ridare senso allo spazio, agli usi ed alle dinamiche della stazione. La tradizione, il paesaggio, l'energia, i simboli della comunicazione, il pannello segnalatore, la pensilina, sono divenuti nuovi livelli di senso da sovrapporre.

La pensilina, assunta quale storico elemento segnalatore disseminato sull'intera rete e nell'immaginario collettivo, ci permette di ri-configurare la stazione come nuova centralità urbana, al contempo luogo fisico e metafora dell'informazione, e di ri-leggere la sua storica ragione d'essere "installazione" in un nuovo sistema di relazioni città-ambiente-paesaggio.

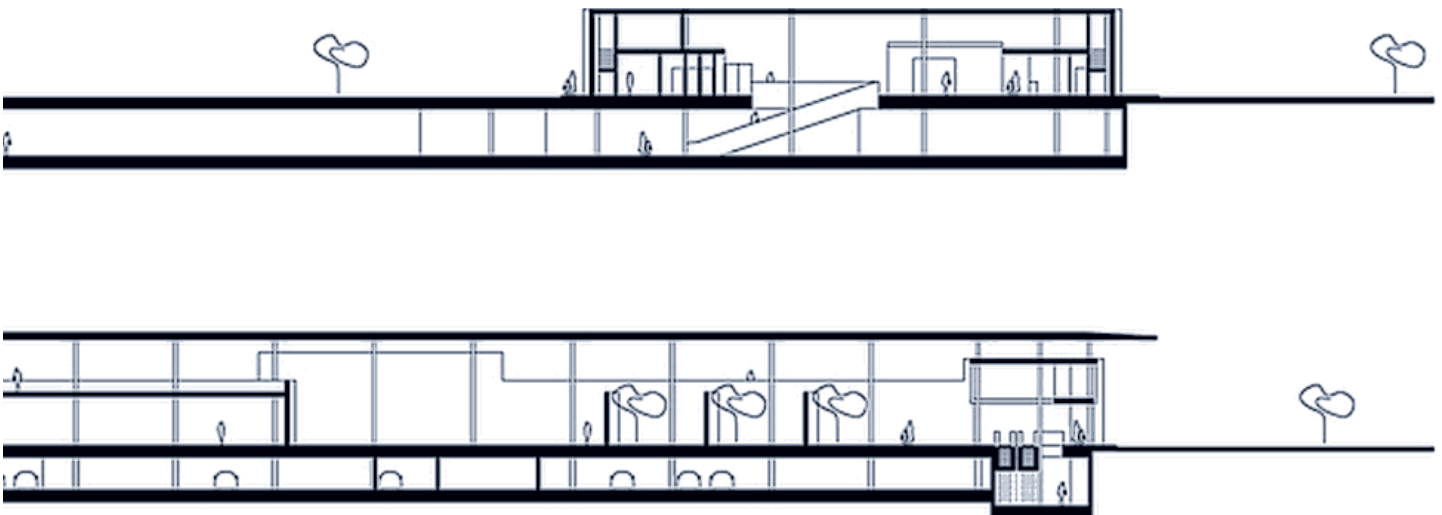
La tessitura, metafora delle fatiche dell'uomo, del lento sovrapporsi di trame che disegnano gli oggetti della tradizione della Sardegna; la texture del territorio, della città e delle campagne oristanesi.

L'edificio-recinto è pensato per custodire, proteggere e al contempo veicolare attività e contenuti. L'intento è quello di mettere in scena una tradizione e una cultura attraverso un segno ancestrale, il cerchio, e le sue possibili aggregazioni (come avviene in alcune tipologie di tessiture). Quest'ultimo, in quanto oggetto della rappresentazione, si dispone in vario modo sulla copertura ed assolvendo alle richieste energetico-distributive compone un'immagine: un brandello di tessuto in grado di legare e sovrapporre il passato al futuro.





1\_planivolumetrico del progetto, nel quale si vede il disegno della copertura



2\_sezioni trasversali dell'edificio. Il centro intermodale si collega alla stazione ferroviaria attraverso uno spazio interrato

## primo premio

L'estetica del manufatto, caratterizzato da una copertura-tappeto in stretto rapporto con la dimensione dell'area oggetto di studio, ha l'intento di segnalare e custodire le attività e, allo stesso tempo, di esporre un territorio ed una tradizione che continua. La copertura, pensata quale dispositivo che porta all'autosufficienza energetica, consente di aggregare nel tempo "celle energetiche" in relazione alle disponibilità finanziarie nelle varie fasi di attuazione.

Il progetto si costituisce come sistema concepito per supportare il maggior numero di programmi possibili. L'idea di fondo è che sia possibile, per il nuovo sistema, dilatarsi o contrarsi nel tempo a seconda delle esigenze e delle logiche di evoluzione.

Il progetto concepisce l'edificio al fine di garantire una continuità nella sequenza di tre categorie di flussi: i percorsi derivanti dall'intermodalità, i percorsi indipendenti dalla funzione specifica intermodale ed i percorsi di servizio. Consideriamo infatti una grande risorsa del progetto la capacità di considerare la piazza Ungheria quale spazio pubblico generatore in relazione con la nuova piazza del centro intermodale.

Il centro si articola su una piastra su cui poggiano differenti volumi il cui orientamento deriva dalle esigenze dettate dai criteri di sostenibilità, dal contesto e dalle funzioni richieste. Una maglia di esili pilastri metallici che fora i corpi di fabbrica ed arriva a terra, sorregge la pensilina che assolve alla funzione di unione degli spazi assumendo il ruolo di luogo simbolico e rappresentativo.

3\_viste esterne dell'edificio del terminal passeggeri





4\_viste interne del terminal. In alto la relazione con i binari della stazione ferroviaria e in basso la hall del terminal



# Secondo premio

## “CENTRO INTERMODALE” passeggeri e stazione di interscambio di Oristano

### Capogruppo

TJMa – Areas Ingenieria y Arquitectura SL\_ Arch. José María Tomás Llavador

### Consulenti

Ing. Julio Martínez Calzón  
Ing. Mauro Eugenio Giuliani  
Arch. Francesca Picardi  
Ing. Luca Garbarino  
Ing. Matteo Loi  
Arch. Pierluigi Spano

La riqualificazione e la rivitalizzazione di una porzione di Oristano, non valorizzata, è uno degli aspetti peculiari del progetto. L'intervento non ha come unico obiettivo il soddisfacimento delle esigenze trasportistiche, ma anche il tentativo di intervenire sul tessuto urbano, cresciuto in maniera quasi spontanea, innescando un sistema che dinamizzi i luoghi e li trasformi in centri catalizzatori per gli abitanti stessi.

Il centro intermodale crea una nuova porta d'accesso capace di legare la città al territorio, è interprete dei segni identitari. Valorizza il turismo, sviluppo economico principale della regione, e stabilisce un forte dialogo e legame con la città oggi quasi inesistente data la sua posizione al limite tra città e territorio. La conformazione urbana della città è irregolare e da qui si genera il progetto, elemento ordinatore nel contesto, luogo lineare semplice e chiaro la cui irregolarità è reinterpretata e inserita nelle coperture non uniformi, piane e semplici, di forma e dimensioni variabili.

Da qui nasce anche l'assetto funzionale. L'area d'intervento è parallela alla stazione ferroviaria e ai binari. Le nuove aree funzionali, gli edifici, le soste dei mezzi sono poste in bande parallele alle funzioni già presenti. Il percorso interrato e lo spazio centrale, la cava, luogo di ritrovo dei fruitori, collegano le bande tra di loro.

Le componenti principali presenti nel sistema sono:

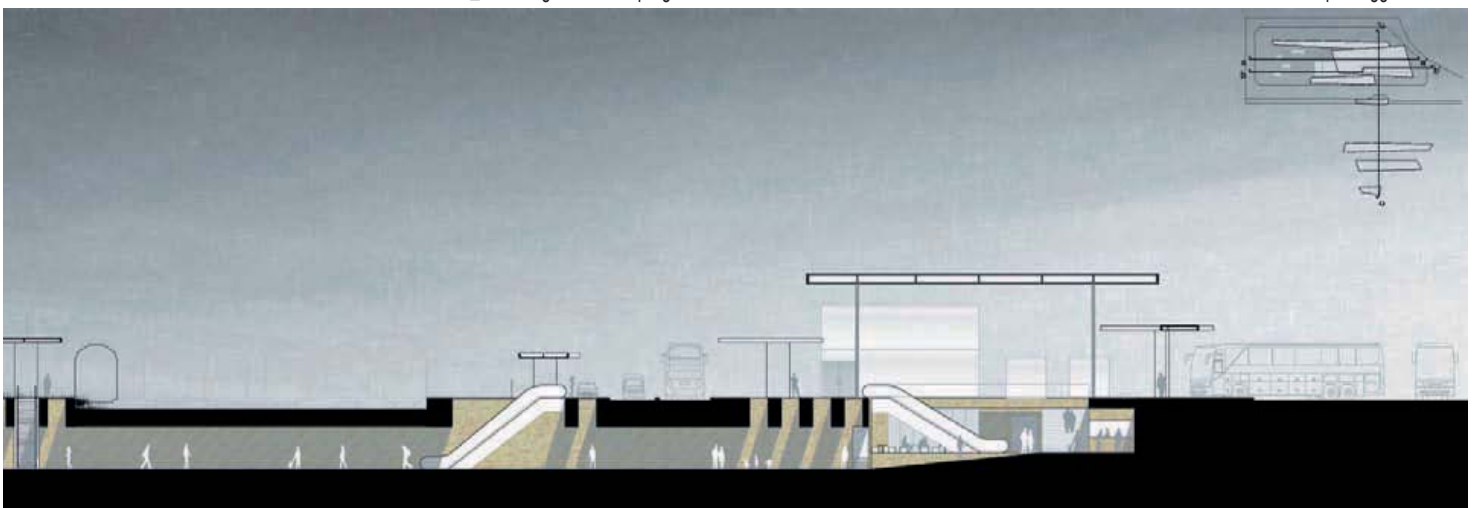
- l'assetto trasportistico con il flusso carrabile in cui la circolazione degli autobus e quella dei taxi e dei veicoli privati avviene mediante un sistema distributivo ad "isola" e il flusso pedonale che avviene





5\_planimetria di progetto. Il centro intermodale stabilisce una relazione formale con la stazione dei treni attraverso la creazione di un sistema di pensiline

6\_sezione generale del progetto. La relazione funzionale tra centro intermodale e stazione ferroviaria avviene con un passaggio interrato



## secondo premio

prevalentemente all'interno degli edifici ed ai livelli interrati. Una separazione netta tra questi due tipi di flussi viene fatta mediante una sovrapposizione e separazione di piani su giaciture orizzontali e verticali. Infine un parcheggio interrato per 250 posti lega i due flussi.

- gli aspetti funzionali, spaziali ed architettonici: volumi autonomi in vetro sono uniti tra di loro dalla grande cava e ospitano tutte quelle attività utili al sistema: locali commerciali, ufficio informazioni, servizi vari, spazi per attività culturali e di ritrovo, servizi al viaggiatore.

Altro aspetto importante sono i materiali, pochi e semplici che garantiscono e facilitano la lettura dell'impianto: vetro per gli edifici, marmo di Orosei pietra locale, per la cava centrale, legno.

Sono fusi alle tecniche artigianali locali, reinterpretate, alle quali è dato l'importante ruolo di identificazione e di appartenenza: la ceramica locale viene

usata per esaltare e decorare alcuni tratti peculiari del progetto; il ricamo astratto e i disegni geometrici dei tessuti diventano immagini riprese e impresse con la tecnica della serigrafia sul vetro.

Il progetto nella sua interezza è stato studiato nel rispetto dei principi di sostenibilità.

Infine un sistema del verde, realizzato usando essenze arboree, arbustive ed erbacee autoctone tipiche della macchia mediterranea, permette una sosta gradevole negli spazi pedonali aperti.

7\_vista dello spazio esterno del terminal con le banchine dei pullman





8\_due viste dello spazio del terminal definito dalla relazione costante tra esterno e interno

# Terzo premio

## “CENTRO INTERMODALE” passeggeri e stazione di interscambio di Oristano

### Capogruppo

3TI Progetti Italia Ingegneria Integrata S.p.a.\_ Ing. Alfredo Ingletti

### Raggruppamento

VPS Srl\_Arch. Mirco Eugenio Pani

Arch. Mario Cubeddu

Ing. Pier Francesco Cherchi

Ing. Tonino Fadda

Arch. Rossella Sanna

Ing. Gianluca Anolfo

### Consulenti

Ing. Silvia Portas

Geol. Fausto Pani

Ing. Roberta Ruggeri

Piuttosto che in un edificio, collegato tramite il sottopasso con la stazione ferroviaria, il nuovo centro intermodale è stato identificato in un complesso articolato di volumi e di spazi aperti capace di dare risposta alle esigenze emergenti a livello urbano e territoriale.

È stato concepito quindi come un frammento urbano con una configurazione capace di “incorporare” possibilità di sviluppo con tempi più lunghi e alcuni temi progettuali alla scala maggiore, come la caratterizzazione dell’accesso ad Oristano da est e la continuità degli spazi urbani interrotta dalla cesura della ferrovia.

La nuova porta della città viene connotata dalle emergenze verticali della “torre bioclimatica” – sofisticato dispositivo di climatizzazione naturale – e della “torre del vento” – esile supporto di tre generatori eolici ad asse verticale – che costituiscono un riferimento visivo per chi arriva alla stazione dal centro città e per chi proviene dalla SS 131.

Il sistema continuo degli spazi pubblici, che collega le varie modalità di trasporto, dando accesso ai servizi e ai negozi, è stato organizzato trasversalmente rispetto allo sviluppo prevalentemente longitudinale del nuovo polo ed è stato dimensionato in riferimento alla scala urbana e architettonica delle piazze del centro storico di Oristano. Un’altra scelta che caratterizza la proposta è quella di considerare la valorizzazione dell’area come un processo a tutto campo,

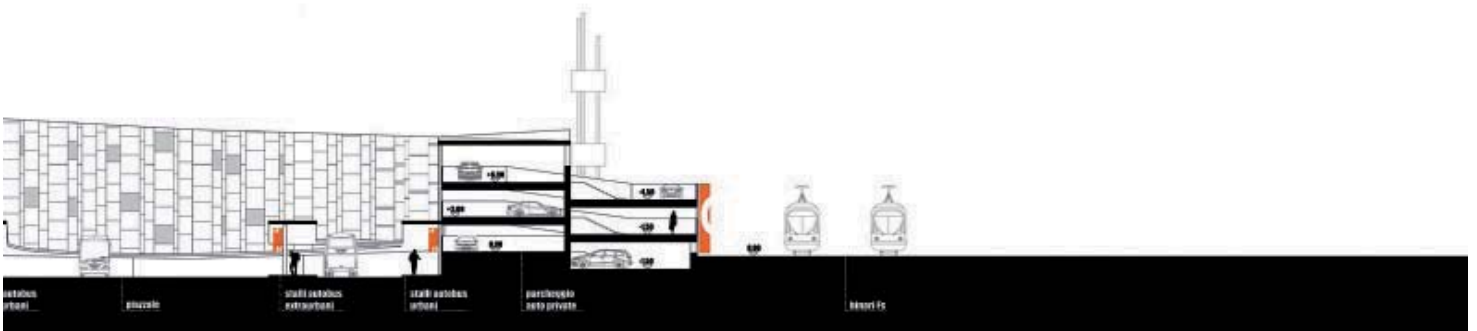


terzo premio



9\_planimetria generale di progetto. Il terminal è suddiviso in due blocchi messi in relazione dalla piazza, nodo di connessione con la stazione ferroviaria

10\_sezioni trasversali dei due blocchi del terminal, collegati tra loro attraverso lo spazio interrato



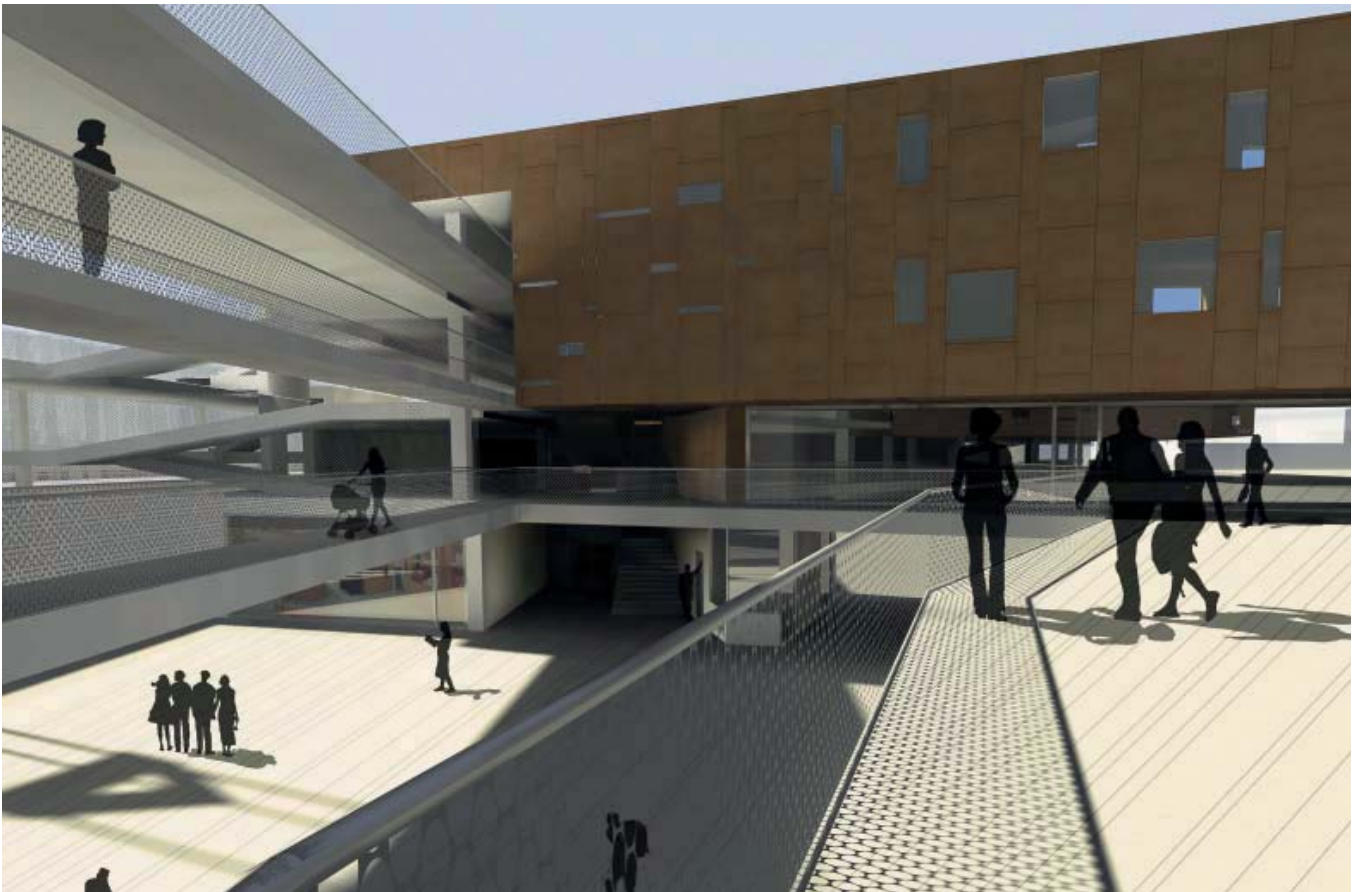
## terzo premio

all'interno del quale la componente economica gioca un ruolo determinante. Il layout del nuovo centro intermodale è stato fortemente influenzato dalla circolazione degli utenti e dei veicoli e dalla conseguente localizzazione e forma dei corpi di fabbrica e degli spazi pubblici all'aperto. Il sistema delle "piazze" su più livelli, che costituisce il fulcro del progetto, altro non è che il risultato della canalizzazione e concentrazione dei flussi che attraversano il centro intermodale. La viabilità veicolare viene distinta nettamente dagli altri percorsi, consentendo di destinare le piazze ad un uso esclusivamente pedonale. L'abbassamento della piazza più interna, che si collega al sottopasso e alla stazione degli autobus, consente il passaggio, ad una quota superiore, del traffico privato che fruisce dei parcheggi, concepiti come una prosecuzione, parallela ai binari, della bretella di accesso.

La proposta nasce quindi dall'intreccio tra problematiche tecnico-trasportistiche e strategie di riqualificazione/rivitalizzazione urbana. Anche gli edifici si configurano prevalentemente in funzione dei flussi e degli spazi all'aperto che li accolgono.

Nonostante siano decisamente contemporanei, come ideazione spaziale e organizzativa, stabiliscono un rapporto con la tradizione attraverso una concezione materica che si serve del rivestimento ventilato in cotto per accentuare l'articolazione volumetrica e per integrare il sistema delle bucaure nella trama delle facciate. I grandi tagli orizzontali a livello delle piazze fanno risaltare le masse sovrastanti che appaiono quasi sospese sui basamenti vetriati.

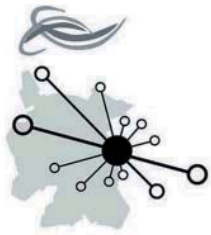
11\_vista dello spazio interno-esterno tra i due blocchi del terminal



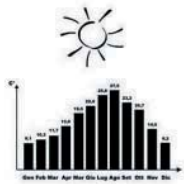
**ANALISI CLIMATICA**



precipitazioni atmosferiche



regime dei venti



temperature

moduli fotovoltaici  
in vetro strutturale  
- trasparenza 21%  
- inclinazione 15°

struttura portante  
moduli fotovoltaici

lamelle frangisole  
apribili  
lamelle in vetro  
apribili

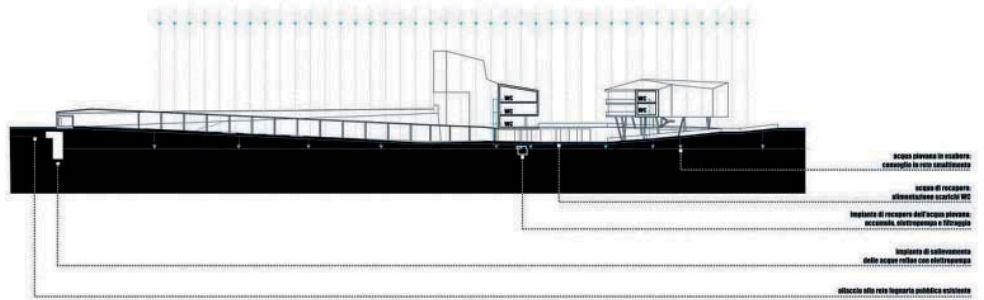
temperatura in laterizi  
con strato di ventilazione

parete ventilata  
in cotto

infisso apribile  
tramite sistemi di  
controllo automatizzato

vetro fisso

albero bioclimatico  
climatizzazione naturale



**SISTEMI DI SMALTIMENTO E RECUPERO DELLE ACQUE METEORICHE**

Acque piovane in cassetta  
collegata in rete smaltimento

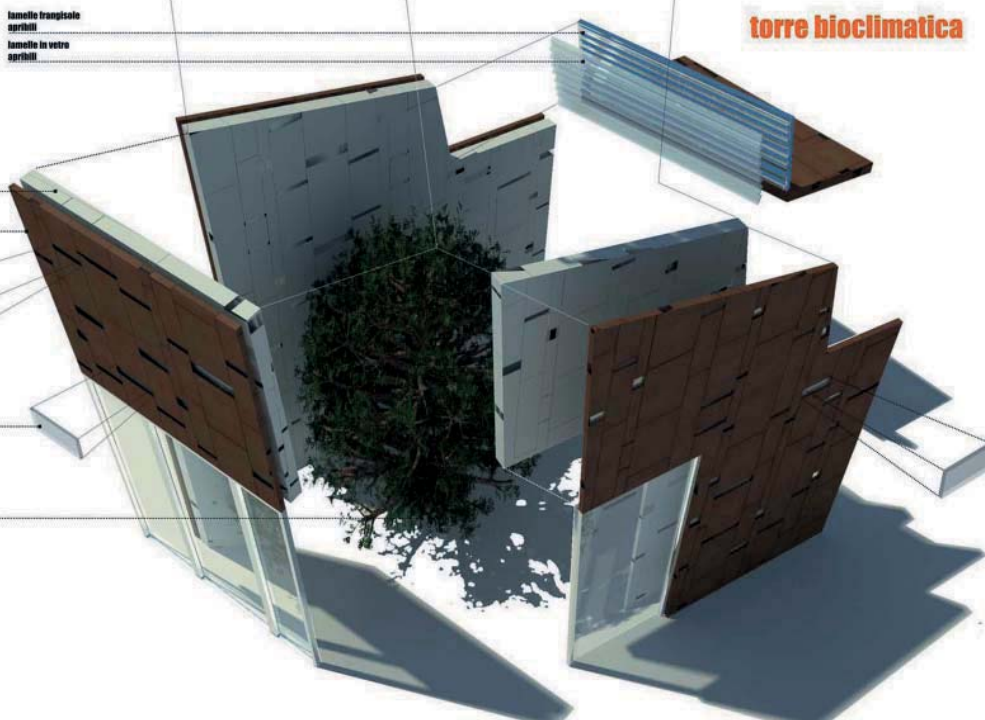
scavo di recupero  
piantumazione scacchi WC

Impianto di recupero dell'acqua piovana:  
accensione, idropulitura e filtraggio

Impianto di sollevamento  
delle acque reflue con elettropompa

allaccio alla rete fognaria pubblica esistente

**torre bioclimatica**



12\_schema di sintesi del funzionamento della "torre bioclimatica"



...the first of these is the fact that the ...

...the second of these is the fact that the ...

...the third of these is the fact that the ...

...the fourth of these is the fact that the ...

...the fifth of these is the fact that the ...

...the sixth of these is the fact that the ...

...the seventh of these is the fact that the ...

...the eighth of these is the fact that the ...

...the ninth of these is the fact that the ...

...the tenth of these is the fact that the ...

...the eleventh of these is the fact that the ...

...the twelfth of these is the fact that the ...

...the thirteenth of these is the fact that the ...

...the fourteenth of these is the fact that the ...

...the fifteenth of these is the fact that the ...

...the sixteenth of these is the fact that the ...

...the seventeenth of these is the fact that the ...

...the eighteenth of these is the fact that the ...

...the nineteenth of these is the fact that the ...

...the twentieth of these is the fact that the ...

...the twenty-first of these is the fact that the ...

...the twenty-second of these is the fact that the ...

# Menzioni

“CENTRO INTERMODALE”

passenger e station interchange of Oristano

# Menzioni

ONE Works S.p.a

TECNOLAV ENGINEERING Srl

# Menzioni

## “CENTRO INTERMODALE” passeggeri e stazione di interscambio di Oristano

### Capogruppo

ONE Works S.p.a \_ Arch. Leonardo Cavalli

L'intermodalità passeggeri, si realizza potendo disporre delle diverse modalità (in questo caso ferro-gomma), all'interno di strutture, o complessi di strutture, in cui il passeggero compie dei tragitti senza interruzioni e attraverso percorsi minimizzati e riducendo le condizioni di pericolosità e i conflitti. Dal punto di vista tipologico, non esiste una tipologia consolidata per questa funzione e nel nostro caso siamo stati costretti ad operare una commistione di funzioni urbane che ha portato alla messa in atto di un edificio, che in posizione intermedia tra le stazioni esistenti, riuscisse ad assolvere ai seguenti obiettivi:

- integrare i diversi modi di trasporto passeggeri migliorando il grado di accessibilità ai servizi di trasporto collettivi attraverso percorsi pedonali senza conflittualità con il traffico dei veicoli leggeri e pesanti;
- porre le condizioni per un servizio di alta qualità agli utenti e ai visitatori, ottimizzare gli aspetti legati al comfort degli utenti e ridurre il disagio legato all'attesa;
- introdurre nuovi servizi che permettano al Centro Intermodale di costruire un ruolo urbano di piccola centralità e far sì che possa essere utilizzato da un'utenza più ampia;

Il progetto accoglie le principali indicazioni dei piani vigenti che introducono un sistema di viabilità a scala vasta e un sistema tangenziale che delimita questa porzione urbana, configurando un grande semicerchio con al centro il sistema Stazione-CI. Il progetto cercherà di interpretare il nuovo ruolo urbano nello sviluppo a scala edilizia. La connessione tra la Stazione ferroviaria e la nuova stazione degli autobus verrà realizzata con un collegamento aereo che scavalca i binari rivolgendosi al grande asse viario previsto per l'espansione futura.

L'edificio più rilevante è la stazione degli autobus dimensionato per ospitare contemporaneamente 20 bus extraurbani di lunghezza massima di 12m. La tipologia di movimentazione degli autobus è diversa da quella proposta nel Documento Preliminare. Sono tuttavia rispettati tutti i principi di sicurezza e accessibilità con uno schema che organizza la circolazione e lo stazionamento in forma radiale. L'ingresso/uscita avverrà sulla nuova strada parallela alla ferrovia evitando conflitti con le altre modalità di trasporto e soprattutto con i pedoni che possono accostarsi a qualsiasi bus senza dover scendere dal marciapiede.



13\_illustrazioni del progetto: sezione, modello reale e due viste dell'esterno e dell'interno



# Menzioni

## “CENTRO INTERMODALE” passeggeri e stazione di interscambio di Oristano

### Capogruppo

TECNOLAV ENGINEERING Srl\_ Ing. Maurizio Boi

### Raggruppamento

RICCI & SPAINI Studio di Architettura Srl\_Arch. Filippo

Spaini

Arch. Giuseppe Praticò

Arch. Gregorio Schipilliti

### Consulenti

Arch. Raffaele Astorino

Arch. Consuelo Nava

Arch. Mosé Ricci

### Collaboratori

Arch. Maddalena Ferretti

Arch. Alberto Birindelli

Arch. Massimo Tiberi

Desirée Campolo

Alessia Rita Palermi

Il progetto propone di risolvere il nodo infrastrutturale del centro intermodale attraverso uno schema a isola (come la Sardegna), nel quale gli autobus girano intorno in senso orario per ottimizzare l'uso della banchina di fermata. Il parcheggio viene potenziato, interrato e direttamente collegato sia alla piattaforma bus sovrastante, sia al sottopasso già esistente per la stazione ferroviaria e il centro città.

Un vero centro intermodale (bus, auto, treno, pedoni) a isola con al suo interno uno spazio pubblico di attesa configurato come una piazza su un porto di terra...con i servizi, le attrezzature e gli spazi commerciali di stazione in volumi climatizzati e autonomi sotto una unica grande copertura energetica che rinfresca e protegge lo spazio pubblico sottostante.

La grande copertura è trasparente, traslucida ed energetica ed è sostenuta da una struttura in acciaio reticolare orizzontale, ancorata ai pilastri di acciaio cruciformi a sezione tubolare.

Al di sotto di questa grande pensilina i contenitori di servizi sono delle scatole caratterizzate da un rivestimento vetrato che a seconda delle esigenze può essere trasparente o opaco.

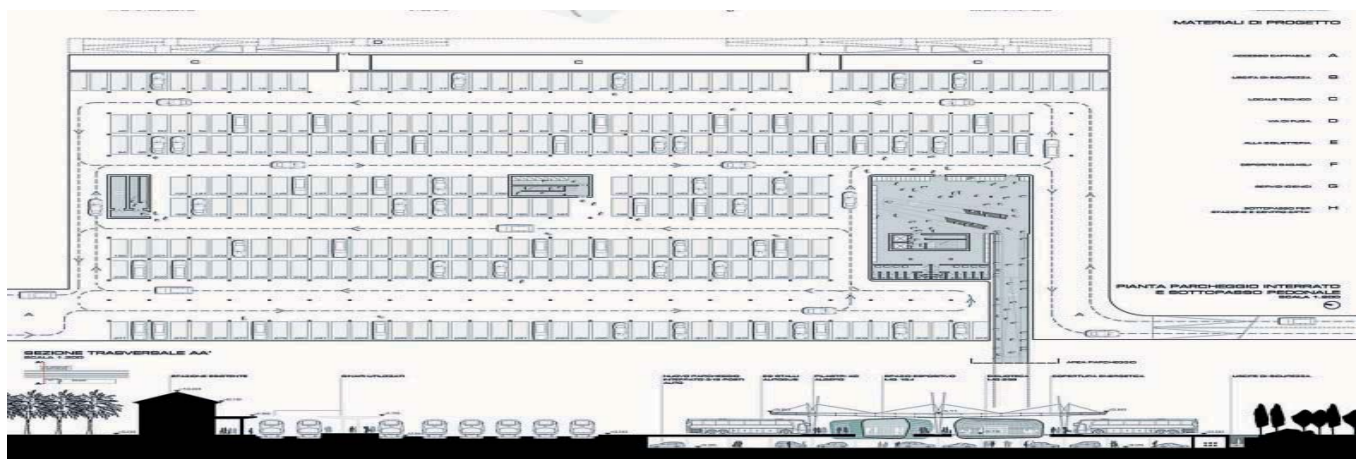
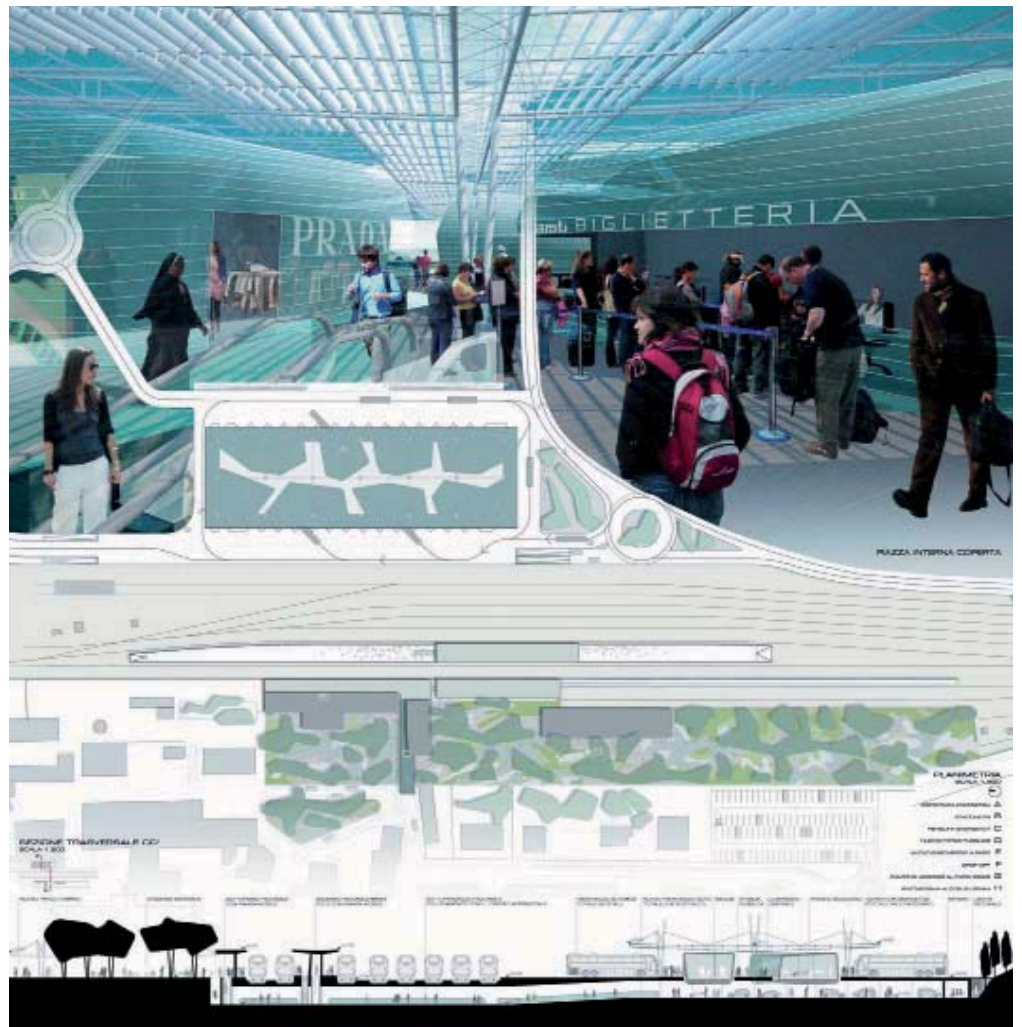
Infine il sottopasso pedonale interrato, realizzato in continuità con quello esistente, collega l'area della stazione con il nuovo fabbricato viaggiatori del centro intermodale, passando attraverso il nuovo parcheggio interrato ed introducendo direttamente l'utente all'interno del fabbricato viaggiatori.

L'area della stazione e il piazzale prospiciente vengono risistemati attraverso un nuovo sistema di accessibilità pedonale e carrabile. Si prevede un nuovo sistema di drop off dei viaggiatori, e si realizza un nuovo percorso coperto da una pensilina energetica per accedere direttamente al sottopasso pedonale.

Il progetto propone inoltre di investire futuri finanziamenti nella realizzazione di un parco pubblico di fronte all'edificio stazione e nel vecchio parcheggio sottoutilizzato dei dipendenti.

# menzioni

14\_illustrazioni del progetto: in alto composizione con vista della piazza interna, planimetrie e sezione e in basso distribuzione planimetrica con sezione



[The body of the page is mostly blank, suggesting the text is either redacted or the image is a scan of a blank page.]

# **Apparati**

**“CENTRO INTERMODALE”**

**passenger and interchange station of Oristano**



# Apparati

## I partecipanti al concorso

### Gruppo 1

#### Capogruppo

Arriola&Fiol Arquitectes SCP

#### Raggruppamento

Ing. Alessio Bellu

Ing. Giovanni Battista Cocco

Ing. Luca Tuveri

Arch. Gianluca Zini

Ing. Stefania Addis

#### Consulenti

Ing. Salvantonio Grosso

Ing. Omar Caboni

Ing. Daniele Secci

Ing. Sara Fois

Ing. Laura Ferrari



### Gruppo 2

#### Capogruppo

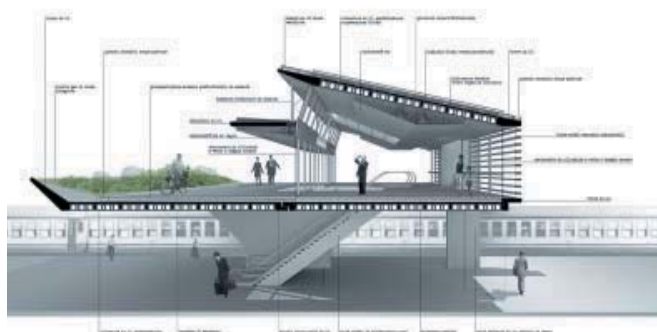
D'Appolonia Spa

#### Raggruppamento

Studio Associato Origoni Steiner

Servizi Tecnici Professionali – S.T.P. Srl

Arch. Matteo Aldo Origoni



### Gruppo 3

#### Capogruppo

Consorzio Stabile THP

#### Raggruppamento

Arch. Tomaso Baltolu

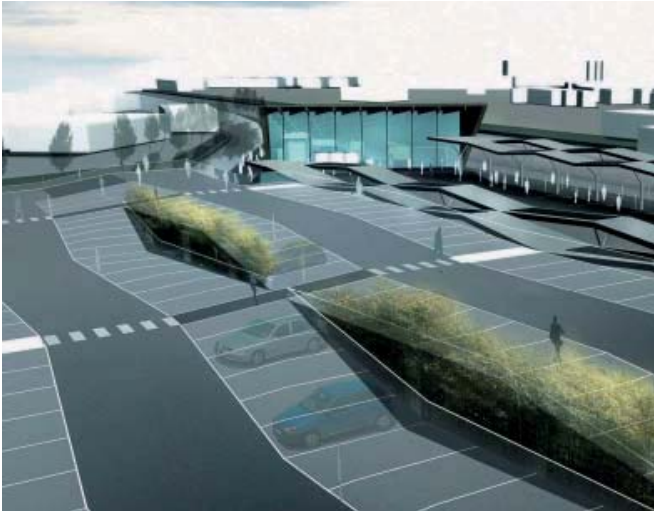
S.E.I. Srl

Ing. Giovanni Corona

Arch. Giacomo Savio



## Gruppo 4



**Capogruppo**  
Arup Italia Srl  
**Raggruppamento**  
KGA Architecture Ltd

## Gruppo 5



**Capogruppo**  
Proger Spa  
**Raggruppamento**  
Arch. Giovanni Lucentini  
Arch. Benedetto Inzerillo  
Arch. Attilio Albeggiani  
Ing. Raffaele Bonafede  
Arch. Marcello Calà

## Gruppo 6



**Capogruppo**  
DOLMEN Srl  
**Raggruppamento**  
Ing. Giuseppe Fadda  
Ing. Luigi Ramazzotti  
Arch. Antonella Falzetti  
Ing. Pamela Mallia  
**Consulenti**  
Ing. Luca Rosati  
**Collaboratori**  
Martina Scarano  
Ing. Paolo Stracchi

## Gruppo 7

### Capogruppo

OFIS A.B. SL

### Raggruppamento

Arch. Giovanni Murgia

PIEMONTE SAMSARELLOU SL

Arch. Tonino Tola

Ing. Domenico Espis

Arch. Mariantonietta Tatti

### Collaboratori

P.I. Roberto Contu



## Gruppo 8

### Capogruppo

GPA INGEGNERIA Srl

### Raggruppamento

ROSSIPRODI ASSOCIATI Srl

Arch. Emiliano Romagnoli

Arch. Tommaso Rafanelli

Arch. Roberto Bologna

Dott. Forestale Benedetto Selleri

### Collaboratori

Dott. Tommaso Vergelli

Dott.ssa Irene Lescai

Francesco Coleschi

Giacomo Cretella



## Gruppo 9

### Capogruppo

CASTIGLIONI & NARDI ARCHITETTI ASSOCIATI

### Raggruppamento

Arch. Roberto Mascazzini

Arch. Luca Compri

Arch. Emilio Caravatti

Arch. Daniele Curedda

Arch. Mauro Quidacciolu

### Collaboratori

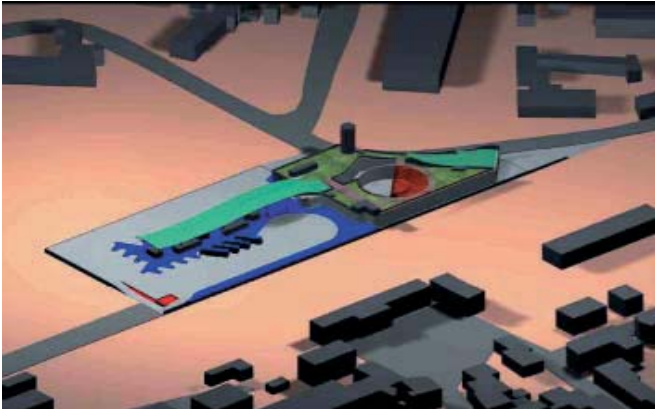
Arch. ALTOMANO

Arch. Diego Polese

Arch. Fabrizio Pusceddu

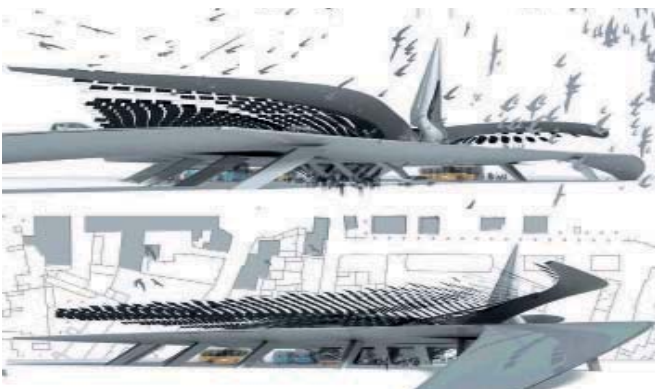


## Gruppo 10



**Capogruppo**  
CONSORZIO RETE  
**Raggruppamento**  
Arch. Monica G. Sorti  
Ing. Giuseppe Piccioni  
Arch. Maurizio Rocca

## Gruppo 11



**Capogruppo**  
STUDIO CORONA S.R.L. CIVIL ENGINEERING  
**Raggruppamento**  
NIO ARCHITEKTEN V.O.F.  
Ing. Antonio Delitala  
Ing. Gianmarco Pilo  
Ing. Stefano Iacomino  
Ing. Silvio Carta

## Gruppo 12



**Capogruppo**  
BETA SERVIZI INGEGNERIA Srl  
**Raggruppamento**  
Arch. Francesco Taormina  
Arch. Alessandro Ciaccio  
Ing. Vittorio Nicolosi  
Ing. Umberto Crisalli  
**Collaboratori**  
Giuseppe Peritorire

## Gruppo 13

### Capogruppo

Ing. Alessandro Taverriti

### Raggruppamento

Arch. Paolo Calabrò

Arch. Giuseppe Staglianò

Arch. Leonardo Strati

Arch. Daniele Tirota

Arch. Antonio Cartisano

Arch. Ilario Tassone

Arch. Jo Byunghwee

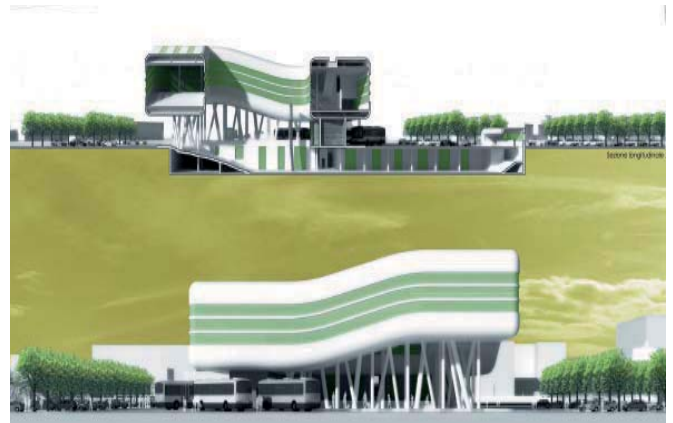
### Collaboratori

Anna Bella Cappellari

Bruno Crucitti

Emilia Pinnisi

Federica Ciccone



## Gruppo 14

### Capogruppo

SBG & PARTNERS bigiguerrini ingegneria Spa

### Raggruppamento

STUDIO TECNICO 3+1 ARCHITETTI ASSOCIATI

Arch. Nicoletta Corsini



## Gruppo 15

### Capogruppo

PRO.TEC.O. Srl

### Raggruppamento

IDEA Srl

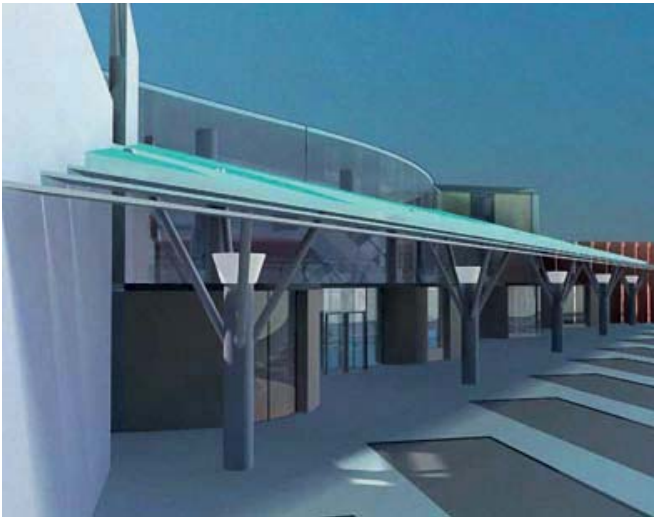
Arch. Giuseppe Zizzi

Arch. Aron Murgia

Arch. Mario Santo Paolo Caruso



## Gruppo 16



### Capogruppo

Mythos – Consorzio Stabile Srl

### Raggruppamento

Arch. Enrico Finotti

## Gruppo 17



### Capogruppo

POLITECNICA INGEGNERIA ED ARCHITETTURA SOC. COOP

### Raggruppamento

Studio Associato Mura e Tomasello

Arch. Antonio Sebastiano Gaias

### Consulenti

Arch. Gabriele Cuccu

Ing. Roberto Sedda

Ing. Roberto Antonio Barracu

Ing. Giuseppe Gaias

Arch. Francesco Pes

### Collaboratori

Giuseppe Musumeci

Geom. Mario Casu

## Gruppo 18

---

**Capogruppo**

ERREGI Srl

**Raggruppamento**

Ing. Sergio Rodi

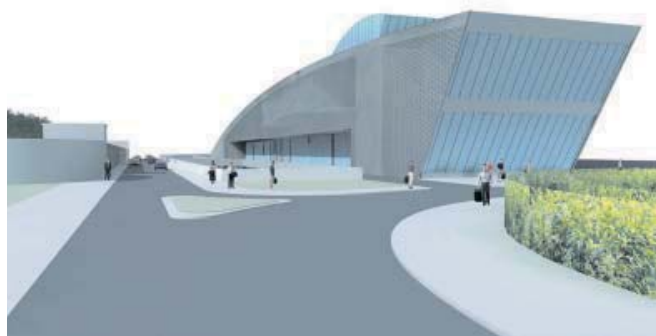
C.M.C. Architetti Associati

EssePi Engineering Srl

Dott. Geol. Salvatore Borto

**Collaboratori**

Arch. Christian Farsaci



## Gruppo 19

---

**Capogruppo**

TECNOSISTEM Spa

**Raggruppamento**

SINTRA Srl

ISC Srl

Ing. Alessia Vargiu

Arch. Antonio Nanu



# Apparati

## La Commissione Giudicatrice

### **Ing. Antonio Sanna**

Presidente – Dirigente del Settore Ambiente e Suolo della Provincia di Oristano (Dirigente ad interim del Settore Programmazione, Pianificazione Territoriale, Politiche Comunitarie e Trasporti sino a novembre 2010)

### **Prof. Arch. Giuseppe Longhi**

Professore di Urbanistica (S.S.D. ICAR/21)  
Facoltà di Architettura dell'Università IUAV di Venezia  
Componente indicato dal DPS

### **Prof. Arch. Marco Brizzi**

Docente di Cultura Tecnologica della Progettazione  
Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze  
Componente indicato dalla PaBAAC (ex PARC)

### **Ing. Giuseppe Pinna**

Dirigente del Settore Urbanistica, Edilizia Privata e Pubblica, Ambiente e Attività Produttive del Comune di Oristano

### **Ing. Piero Dau**

Dirigente del Settore Promozione del Territorio della Provincia di Oristano (Dirigente del Settore Ambiente e Suolo sino a gennaio 2010)

### **Dott.ssa Valentina Caboi**

Supplente - Servizio Urbanistica e Beni Ambientali del Settore Programmazione, Pianificazione Territoriale, Politiche Comunitarie e Trasporti della Provincia di Oristano

### **Ing. Giovanni Paolo Enna**

Supplente - Istruttore direttivo tecnico del Settore Programmazione, Pianificazione Territoriale, Politiche Comunitarie e Trasporti della Provincia di Oristano

### **Avv. Angela Cherubini**

### **Dott.ssa Elena Pelosi**

Segreteria tecnica di Qualità Italia

### **Dott. Francesco Mura**

### **Ing. Giuseppe Oppo**

Segreteria tecnico-amministrativa dell'Ente



Catalogo dei progetti presentati in occasione del Concorso Internazionale di progettazione del  
"CENTRO INTERMODALE" passeggeri e stazione di interscambio di Oristano

Grafica: PaBAAC\_Qualità Italia  
Editing: Arch. Enrica Campus\_Provincia di Oristano

**Edizione a cura di**  
Editrice Taphros © 2011 - via Antonelli, 13 - 07026 Olbia  
Finito di stampare nel mese di marzo 2011