



COMMESSA / DATA	TITOLO PROGETTO
01114 05/2018	INTERVENTI DI MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE: INCREMENTO MOBILITA' DOLCE-PISTE CICLOPEDONALI-PISTE CICLABILI IN AMBITO URBANO. RIMODULAZIONE PROGETTO DI CONNESSIONE RETE CICLABILE ESISTENTE NEL TRATTO VAIANO- PRATO ED ESTENSIONE ALL'ABITATO DI "CAMINO" E DI "LA BRIGLIA" CON REALIZZAZIONE DI N°1 ATTRAVERSAMENTO SUL FIUME BISENZIO.

COMMITTENTE
 <p>COMUNE DI VAIANO Lavori Pubblici e Patrimonio Via Mazzini 21 - 59021 Vaiano (PO) C.F. 01185740485 R.U.P. Geom. Mario Galli</p>

PROGETTISTA
<p>OPEN INGEGNERIA s.r.l. Dott.Ing. Francesca Santi Via F.lli Giachetti 28/3 - 59100 Prato (PO) tel.0574-606858 CF: SNTFNC76R68G999X</p>

OGGETTO	SCALA
PROGETTO ESECUTIVO RELAZIONE GENERALE	/

CODICE TAVOLA
ESE.DOC. 001

CONSEGNE	
1 - ESE 14/05/2018	5 -
2 -	6 -
3 -	7 -
4 -	8 -

REVISIONI	
A - FSA 10/04/2018	E -
B - FSA 04/05/2018	F -
C -	G -
D -	H -

1. PREMESSA

Il progetto riguarda il ripristino del tratto della pista ciclopedonale esistente che collega i comuni di Prato e di Vaiano; nella zona immediatamente successiva, procedendo verso monte, alla galleria artificiale esistente.

Tale operazione rappresenta, oltre che un importante completamento della rete ciclabile riconnettendo un asse con valenza territoriale tra i Comuni di Prato e Vaiano, l'opportunità di migliorare il sistema di interconnessione con il territorio ovvero con i centri abitati di "Camino" e "La Briglia", con i sistemi della mobilità tradizionale e con gli elementi di qualità storico-paesaggistica che il nuovo tracciato interseca nel suo sviluppo.

Il nuovo percorso aumenta quindi il grado di mobilità ciclistica e pedonale del Comune di Vaiano, dando la possibilità ai residenti di muoversi e/o poter andare anche a lavoro in bicicletta in alternativa all'esclusivo utilizzo di veicoli.



In relazione al progetto definitivo approvato nell'anno 2017 si specifica che l'incremento dei costi è motivato dall'approfondimento degli studi idraulici, anche in relazione agli aggiornamenti normativi, che ha determinato l'esecuzione di opere di tutela degli elementi di fondazione della passerella, da alcune richieste emerse durante le procedure di esproprio al fine di consentire un accordo diretto con i proprietari interessati e dalla modifica del tracciato in prossimità della s.r. 325 resa necessaria dalle problematiche di esproprio emerse con il proprietario dei box auto.



1.1 CENNI SULLA SITUAZIONE PREGRESSA

Dal 2005, momento in cui è stata inaugurato il tratto esistente, fino ad oggi si sono verificati molteplici cedimenti del versante lato monte che hanno comportato in alcuni casi anche la chiusura per lunghi periodi del percorso e che hanno visto da parte degli enti coinvolti interventi consistenti di sistemazione con barriere para-massi e reti metalliche in aderenza.

Nel febbraio del 2014, forse anche in relazione ad una stagione invernale caratterizzata da intense e continue piogge, a seguito di un ulteriore cedimento del versante di portata superiore rispetto a quelli precedenti, si è verificato il distacco parziale della testa del crinale in una zona non interessata dall'intervento precedente.

Il corpo di frana, durante lo scivolamento, ha invaso la sezione della pista ciclabile, provocando il cedimento dei manufatti in scarpata e di tutta la zona di valle e compromettendo non solo l'utilizzo ma anche le possibilità di ripristino.

Il susseguirsi di questi fenomeni di instabilità sul versante di monte e la gravità di quest'ultimo cedimento hanno portato l'Amministrazione Comunale a valutare soluzioni diverse rispetto al ripristino del tratto interessato e a ipotizzare la realizzazione di un bypass di questa zona in grado di garantire la riapertura del collegamento ma soprattutto tale da costituire una soluzione definitiva.

Nel 2014 è stata sviluppata una ipotesi di progetto con l'obiettivo di individuare un percorso alternativo situato sul lato opposto del Fiume Bisenzio, collegando così anche le località di Camino e al tracciato ciclabile esistente.

Il progetto fu redatto in accordo alle previsioni del Piano Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) approvato dal Consiglio Regionale il 12 febbraio 2014.

In particolare si focalizzò su:

- 1. Costituire un itinerario ciclabile sicuro e facilmente riconoscibile*
- 2. Creare un sistema continuo di connessioni urbane ed extraurbane per incoraggiare la mobilità ciclabile come valida alternativa ecologica all'uso dei veicoli a motore interessando anche la località di Camino,*
- 3. Valorizzare il territorio comunale attraverso la creazione di percorsi che abbiano anche valenza paesaggistica e ambientale, creando con le due passerelle degli affacci privilegiati sul Fiume Bisenzio in un tratto naturalistico ed ambientale di pregio*
- 4. Promuovere interventi di miglioramento ambientale e riqualificazione urbana della zona di Camino oggetto di una massiccia edificazione residenziale*
- 5. Stimolare e rafforzare il "collegamento" della città di Prato alla Val Bisenzio individuando un itinerario alla scoperta di angoli nascosti del fiume Bisenzio*



1.2 CENNI INTRODUTTIVI SUL PROGETTO ATTUALE

La certezza dell'utenza reale e potenziale del collegamento di Pista ciclabile Prato-Vaiano e l'alto numero di utilizzatori che da Prato, attraverso il tratto ciclabile parallelo al fiume Bisenzio nella zona di Viale Galilei quotidianamente raggiungono la zona di progetto, sono stati incentivo fondamentale alla proposta progettuale sia per l'Amministrazione comunale di Vaiano che per gli enti uniti in partenariato, quale il Comune di Prato.

E' stato positivo l'esito del bando ***"Sostegno ad interventi di mobilità urbana sostenibile: incremento mobilità dolce-piste ciclopedonali - piste ciclabili in ambito urbano"***, dove, nel progetto presentato, si è colta l'occasione per procedere alla revisione di quello del 2014 ed apportare alcune modifiche funzionali all'inserimento a tutti gli effetti di detto percorso nel sistema dei flussi ciclabili urbani e territoriali, atti a costituire una rete viaria alternativa ai sistemi di trasporto tradizionalmente usati in modo prevalente. La suddetta revisione, nel rispetto ed in continuità con i principi che hanno mosso il progetto originario, allarga il campo d'azione coinvolgendo sia l'abitato di La Briglia che di Camino, coinvolgendo quindi maggiormente i nuclei abitati nel sistema di collegamento e nella conseguente operazione di riqualificazione urbana a contorno.

2. CARATTERISTICHE E QUALITA' GENERALI DEL PROGETTO

La soluzione proposta nel presente progetto prevede sinteticamente una passerella di attraversamento del fiume Bisenzio che collega l'attuale tracciato, posto all'uscita della galleria situata sulla rive sinistra del fiume Bisenzio in fronte al lato sud dell'abitato di Camino, con la via di Camino che attraversa il piccolo centro in direzione nord.

Il tracciato poi prosegue per un tratto a valle della Ex Strada Statale 325 per poi immettersi nella deviazione che dalla statale scende fino al centro de La Briglia; qui la pista attraversa le strade centrali del paese per poi riconnettersi al sistema di piste ciclabili esistenti a nord dell'abitato, in corrispondenza del parco ludico sportivo.

Per quanto riguarda l'incremento della sicurezza del traffico ciclistico si è cercato di evitare le interferenze con il sistema delle viabilità carrabile la dove poteva costituire elemento di pericolosità e si sono previsti sistemi adeguati segnaletica, illuminazione e protezione degli utenti rispetto alle condizioni ambientali di pericolo; nei centri abitati dove l'esiguità delle strade e degli spazi a disposizione non consente la realizzazione di un tracciato posto in sede propria, si sono previste due ZONE 30 segnalate in modo evidente e macroscopico tale da regolare efficacemente l'interferenza tra i diversi sistemi di mobilità.

Il progetto prevede poi un notevole incremento delle occasioni di integrazione con i centri abitati e di conseguenza con il sistema delle viabilità locale, dei parcheggi e dei servizi moltiplicando di fatto le occasioni di interscambio e sinergia tra la rete ciclabile e le realtà locali che di volta in volta incontra, come ad esempio il polo attrattore culturale e ricreativo de La Spola d'oro a "La Briglia".

Il passaggio dei percorsi all'interno dei centri abitati costituisce inoltre una occasione per riqualificare alcune parti dello spazio pubblico alla luce di questa nuova fruibilità aggiunta, a servizio sia delle comunità locali che degli utenti della rete ciclabile; categorie queste che spesso saranno coincidenti, in questi sono previste aree di sosta e parcheggi attrezzati per le biciclette.



Nello specifico sono stati previste alcune riqualificazioni in aree adiacenti alla pista per favorire la sosta in ambiti di interesse naturalistico storico e sociale, implementando così le opportunità di sviluppare un più probabile rapporto del passante con i luoghi le persone che li popolano:

all'interno dell'abitato di Camino è prevista infatti la riqualificazione generale dell'area con la sistemazione di piccole aree di sosta attrezzate che ripristinano locali situazioni di degrado o di pericolo per la viabilità locale; nell'abitato de La Briglia, in maniera analoga, vengono previsti interventi di riqualificazione degli spazi pubblici lungo Via Steriola e in due porzioni della piazza principale. In definitiva, come già accennato, il nuovo percorso di collegamento territoriale offre quindi l'occasione per coinvolgere e migliorare la funzionalità, l'accessibilità e la qualità generale di luoghi sottoutilizzati o disorganicamente inseriti nel tessuto urbano a favore di chiunque voglia riscoprire il territorio ed i paesi attraverso una nuova, utile ed ecologica modalità spostamento.

La riqualificazione del lavatoio esistente nel centro de "La Briglia" rappresenta un servizio di ristoro con acqua potabile funzionale all'utilizzo dell'infrastruttura ciclabile, assieme alle aree a verde e pubbliche posizionate nell'abitato di Camino.

3. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Gli interventi che costituiscono il progetto possono essere sintetizzati negli ambiti seguenti :

ZONA 1: passerella di attraversamento del Fiume Bisenzio

Il nuovo tracciato del percorso si riallaccia a quello esistente proveniente da Prato all'altezza dell'uscita della galleria posta sul versante opposto rispetto all'abitato di Camino, in direzione sud. In questo punto si rende necessario l'attraversamento del fiume Bisenzio con una nuova passerella di larghezza 3,00 ml, che consente di bypassare il tratto chiuso interessato dalla frana.

Sul lato opposto, la passerella si collega con il tratto di ciclabile che attraversa l'abitato di Camino con una sede promiscua ciclabile-carrabile, regolamentato dall'istituzione di una ZONA 30.

La forma sinuosa della passerella favorisce il raccordo delle varie direzioni in gioco costituite dalle strade su cui si atterra e dal fatto che attraversa trasversalmente il corso del fiume. Tale soluzione gli conferisce morbidezza e sinuosità formale tale da consentire un inserimento più appropriato nel contesto naturalistico di pregio nel quale si viene a trovare.

Strutturalmente la passerella è realizzata con tipologia a cavalletto con pile a forma di V posti sull'asse longitudinale della struttura, questi sono costituiti da elementi metallici chiusi formati da piatti saldati ed a sezione costante. Le pile costituiscono degli appoggi elastici per l'impalcato che pertanto segue lo schema della trave continua su più appoggi, la sezione è costituita da un cassone metallico collaborante con la soletta di dimensione in larghezza di c.a. 3,00m.

La quota dell'impalcato rispetta il franco idraulico relativo ai dati cartografici e di analisi degli strumenti vigenti, e risulta maggiore di 1,50 m sul livello fluviale previsto.

Con riferimento agli aspetti strutturali, geologici ed idraulici si rimanda ai fascicoli allegati.



Il sistema dei parapetti (altezza 1.10 m), costituiti da lame in acciaio *corten* poste in successione, contribuisce a disegnare, nello spazio della valle attraversato dalla passerella, una sorta di nastro consistente ed etereo, allo stesso tempo caratterizzato dal ritmo serrato delle lame; il percorso sulla passerella consente un affaccio privilegiato ed inedito sulla valle che in questo punto esprime grande qualità naturalistiche.

Il sistema di illuminazione è costituito da corpi puntuali e strisce led inserite in un apposito carter fissato ai parapetti così da essere maggiormente protetti anche dagli agenti atmosferici.

La pavimentazione della passerella è realizzata con materiale in conglomerato bituminoso pigmentato colore rosso; la pendenza del tratto di c.a. 10% è importante ed è stata dettata dalla conformazione del territorio e rientra comunque nella tipologia di tracciato esistente al quale si collega; la stessa pendenza viene comunque segnalata con cartellonistica verticale riportante prescrizioni comportamentali di transito.

ZONA 2: località Camino

Nella località di Camino viene prevista la trasformazione della strada che attraversa l'abitato in strada di tipo "residenziale" (ZONA 30). Gli interventi previsti sono quindi legati all'individuazione della segnaletica specifica sia verticale che orizzontale, che indichi con sufficiente chiarezza l'ingresso in un'area residenziale, la riduzione della velocità e gli attraversamenti pedonali.

L'intervento andrà sottolineato con l'inserimento di dossi e di ampie segnaletiche a terra con lo scopo di creare un effetto porta. La zona verrà regolamentata da un'ordinanza del sindaco recante le disposizioni comportamentali di mezzi ed utenti nel tratto.

In questo tratto è prevista la realizzazione di un'area di sosta attrezzata con panchine e rastrelliere, costituita da un prato contornato a valle da una siepe.

ZONA 3/4: tratto adiacente alla Strada Regionale 325

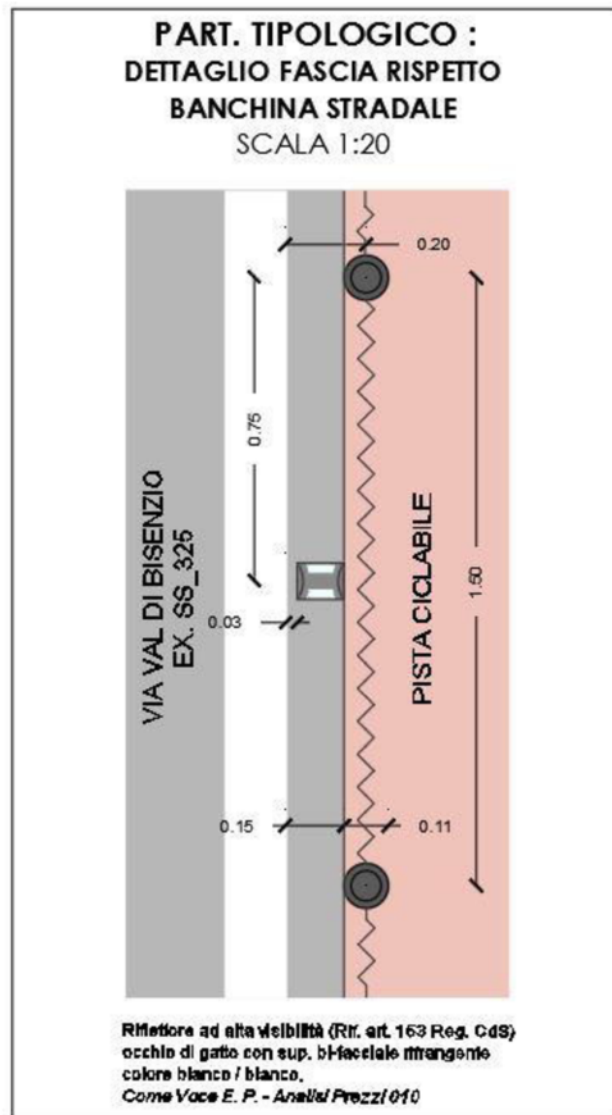
Il tratto è caratterizzato dalla presenza di una sede propria del percorso ciclabile, posto di fianco alla SR_325 che non va a pregiudicare l'attuale sezione stradale e dimensionale delle corsie veicolari esistenti nei due sensi di marcia; infatti, come meglio si evince dal grafico sotto riportato, l'intervento in oggetto prevede un franco di sicurezza rispetto al limite esterno della segnaletica orizzontale presente pari a 20cm.

Il franco di sicurezza delle opere di nuova realizzazione viene mantenuto costante su tutto il tratto adiacente alla viabilità SR_325.

La larghezza del tratto ciclabile a doppio senso di marcia in sede propria non rispetta i parametri di larghezza percorribile previsti dall'art.7 del D.M. 30 novembre 1999 n.557; tale soluzione è dettata ed obbligata dalla scarsità di spazio disponibile della banchina stradale e dalla configurazione irregolare del suolo; si consideri che comunque il tratto in oggetto presenta un andamento relativamente rettilineo, con una visibilità elevata anche a distanza ed opportunamente segnalata.



La soluzione condivisa con l'Amministrazione è stata ritenuta migliorativa rispetto alla situazione attuale che vede i ciclisti percorrere la corsia stradale, anche in relazione alla continua presenza di auto parcheggiate nello spazio prospiciente le abitazioni.



Al fine di segnalare ulteriormente sia la presenza del centro abitato, sia la pista ciclabile, si rende necessaria l'installazione di dissuasori a colonna con interasse previsto di c.a. 1,50m ed h. fuori terra 1,00m, costruiti nel rispetto della Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici art. 180 comma 3/4/5 con certificazione CE e realizzati con fusione di acciaio e successivamente trattato e verniciato in colore grigio-piombo.

Gli elementi saranno installati con sistema ad incasso su cordolo di nuova realizzazione in CLS armato dim. c.a. 20xh.30cm e posto sotto la pavimentazione di finitura in tappetino di usura pigmentato in colore rosso.



La segnaletica orizzontale esistente, ai sensi del Regolamento di Attuazione al Codice della Strada “*art. 153 – dispositivo retroriflettenti integrativi dei segnali orizzontali*”, viene implementata con ausilio di riflettori ad alta visibilità del tipo ad occhio di gatto e con distanza di circa 15m in rettilineo, con superficie bifacciale rifrangente colore bianco / bianco, oltre banda rifrangente di colore bianco da apporre sugli elementi dissuasori sopra citati.

Le caratteristiche tipologiche e dimensionali dei dispositivi rispettano i commi 3,4 del sopra citato articolo 153.

Il sistema di illuminazione è costituito da corpi puntuali, supplementari alle ottiche stradali esistenti, e poste a quota più bassa c.a. H.4,00m ad illuminazione del nuovo percorso ciclabile in progetto, così come meglio individuato negli elaborati grafici allegati al documento.

ZONA 5: tratto adiacente a Via Steriola / SR 325

Questo tratto viene realizzato in sede autonoma sulla sede stradale costituita dalla via di accesso da sud all'abitato de La Briglia. Anche qui e per analoghi motivi la larghezza è di 2 m per due sensi di marcia.

I lavori previsti consistono nella realizzazione di un cordonato in cls di separazione dalla strada, di un nuovo strato di finitura della pavimentazione in conglomerato bituminoso pigmentato di colore rosso ed infine nell'integrazione del parapetto esistente in muratura con apposita ringhiera in ferro zincato e verniciato fissata sul lato a valle del muro stesso alta 1,1 m.

In corrispondenza del punto di innesto di via Steriola con la Statale si rende necessario una limitata demolizione del muro esistente in pietra e lo spostamento di un lampione per consentire un allargamento della strada atto a supportare l'agevole scorrimento del traffico.

Nel tratto in analisi si rende necessaria l'installazione di dissuasori a colonna con interasse previsto di c.a. 1,50m ed h. fuori terra 1,00m, costruiti nel rispetto della Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici art. 180 comma 3/4/5 con certificazione CE e realizzati con fusione di acciaio e successivamente trattato e verniciato in colore grigio-piombo.

Gli elementi saranno installati con sistema ad incasso su cordolo di nuova realizzazione in CLS armato dim. c.a. 20xh.30cm e posto sotto la pavimentazione di finitura in tappetino di usura pigmentato in colore rosso.

La segnaletica orizzontale esistente, ai sensi del Regolamento di Attuazione al Codice della Strada “*art. 153 – dispositivo retroriflettenti integrativi dei segnali orizzontali*”, viene implementata con ausilio di riflettori ad alta visibilità del tipo ad occhio di gatto e con distanza di circa 15m in rettilineo, con superficie bifacciale rifrangente colore bianco / bianco, oltre banda rifrangente di colore bianco da apporre sugli elementi dissuasori sopra citati.

Le caratteristiche tipologiche e dimensionali dei dispositivi rispettano i commi 3,4 del sopra citato articolo 153.

Il sistema di illuminazione è costituito da corpi puntuali, supplementari alle ottiche stradali esistenti, e poste a quota più bassa c.a. H.4,00m ad illuminazione del nuovo percorso ciclabile in progetto, così come meglio individuato negli elaborati grafici allegati al documento.



ZONA 6/7: tratto realizzato dell'area verde sotto-strada

Questo tratto è caratterizzato dal fatto che il tracciato devia dalla sede stradale esistente per inoltrarsi nel giardino alberato di proprietà della Curia posto a valle di via Steriola. Tale soluzione permette di salvare gran parte dei posti auto esistenti sulla strada oltre a dare maggiore qualità al percorso immerso nel verde.

I lavori previsti consistono nella realizzazione di una rampa in terrapieno, con muratura in blocchi di calcestruzzo vibro-compresso con finitura faccia-vista, che dalla quota della strada scende fino alla quota del giardino sottostante superando il dislivello di circa 2 m per poi proseguire con andamento sinuoso lungo il tracciato esistente che costituisce la percorrenza interna del giardino.

La pendenza del tratto di c.a. 20%, se pur di ridotta dimensione, provvista di piano di riposo sia a valle che a monte e riconducibile al il raccordo dei due piani di campagna, è importante ed è stata dettata dalla conformazione del territorio e rientra comunque nella tipologia di tracciato esistente al quale si collega; la stessa pendenza viene comunque segnalata con cartellonistica verticale riportante prescrizioni comportamentali di transito.

La larghezza è di 2,50 m con doppio senso di marcia in conformità all'art.7 del D.M. 30 novembre 1999 n.557; con pavimentazione di finitura realizzata in materiale di conglomerato bituminoso pigmentato colore rosso; La pista è individuata da segnaletica orizzontale e verticale.

Il sistema di illuminazione è costituito da corpi puntuali, con cadenza degli elementi più serrata al fine di creare una illuminazione più uniforme anche dell'area verde circostante, così come meglio individuato negli elaborati grafici allegati al documento.

ZONA 8: tratto adiacente a via Steriola / Centro Abitato

in questo tratto è prevista la trasformazione del parcheggio e marciapiede esistenti per ottenere un insieme organico che dia qualità e nuova funzionalità allo spazio urbano; si consideri che esiste poi in quest'area una superficie pubblica lastricata, posta a copertura di alcuni box auto, la cui accessibilità ed utilizzo sono al momento preclusi al pubblico e che viceversa può diventare uno spazio di uso anche in relazione ai vicini giardini.

Il tracciato della pista viene realizzato alle spalle del parcheggio posto in linea lungo strada; le superfici rimanenti vengono pavimentati con calcestruzzo architettonico e viene realizzata una piccola gradonata per rendere accessibile lo spiazzo lastricato esistente; contemporaneamente viene posto a dimora un albero e demolito parte del muricciolo che separa lo spiazzo lastricato dal giardino rendendoli di fatto direttamente collegati. Tale insieme organico di opere individua in primo luogo una percorrenza ciclabile fluida che ceca di ridurre le interferenze con gli altri sistemi di percorrenza oltre a dare un nuovo valore allo spazio pubblico e porre in sinergia la percorrenza con le realtà locali che di volta in volta il percorso interseca.

La larghezza è varia con un tratto di lunghezza limitata e larghezza 2,00 m con doppio senso di marcia in conformità all'art.7 del D.M. 30 novembre 1999 n.557; tale soluzione si rende necessaria per la carenza di spazi ampi e agevoli; si consideri che comunque il tratto in oggetto presenta un andamento relativamente rettilineo, con una visibilità elevata anche a distanza e che viene opportunamente segnalata.

Inoltre l'agire su una viabilità esistente all'interno di un centro abitato e dotato di servizi pubblici ha richiesto il mantenimento per quanto possibile di adeguati spazi di sosta.



La stratigrafia delle pavimentazioni presenta una certa complessità dovuta alla trasformazione di una configurazione già conformata che deve essere modificata per l'ottenimento della nuova soluzione: in generale viene realizzato un massetto in cls armato con rete elettrosaldata sul quale verrà posta la finitura superficiale in pavimentazione architettonica del tipo "sacatrasparent". Il massetto serve per uniformare e rendere continua la base di posa dello strato di usura in relazione alle diverse situazioni stratigrafiche, di tracciamento impiantistico e di ricariche stradali che si presentano.

Nelle separazioni tra pavimenti di diversa tipologia (asfalto colorato, pavimentazione architettonica, verde) sono previsti ricorsi metallici affogati nella pavimentazione mentre sui bordi dei marciapiedi sono previsti appositi cordonati prefabbricati in cls vibrocompresso.

La terrazza esistente, ad oggi accessibile con scivolo in lattoneria metallica, viene integrata con la realizzazione di una gradinata in muratura portante successivamente finita con pavimentazione architettonica analoga a quanto sopra ed utile a rendere di più facile accesso lo spazio urbano collettivo; si specifica che le lavorazioni non andranno ad intaccare la pavimentazione a quadrotti di graniglia esistenti e le guaine protettive utili ad impermeabilizzare i locali ad uso autorimessa posti al di sotto del solaio presente. Viene inoltre sostituito, con disegno analogo all'esistente, il parapetto metallico presente ad oggi in cattivo stato di conservazione.

Il sistema di illuminazione è costituito da corpi puntuali, con cadenza degli elementi più serrata al fine di creare una illuminazione più uniforme anche dello spazio urbano circostante, così come meglio individuato negli elaborati grafici allegati al documento.

Nelle vicinanze di piazza Repubblica il tracciato della pista si reimmette nella strada e più precisamente nella prevista Zona 30 posta in corrispondenza del centro de La Briglia.

[ZONA 9: tratto S30 di piazza Repubblica](#)

Il progetto prevede la trasformazione dello snodo viario di Piazza della Repubblica, nel centro de La Briglia, in strada di tipo "residenziale" (zona 30) con inserimento di attraversamenti ciclabili, nonché di interventi per la riduzione della velocità. Viene infatti prevista un'opportuna segnaletica sia verticale che orizzontale, che indichi con sufficiente chiarezza l'ingresso nell'area sottoposta a limitazione. L'intervento andrà sottolineato con l'inserimento di dossi e di evidenti segnaletiche a terra con lo scopo di creare un effetto porta. La zona verrà regolamentata da un'ordinanza del sindaco recante le disposizioni comportamentali di mezzi ed utenti nel tratto.

Tale soluzione si rende necessaria in quanto il tracciato della pista ciclabile non può essere realizzata in sede propria per carenza di spazio nei passaggi viari nel centro del paese.

In questo tratto è prevista anche la realizzazione di due aree di sosta pavimentate, alberate ed attrezzate con panchine. In generale si può affermare che anche in questo caso si prende a spunto l'intervento per ridefinire alcuni spazi pubblici centrali in modo tale da fornire un servizio più appropriato per i fruitori della pista e per gli abitanti della Briglia. Le due aree contigue costituiscono di fatto quasi un'unica entità nella quale si prevede la sistemazione della piazza con nuove pavimentazioni in pavimentazione architettonica, nuove alberature che determinano una migliore qualità dello spazio urbano e panchine per favorire la sosta. Tali aree sono quindi generalmente precluse alla circolazione ed alla sosta veicolare e viceversa tese a favorire l'eventuale sviluppo delle attività commerciali che su queste si affacciano.

La stratigrafia delle pavimentazioni presenta anche qui una soluzione dovuta alla trasformazione di una configurazione già conformata che deve essere modificata per l'ottenimento della nuova soluzione: in



generale viene realizzato un massetto in cls armato con rete elettrosaldata sul quale verrà posta la finitura superficiale in pavimentazione architettonica del tipo “sacatrasparent”. Il massetto serve per uniformare e rendere continua la base di posa dello strato di usura in relazione alle diverse situazioni stratigrafiche, di tracciamento impiantistico e di ricariche stradali che si presentano.

INTERFERENZE E PARERI

Passerella:

- A riguardo dell’aspetto idraulico è stato richiesto dall’Ing. David Malossi per conto del Comune di Vaiano relativa nulla osta all’ufficio Genio civile di competenza.
- A riguardo dell’aspetto strutturale, gli interventi di realizzazione sono soggetti ad Autorizzazione da parte dell’Ufficio di Genio Civile di competenza, ricadendo il Comune di Vaiano in zona sismica 2, la richiesta relativa verrà presentata nei tempi concordati con l’Amministrazione.
- A riguardo dell’aspetto paesaggistico, ricadendo lo sbarco della passerella lato monte in area boscata è stata richiesta relativa autorizzazione paesaggistica p.e. 251/2017 che ha avuto esito positivo in quanto ritenuta “non rilevante ai fini paesaggistici.
- A riguardo delle interferenze con il fornitore dei servizi Enel è stato richiesto parere tecnico in data 16 febbraio 2018 che ha avuto esito positivo in data 8 marzo 2018 prot. 151781

Percorso ciclabile adiacente SR 325:

- A riguardo del tracciato e delle soluzioni proposte nel tratto in adiacenza alla SR 325, è stato richiesto parere all’ufficio competente dell’Ente Provincia di Prato.

IL PROGETTISTA

Dott. Ing. Francesca Santi



Allegati:

- Parere Enel
- Parere Comune di Vaiano – autorizzazione paesaggistica



e-distribuzione

Infrastrutture e Reti Italia
Macro Area Territoriale Centro
Zona di Pistoia-Prato

Casella Postale 229 - Via Spoleto sn - 00071 Pomezia RM



E-DIS-08/03/2018-0151781

Spett.le
Open Ingegneria s.r.l.
Via F.lli Giachetti, 28/3
59100 - Prato - (PO)
PEC: FRANCESCA.SANTI@INGPEC.EU

e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it

DISMATICE/DTR-TOU/ZO/ZOPPI/QR2

Oggetto: Risposta alla vostra richiesta di parere tecnico alla realizzazione di passerella ciclo-pedonale
loc. Camino comune di Vaiano

In riferimento al Vostro Fax del 16/02/2018 per la richiesta di parere tecnico circa la realizzazione della passerella ciclo-pedonale sul fiume Bisenzio, in Località Camino nel comune di Vaiano, vi comunichiamo che le prescrizioni rimangono in linea di massima uguali a quelle indicate dall'Ing. Papini Riccardo nel 2014 e sono in linea con le vostre precisazioni circa la realizzazione delle opere.

Ribadiamo:

- 1) la necessità che rimanga un accesso carrabile alla nostra cabina elettrica per un autocarro di altezza 3,8 metri e vi chiediamo di poterlo specificare all'interno del progetto definitivo in fase d'esproprio del terreno.
- 2) di rimanere, durante le fasi dei lavori, alla distanza di sicurezza sotto la linea aerea in media tensione a 15Kv come previsto dalle norme di legge oppure chiedere la disalimentazione del tratto di linea.

Con l'occasione richiama la sua attenzione:

- sul fatto che gli elementi d'impianto in prossimità della realizzazione della passerella pedonale sono in funzione alla tensione nominale (Un) di 0,40 kV e 15 Kv.
- sulle disposizioni del D. Lgs. N° 81 del 09 aprile 2008 e sue successive modifiche ed integrazioni che regolamentano la materia della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro, ed in particolare:
 - § sull'articolo 83, che vieta l'esecuzione di lavori in vicinanza di linee elettriche con parti attive non protette salvo che si adottino particolari disposizioni che proteggano i lavoratori;
 - § sull'articolo 117 che definisce le precauzioni da adottarsi nel caso in cui sia necessario effettuare lavori in vicinanza di linee elettriche o di impianti elettrici con parti attive non protette.

1/2

Azienda certificata OHSAS 18001 - UNI EN ISO 14001 - UNI EN ISO 9001 - UNI CEI EN ISO 50001

e-distribuzione SpA - Società con unico socio - Sede legale: 00198 Roma, Via Ombrone 2 - Registro Imprese di Roma, Codice fiscale e Partita IVA 05779711000 - R.E.A. 922438 - Capitale Sociale 2.000.000.000 Euro i.v. - Direzione e coordinamento di Enel SpA

Id. 24295377



e-distribuzione

Evidenziamo che il personale dei nostri uffici della Zona di Pistoia-Prato è disponibile per qualsiasi evenienza ad esaminare sue eventuali necessità e fornirle ogni ulteriore chiarimento. Le ricordiamo, inoltre che , anche in forza della norma citata, eventuali infortuni e/o danni di qualsiasi genere che possano derivare a persone o cose, compreso il nostro impianto, per sue inosservanze e/o inadempienze, ricadono esclusivamente e totalmente sotto la vostra responsabilità.

Per maggiori chiarimenti o informazioni è possibile rivolgersi al Sig. Gucci Aurelio al numero di telefono 329-6885939.

Distinti Saluti,

Federico Selvatici
Il Responsabile

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005. La riproduzione dello stesso su supporto analogico è effettuata da Cnel Italia srl e costituisce una copia integra e fedele dell'originale informatico, disponibile a richiesta presso l'Unità emittente.

2/2



COMUNE DI VAIANO

PROVINCIA DI PRATO

Piazza del Comune, n° 4 - 59021 - Vaiano (PO) Tel. 0574/94241 - Fax 0574/942439

Area n° 1 - Pianificazione e Gestione del Territorio

Spett.le COMUNE DI VAIANO
Piazza DEL COMUNE, 4
59021 VAIANO

e p.c.:
Ing. SANTI FRANCESCA
Via F.LLI GIACHETTI, 28/3
59100 PRATO



OGGETTO: COMUNICAZIONE ESITO COMMISSIONE PER IL PAESAGGIO (C.C.P.) -
Pratica Edilizia n° 2017/251

Con riferimento alla Pratica Edilizia di cui all'oggetto, presentata in data 20/12/2017 - Prot. n° 9508 presso l'Ufficio Tecnico di questo Comune, per ottenere **AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA Art.146 D.lgs.42/04** relativa a: **Interventi di mobilità urbana sostenibile** in Via DI CAMINO si comunica che la Commissione Comunale per il Paesaggio (C.C.P.) in data 13/04/2018 con Verbale n° 5 ha espresso all'unanimità il seguente parere:

L'intervento proposto - di minima entità, di carattere essenzialmente manutentivo e pienamente compatibile per caratteristiche costruttive e materiali impiegati con il contesto paesaggistico di riferimento - non altera lo stato dei luoghi e risulta pertanto irrilevante ai fini paesaggistici.

Ritiene inoltre l'intervento di cui trattasi, riconducibile alle fattispecie contemplate dall'Art. 149 comma 1 lett. a) del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e come tale NON SOGGETTO AD AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA.

Vaiano, li 18/04/2018

AF

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
Arch. Daniele Crescioli

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D.Lgs 82/2005 e rispettive norme collegate, il quale costituisce originale dell'Atto.