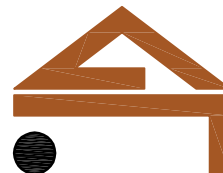


**Geom. CLEMENTE CRISTOFORI**

Via Guercino 40 - 44042 CENTO (FE)  
Telefono 051 901061 - Fax 051 6853140  
Email: geom.cristofori@gmail.com

Cod. Fisc. CRSCMN47E22C469H  
Partita IVA 00234940385

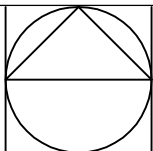
**STUDIO FAGGIOLI ARCHITETTI ASSOCIATI**

ARCH.GIOVANNI FAGGIOLI ARCH.LUCIANA SICCÒ ARCH.LUCIA FAGGIOLI

MILANO - VIA MARIO PAGANO N.36 - TEL. +39 02 4694462 FAX +39 02 48194083

FERRARA - VIA DON E. TAZZOLI N.1 - TEL. +39 0532 209527 FAX +39 0532 247328

MAIL: faggioli@studiofaggioliarchitetti.it

**STUDIO TECNICO Geometra FAUSTO PARESCHI**

VIA MARCELLO PROVENZALI, 12 int.12 - 44042 CENTO (FE) - Tel./fax 051 90.45.53 - cell 348 8732832 - e.mail studiopareschi@studiopareschi.it

**COMUNE DI CENTO**  
**NUOVA ZONA C19- VIA dei TIGLI**  
**P.U.A.**

PROPRIETA' E COMMITTENTE

CO.GE.FER. SRL

I PROGETTISTI

ELABORATO 10 C

DATA

8/3/2018

RELAZIONE

SCALA

CO.GE.FER. srl

Cento (FE)



**PROGETTO PARTICOLAREGGIATO  
DI UNA NUOVA ROTATORIA  
IN CORRISPONDENZA DELL'INCROCIO TRA  
VIA BOLOGNA E LE VIE LEOPARDI,  
DON MINZONI E COLA NEL COMUNE CENTO (FE)**

**RELAZIONE**

*Gennaio 2018*

*Matteo Dondé Architetto  
Via Mazzini 35  
20032 Cormano (MI)*

## Sommario

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>2</b>
1.1	Oggetto del rapporto	2
1.2	Filosofia d'approccio: dall'unicità degli obiettivi alla composizione dei conflitti	2
<b>2</b>	<b>TIPOLOGIE PROGETTUALI</b>	<b>3</b>
2.1	Rotatorie	3
2.2	Intersezioni semaforiche	4
2.3	Percorsi e itinerari ciclabili	4
2.4	Raggi di curvatura	4
2.5	Isole spartitraffico	5
2.6	Marciapiedi e percorsi pedonali	5
2.7	Attraversamento pedonale a raso	6
2.8	Attraversamento con isola spartitraffico	6
<b>3</b>	<b>DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI</b>	<b>7</b>
3.1	Ambito 1 – Rotatoria	8
3.2	Ambito 2 – Impianto semaforico	9

# 1 INTRODUZIONE

## 1.1 Oggetto del rapporto

Il presente rapporto, costituito da una tavola grafica (scala di 1:500) e da una relazione illustrativa, documenta i risultati del progetto particolareggiato di una nuova rotatoria in corrispondenza dell'incrocio tra via Bologna e le vie Leopardi, Don Minzoni e Cola nel comune di Cento (FE).

## 1.2 Filosofia d'approccio: dall'unicità degli obiettivi alla composizione dei conflitti

Rispetto alle molteplici interpretazioni che, da un punto di vista tecnico, è possibile dare dell'attuale quadro normativo, le attività di progettazione oggetto del rapporto tenderanno a preferire quelle maggiormente orientate al riconoscimento della pluralità di esigenze espresse dai diversi utenti degli spazi pubblici urbani, nonché all'integrazione con gli altri strumenti di programmazione territoriale.

Nella loro impostazione tradizionale, gli studi del traffico si ponevano infatti essenzialmente come strumenti di ottimizzazione delle risorse stradali esistenti secondo un obiettivo di massima efficienza dal punto di vista della circolazione automobilistica.

Tale concetto, derivato dall'approccio originario degli «ingegneri del traffico», è ormai da tempo oggetto di profonde revisioni.

Uno degli elementi che si è rivelato necessario mettere maggiormente in discussione consiste nell'implicita assunzione di univocità degli obiettivi che sta alla base di tale filosofia. In altri termini, porre come unica finalità di uno studio del traffico la fluidificazione della circolazione automobilistica appare oggi una decisione difficilmente sostenibile.

Una maggiore attenzione alle funzioni urbane delle strade impone infatti di prendersi carico anche di obiettivi propri di altri «attori»: residenti che chiedono minori livelli di inquinamento acustico ed atmosferico nelle strade dove abitano, ciclisti che chiedono migliori condizioni di sicurezza per circolare, pedoni che richiedono spazi meno sacrificati, più protetti e gradevoli, e che venga garantita una maggiore «permeabilità» trasversale delle strade.

Non è difficile rendersi conto di come l'applicazione delle tecniche tradizionali di pianificazione del traffico, basate sui loro rigidi paradigmi, sia intrinsecamente inadatta ad affrontare problemi che richiedono la composizione di obiettivi complessi ed assai spesso conflittuali.

E' diventato dunque necessario ripensare tale approccio, partendo dalla considerazione che la mobilità usa - in competizione con altre attività urbane - risorse scarse, quali appunto sono quelle rappresentate dagli spazi urbani, dalle risorse energetiche, dalla capacità ambientale; e riconoscendo che la competizione non regolata per l'uso di tali risorse non è, almeno in questo caso, un meccanismo positivo, in quanto tende a condurre, da una parte, alla marginalizzazione od all'espulsione delle funzioni e degli utenti «deboli», dall'altra, al formarsi di fenomeni di congestione, cioè a situazioni di equilibrio inefficiente e non equo.

Accettare fino in fondo questa impostazione significa, in particolare, l'abbandono della ricerca di soluzioni univocamente definite, per assumere invece sempre più il significato di un «tavolo di negoziazione» sul quale ricercare ragionevoli equilibri tra le esigenze espresse dai diversi attori (residenti, automobilisti, Comune, Aziende di Trasporto, commercianti, ecc.).

## 2 TIPOLOGIE PROGETTUALI

Le tipologie progettuali descritte, che costituiscono l'abaco degli interventi previsti, rappresentano le soluzioni progettuali alle questioni di:

- Sicurezza
- Circolazione
- Qualità urbana

Le finiture delle pavimentazioni stradali, delle piste ciclabili e dello spazio pubblico in generale, sono fra gli elementi che contribuiscono maggiormente a qualificare e caratterizzare l'ambiente urbano se non addirittura l'aspetto dell'intero quartiere.

La scelta per l'utilizzo dei materiali risulta dalla valutazione dei seguenti criteri:

- le caratteristiche tecniche e meccaniche concernenti la sua resistenza, il tipo di sottofondo necessario e la messa in opera;
- l'aspetto estetico: il colore, la materia, la forma, l'orditura, le dimensioni, il mixage con altri materiali;
- le qualità d'uso: il confort, la scivolosità, la rugosità, il rumore, la manutenzione, la facilità di smontaggio, la pulizia;
- l'aspetto economico.

### 2.1 Rotatorie

Le rotatorie sono utilizzate negli interventi di riorganizzazione di intersezioni stradali e di "moderazione del traffico", come strumento per rafforzare l'impatto visivo e il ruolo delle intersezioni e come alternativa al semaforo.

La rotatoria è un incrocio con anello di circolazione a senso unico attorno ad un'isola centrale verso il quale confluiscono più rami. La caratteristica principale, per un corretto funzionamento delle rotatorie, sta nella gestione con precedenza all'anello di circolazione.

Approssimandosi all'incrocio a rotatoria il conducente, che non gode del diritto di precedenza, deve rallentare prima di inserirsi nell'anello oppure fermarsi, qualora reputi di non aver modo di inserirsi tra due veicoli aventi diritto di precedenza. Con la "precedenza all'interno dell'anello" si possono realizzare delle sistemazioni che richiedono spazi molto ridotti: le rotatorie compatte e le mini-rotatorie.

Oltre ad una maggiore facilità di inserimento fisico, le rotatorie offrono prestazioni assai interessanti in termini di capacità, riduzione del tempo di fermata, diminuzione degli effetti nocivi del traffico, nonché un miglioramento complessivo delle condizioni di sicurezza.

Le nuove rotatorie condizionano la velocità a cui si viaggia e in tal modo svolgono un'azione di responsabilizzazione nei confronti dei diversi utenti, siano essi automobilisti, pedoni o ciclisti.

Questa coesistenza di differenti utenti è possibile solo in regime di bassa velocità, da cui l'interesse preponderante attribuito alle rotatorie compatte.

### MODALITA' DI REALIZZAZIONE E MATERIALI

La caratteristica principale di questa rotatoria è che il traffico di ingresso deve dare la precedenza a quello della rotatoria; in altre parole alle vetture già impegnate nell'incrocio e circolanti nell'anello attorno all'isola centrale. La svolta dei mezzi pesanti è agevolata dalla pavimentazione sormontabile della corona circolare esterna all'aiuola.

I vantaggi sono un aumento della sicurezza, perché essendo di dimensioni modeste, la velocità dei veicoli si riduce considerevolmente e il rischio di conflitti è ridotto. Anche l'attraversamento pedonale è più sicuro per gli stessi motivi e per la riduzione dei percorsi.

## 2.2 Intersezioni semaforiche

Le motivazioni che giustificano la realizzazione di un impianto semaforico sono legate alla presenza di volumi di traffico incidenti sull'intersezione superiori a soglie tali da ingenerare ritardi eccessivi, unitamente alla necessità di gestire gli intrecci fra le correnti in condizioni di sicurezza.

Il semaforo presenta inoltre vantaggi in termini di capacità rispetto alla rotatoria nel caso di flussi elevati concentrati nelle due direzioni di un'unica direttrice.

Esso infine consente, contrariamente alla rotatoria, di regolare il volume di traffico transitante da determinate sezioni (semafori 'porta'), in modo tale da proteggere la rete posta a valle.

Inoltre, quando la tipologia della rete e le caratteristiche del traffico rendono necessario installare intere reti semaforiche, si apre la possibilità di adottare strategie coordinate di regolazione del traffico, capaci di imporre determinate modalità di funzionamento al traffico, soprattutto in termini di formazione di itinerari preferenziali e di controllo delle velocità.

### MODALITA' DI REALIZZAZIONE E MATERIALI

Impianto semaforico intelligente composto da centralina semaforica, Punto di Misura Intelligente (PMI) e spire.

## 2.3 Percorsi e itinerari ciclabili

I tipi di infrastrutture ciclabili si possono classificare in:

- Specializzate: destinate ai soli ciclisti con divieto alle altre categorie di veicoli ed, eventualmente, ai pedoni;
- Promiscue: realizzate su spazi come strade, piazze, carrarecce, argini e simili, riservati ai pedoni ed aperti anche ai ciclisti, oppure al transito limitato ad alcune particolari categorie di autoveicoli: autobus e taxi, residenti.... Possono essere ad esempio: percorsi ciclopedonali, aree pedonali urbane con accesso ai velocipedi, argini fluviali, viali di parchi, Zone 30 e Zone residenziali, corsie per il trasporto pubblico.

Gli itinerari ciclabili possono essere:

- a raso carreggiata: hanno il piano rotabile destinato ai ciclisti allo stesso livello destinato alla circolazione e/o alla sosta degli autoveicoli.
- semi-rialzati: realizzano il piano della pista ad un livello superiore a quello della carreggiata in misura consistente e ben apprezzabile dai conducenti ( $> 10$  cm) ed inferiore rispetto a quello del marciapiede ( $> 6$  cm e  $< 12$  cm).
- rialzati: portano il piano della pista o del percorso ciclo-pedonale allo stesso livello del marciapiede o appena al di sotto (2 cm al massimo). Sono da preferirsi in zone di frequenti passi carrai ed immissioni laterali.

La pista ciclabile protetta è fisicamente separata dal traffico veicolare con apposita barriera, con aiuole, con un dislivello se rialzata rispetto alla carreggiata oppure a livello del marciapiede. In questo ultimo caso l'eventuale separazione dai pedoni può essere contrassegnata con sola segnaletica o con una diversa pavimentazione.

## 2.4 Raggi di curvatura

L'andamento planimetrico di una strada è costituito da una successione di tratti rettilinei e curvi.

L'ampiezza dei raggi di curvatura influisce direttamente sulla traiettoria dei veicoli, e sul comportamento degli automobilisti e dei pedoni. Il trattamento delle traiettorie, ossia la variazione dei raggi di curvatura, costituisce quindi un elemento determinante della sistemazione urbana e del controllo dei comportamenti degli utenti della strada.

Il primo passo della progettazione consiste nella conoscenza della funzione e del tipo di strada sulla quale si intende intervenire. Da ciò ne consegue la conoscenza del tipo di veicoli che devono poter transitare, la loro frequenza e quindi il dimensionamento degli spazi dedicati ai vari utenti.

Un veicolo pesante con rimorchio, per esempio, non transiterà salvo casi eccezionali all'interno di un'area residenziale, e potrà, di conseguenza, sopportare manovre anche molto difficoltose.

Le necessità di circolazione dei veicoli più ingombranti va quindi attentamente valutata, per non dover usare delle sistemazioni con raggi di curvatura troppo ampi e non necessari, che inducono a velocità elevate con manovre di svolta pericolose.

Uno dei primi criteri di dimensionamento dei raggi di curvatura è quello di ridurre l'aspetto a volte troppo 'stradale' di certi itinerari situati all'interno del centro abitato. Ad un tracciato che non tiene conto del contesto costruito, si dovrà opporre un tracciato "urbano" che riduca il primato della strada sull'ambiente circostante.

Dai raggi di curvatura, infatti, dipendono le velocità possibili dei veicoli in curva e, di conseguenza, la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti in attraversamento.

## 2.5 Isole spartitraffico

Per moderare la velocità e identificare luoghi di transizione e lo spazio urbano è possibile adottare l'inserimento di isole spartitraffico

### MODALITA' DI REALIZZAZIONE E MATERIALI

Creazione di isole spartitraffico con cordoli in cemento e decorazione centrale con manto di finitura in bitume colorato / imprimitura con metodo tipo "street-print" / masselli di calcestruzzo prefabbricato, attraversamenti pedonali e ciclabili con bitume colorato a raso e abbattimenti barriere architettoniche.

## 2.6 Marciapiedi e percorsi pedonali

Secondo quanto indicato nell'art.3 del DPR 384/78, il marciapiede è l'elemento della strada che serve ad "...assicurare il collegamento degli accessi principali dell'edificio con la rete viaria esterna e con le aree di parcheggio ed agevolare l'avvicinamento..."; su di esso, "...i percorsi pedonali devono presentare un andamento quanto più possibile semplice in relazione alle principali direttrici di accesso". Da ciò si evince come il concetto di percorso pedonale superi quello limitato e statico di marciapiede introducendo l'idea dinamica di *percorso*, tanto che (anche in termini legislativi) si preferisce parlare più correttamente di percorso pedonale piuttosto che di marciapiede.

La larghezza minima del percorso pedonale deve essere di 1,50 m. Il dislivello ottimale fra il piano del percorso pedonale e il piano del terreno, o delle zone carrabili ad esso adiacenti, è di 2,5 cm; non deve comunque superare i 15 cm. In particolare, ogni qualvolta il percorso pedonale si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, devono predisporre piccole rampe di larghezza pari a quella del percorso pedonale e di pendenza non superiore al 15 per cento.

La pendenza longitudinale massima del percorso pedonale non deve superare il 5 per cento: in tal caso, è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso.

### MODALITA' DI REALIZZAZIONE E MATERIALI

La pavimentazione del percorso pedonale deve essere antisdrucchiabile, preferibilmente segnata da sottili scanalature, atte ad assicurare un efficiente deflusso dell'acqua, e tali comunque da non generare impedimento o fastidio al moto. In particolare, per pavimentazione antisdrucchiabile, come specifica l'art. 8.2.2 del DMLPP 236/89, "...si intende una pavimentazione realizzata con materiali il cui coefficiente di attrito, misurato secondo il metodo della British Ceramic Research Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep. CEC. 6/81, sia superiore ai seguenti valori:

✓ 0,40 per elemento scivolante cuoio su pavimentazione asciutta;

✓ 0,40 per elemento scivolante gomma dura standard su pavimentazione bagnata.

I valori di attrito predetto non devono essere modificati dall'apposizione di strati di finitura lucidanti o di protezione che, se previsti, devono essere applicati sui materiali stessi prima della prova. Le ipotesi di condizione della pavimentazione (asciutta o bagnata) debbono essere assunte in base alle condizioni normali del luogo ove sia posta in opera”.

I cigli del percorso pedonale, ove previsti, devono essere realizzati con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva ed acustica, sopraelevati di 10 cm dal calpestio. Tale materiale deve pertanto presentare una colorazione diversa da quella della pavimentazione e deve avere caratteristiche sonore, alla percussione con mazzuolo di legno, diversa da quelle della pavimentazione.

Lo strato superiore del marciapiede può essere realizzato semplicemente in asfalto nero o colorato, mediante la posa di uno strato d'usura dello spessore di 2-3 cm, oppure rifinito mediante la posa di masselli autobloccanti o materiali di pregio (come porfidi, graniti, ecc.). In ogni caso, negli strati inferiori, occorre disporre un letto di inerti (dello spessore di circa 5 cm) al di sopra di un massetto di cls. (spesso circa 10 cm), che sovente alloggia al suo interno una rete elettrosaldata; infine, più in basso, uno strato di misto granulare compattato (per circa 20-25 cm) che poggia al di sopra del terreno naturale.

## **2.7 Attraversamento pedonale a raso**

Gli attraversamenti pedonali a raso sono indicati sulla carreggiata da zebrastrisce composte da strisce bianche (ampiezza 50 cm, alternate a distanze di ugual misura) parallele alla direzione di marcia. La segnaletica verticale (prevista solo su strade con limite superiore a 50 Km/h) è composta da un segnale in corrispondenza dell'attraversamento stesso e, nelle strade extraurbane, da un segnale di preavviso.

## **2.8 Attraversamento con isola spartitraffico**

L'isola spartitraffico (o salvapedoni) posta al centro di un passaggio pedonale contribuisce a migliorare notevolmente la sicurezza dei pedoni. Essa consente di suddividere lo spazio di attraversamento in due parti (permettendo al pedone di concentrarsi attentamente su di una corsia per volta) e di realizzare il riparo e la sosta di pedoni e ciclisti. Inoltre l'isola spartitraffico permette di limitare la larghezza di ogni corsia ottenendo una notevole riduzione della velocità delle automobili, aumentando quindi la sicurezza.

### **MODALITA' DI REALIZZAZIONE E MATERIALI**

Creazione di isole spartitraffico con cordoli in cemento e decorazione centrale con manto di finitura in bitume colorato / imprimitura con metodo tipo “street – print” / masselli di calcestruzzo prefabbricato / cubetti di porfido, attraversamenti pedonali e ciclabili con bitume colorato a raso e abbattimenti barriere architettoniche.



### 3 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Durante la fase di progettazione particolareggiata sono state verificate diverse alternative per l'inserimento di una rotatoria all'incrocio tra via Bologna e le vie Leopardi, Cola e Don Minzoni.

In particolare, la possibilità di far convergere in rotatoria via Don Minzoni, sia nell'alternativa a doppio senso che in quella a senso unico in ingresso, è stata scartata perché le geometrie necessarie per consentire la transitabilità ai mezzi pesanti lungo via Bologna non consentono di mettere in sicurezza le manovre di ingresso in rotatoria dalla suddetta via.

Per assicurare il funzionamento della rotatoria ed aumentare i livelli di sicurezza del nuovo sistema, il progetto particolareggiato propone quindi:

- di consentire unicamente l'uscita dalla rotatoria verso via Don Minzoni;
- di inserire un nuovo impianto semaforico in corrispondenza del collegamento stradale esistente a est della rotatoria per gestire in sicurezza le manovre di uscita da via Don Minzoni su via Bologna.

Viste le caratteristiche del reticolo in oggetto, l'intervento è stato dimensionato tenendo conto delle indicazioni contenute nel capitolo 1 del D.M.5 novembre 2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade).

Le proposte di progetto sono riportate nella Tavola 1 in scala 1:500 con sezioni in scala 1:200 allegata al rapporto.

Al fine di favorirne l'esame, l'intervento è stato suddiviso negli ambiti parziali che seguono:

- ✓ Ambito 1 – Rotatoria all'incrocio con le vie Leopardi, Cola e Don Minzoni;
- ✓ Ambito 2 – Impianto semaforico all'incrocio tra via Bologna e via Don Minzoni.



*Ambito 1: rotatoria*



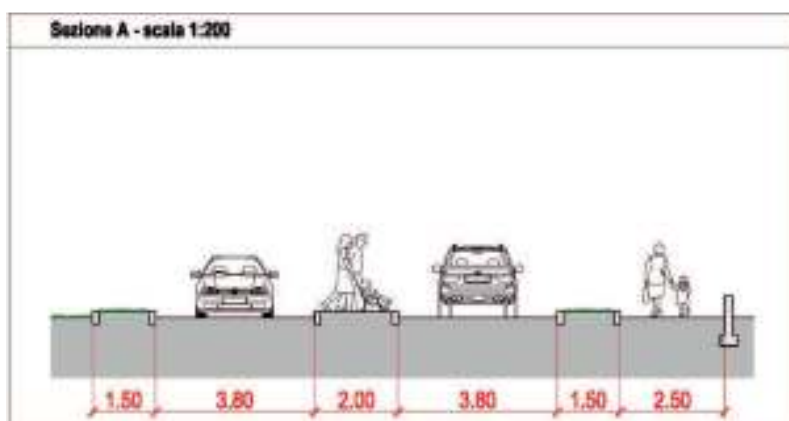
*Ambito 2: impianto semaforico*

### 3.1 Ambito 1 – Rotatoria

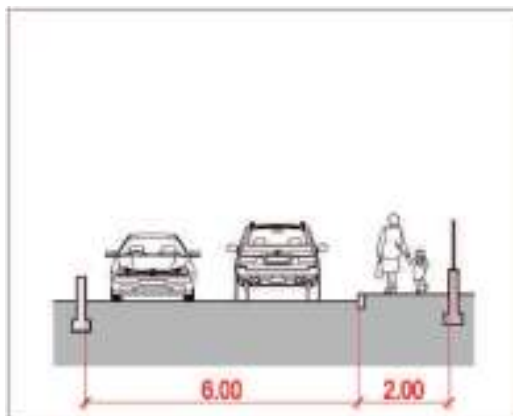
L'intervento riguarda la realizzazione di una rotatoria di diametro 32m con l'obiettivo di moderare le velocità dei veicoli motorizzati e favorire di conseguenza la sicurezza dell'incrocio e degli attraversamenti pedonali e ciclabili, potendo proteggere questi ultimi con isole salvagente non sormontabili.

Gli altri interventi prevedono:

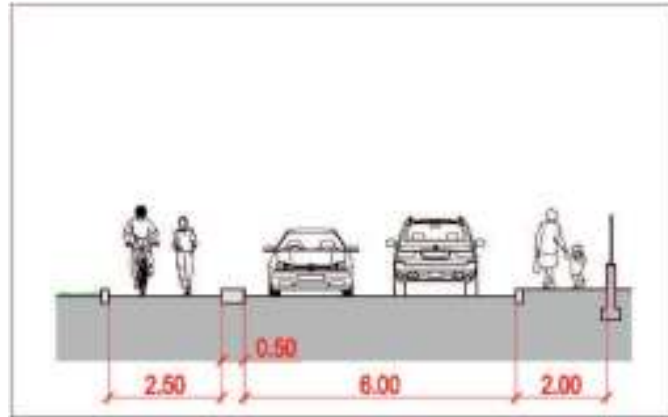
- a ovest della rotatoria (via Bologna):
  - o la realizzazione di due corsie veicolari di larghezza pari a 3,80m separate da un'isola centrale non sormontabile di larghezza pari a 2,00m che consente la protezione dei pedoni e ciclisti in corrispondenza del nuovo attraversamento;
  - o la realizzazione di un percorso ciclopeditonale di larghezza pari a 2,50m separato dalla carreggiata con aiuole inerbite;



- a sud della rotatoria (via Leopardi, strada di servizio per il nuovo comparto residenziale): la realizzazione di un doppio senso veicolare di larghezza pari a 6,00m e di un percorso pedonale di larghezza pari a 2,00m;

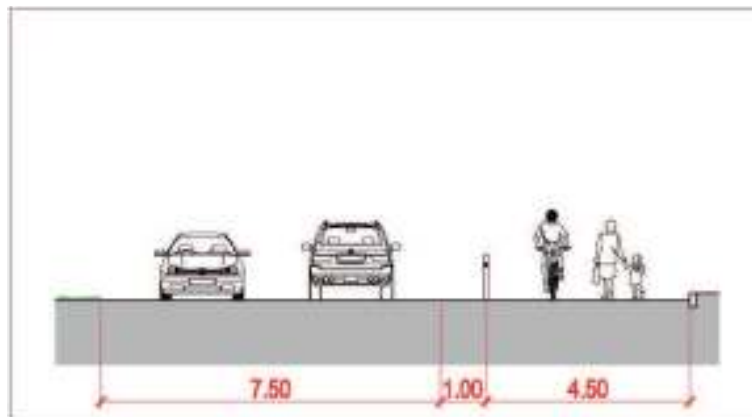


- a nord della rotatoria: un nuovo collegamento viario con il comparto residenziale di via Cola composto da:
  - o una strada a doppio senso di marcia di larghezza pari a 6,00m;
  - o un percorso pedonale di larghezza pari a 2,00m a est della nuova strada;
  - o un percorso ciclopeditonale di larghezza pari a 2,50m separato dalla carreggiata con un cordolo di larghezza pari a 0,50m, come previsto dalla normativa vigente, a ovest della carreggiata;
  - o un nuovo attraversamento pedonale protetto con isole salvagente non sormontabili;



- a est della nuova rotatoria:
  - o la realizzazione del nuovo ingresso a via Don Minzoni a senso unico ed il conseguente ampliamento del marciapiede esistente;
  - o la realizzazione dell'ingresso e dell'uscita dalla rotatoria per quanto riguarda via Bologna.

Relativamente all'ultimo punto descritto, l'intervento richiede la realizzazione di un marciapiede rialzato per poter definire il raggio di curvatura di ingresso in rotatoria e la protezione del percorso pedonale esistente lungo via Bologna, non definito allo stato attuale.



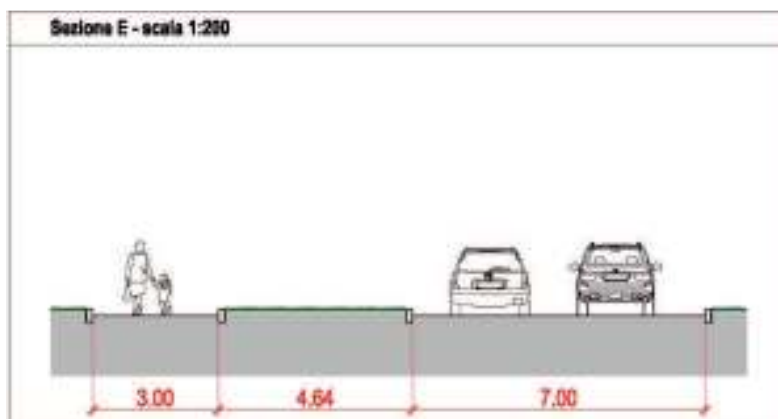
### 3.2 Ambito 2 – Impianto semaforico

L'intervento riguarda la realizzazione di un nuovo impianto semaforico in corrispondenza del collegamento stradale esistente a est della rotatoria, per gestire in sicurezza le manovre di sola uscita da via Don Minzoni su via Bologna, in quanto le manovre di ingresso a via Don Minzoni potranno avvenire tutte dalla nuova rotatoria.

L'impianto dovrà così gestire un'unica fase semaforica, quella di uscita dei veicoli da via Don Minzoni, che potrà essere ottimizzata attraverso l'utilizzo di spire per il controllo degli accodamenti.

La nuova sistemazione proposta consente inoltre la manovra di inversione a U dei veicoli che provengono da via Don Minzoni diretti a est lungo via Bologna.

La collocazione della palina semaforica utile per i veicoli provenienti da via Bologna est dovrà essere anticipata rispetto al nodo per la presenza di due passi carrai cui assicurare l'accessibilità.



Gli altri interventi prevedono:

- la realizzazione di un nuovo attraversamento pedonale, e del relativo percorso all'interno dell'aiuola di separazione tra via Bologna e via Don Minzoni, per aumentare la permeabilità della strada da parte dell'utenza debole e ridurre di conseguenza "l'effetto barriera";
- la protezione del percorso pedonale a nord di via Bologna e la sistemazione degli stalli di sosta esistenti.



Il progettista

Matteo Dondé Architetto



Matteo Dondé