



# Consiglio

## COMUNE DI PRATO

Deliberazione di Consiglio Comunale n. **7** del **31/01/2017**

**Oggetto: Nuova viabilità di Maliseti. Approvazione dello studio di fattibilità tecnico-economica con contestuale adozione di variante urbanistica ed apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio. P301 - CUP:C31B17000010004.**

Adunanza ordinaria del 31/01/2017 ore 14:30 seduta pubblica.  
Il Presidente Santi dichiara aperta la seduta alle ore 14,59.

Risultano presenti al momento della votazione i seguenti 28 consiglieri:

| Consigliere        | Presente | Assente | Consigliere                | Presente | Assente |
|--------------------|----------|---------|----------------------------|----------|---------|
| Alberti Gabriele   | X        | -       | Bartolozzi Elena           | X        | -       |
| Benelli Alessandro | X        | -       | Berselli Emanuele          | X        | -       |
| Bianchi Gianni     | X        | -       | Calussi Maurizio           | X        | -       |
| Capasso Gabriele   | X        | -       | Carlesi Massimo Silvano    | X        | -       |
| Ciardi Sandro      | X        | -       | De Rienzo Filippo Giovanni | -        | X       |
| Garnier Marilena   | X        | -       | Giugni Alessandro          | X        | -       |
| La Vita Silvia     | X        | -       | Lombardi Roberta           | X        | -       |
| Longo Antonio      | -        | X       | Longobardi Claudia         | X        | -       |
| Mennini Roberto    | X        | -       | Milone Aldo                | X        | -       |
| Mondanelli Dante   | -        | X       | Napolitano Antonio         | X        | -       |
| Pieri Rita         | X        | -       | Rocchi Lorenzo             | X        | -       |
| Roti Luca          | X        | -       | Santi Ilaria               | X        | -       |
| Sanzo' Cristina    | X        | -       | Sapia Marco                | X        | -       |
| Sciumbata Rosanna  | -        | X       | Silli Giorgio              | X        | -       |
| Tassi Paola        | X        | -       | Tropepe Serena             | X        | -       |
| Vannucci Luca      | X        | -       | Verdolini Mariangela       | X        | -       |

Presiede il Presidente del Consiglio Ilaria Santi , con l'assistenza del Segretario Generale Roberto Gerardi.

Assistono alla seduta i seguenti assessori :  
Faggi Simone, Ciambellotti Maria Grazia, Faltoni Monia, Alessi Filippo, Biancalani Luigi,  
Mangani Simone

(omissis il verbale)



Oggetto: **Nuova viabilità di Maliseti. Approvazione dello studio di fattibilità tecnico-economica con contestuale adozione di variante urbanistica ed apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio. P301 - CUP:C31B17000010004.**

## **Il Consiglio**

Visto l'art. 163 comma 3 del D. Lgs. 267/2000 il quale stabilisce che l'esercizio provvisorio è autorizzato con legge o con decreto del Ministro dell'interno che, ai sensi di quanto previsto dall'art. 151, primo comma, differisce il termine di approvazione del bilancio, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomia locale, in presenza di motivate esigenze;

Visto l'art. 5 comma 11 del D.L. 244/2016, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 304 del 30/12/2016, con il quale il termine per la deliberazione del bilancio di previsione 2017-2019 da parte degli enti locali è stato differito al 31 marzo 2017;

Richiamate la D.C.C. n. 119 del 21/12/2015 con la quale è stato approvato il Bilancio di previsione 2016-2018 e relativi allegati nonché la D.G.C. n. 407 del 22/12/2015 con la quale è stato approvato il Peg e Piano della performance 2016-2018;

(Omissis gli interventi di cui al verbale)

Durante la discussione del presente atto vengono presentati due emendamenti al testo della delibera oggetto di approvazione:

1) la consigliera indipendente Garnier presenta il seguente emendamento «a pag. 7: eliminare da *"-nella parte Nord...." a "....tempio crematorio".*»

Il suddetto emendamento, depositato in atti, viene messo in votazione e viene respinto con il seguente esito:

**Presenti**      **27**

**Favorevoli**      **5** Berselli, Ciardi, Benelli, Garnier, Milone



**Contrari**      **17** Santi, Sanzò, Sapia, Carlesi, Tropepe, Rocchi, Alberti, Calussi, Bianchi, Vannucci, Tassi, Bartolozzi, Roti, Napolitano, Longobardi, Lombardi, Mennini

**Astenuti**      **5** Silli, Pieri, La Vita, Capasso, Verdolini.

2) i consiglieri Carlesi e Calussi presentano il seguente emendamento «cassare da: "... la realizzazione del tempio crematorio" e sostituire con : "... un eventuale ampliamento del cimitero" »

Il suddetto emendamento, depositato in atti, viene messo in votazione e viene approvato con il seguente esito:

**Presenti**      **28**

**Favorevol**   **28** Santi, Sanzò, Sapia, Carlesi, Tropepe, Rocchi, Alberti, i Calussi, Bianchi, Vannucci, Tassi, Bartolozzi, Roti, Napolitano, Longobardi, Lombardi, Mennini, Berselli, Ciardi, Benelli, Garnier, Milone, Giugni, Silli, Pieri, La Vita, Capasso, Verdolini.

Pertanto, a seguito dell'approvazione di tale emendamento, il testo della proposta che viene messo all'approvazione del Consiglio Comunale è il seguente:

**Vista la seguente relazione della Giunta Comunale:**

**1 - Analisi del contesto, criticità ed obiettivi del progetto**

Nell'ambito degli studi del Programma Urbano di Mobilità Sostenibile è emersa una particolare criticità dal punto di vista viabilistico - nella "zona di traffico" che interessa la frazione di Maliseti ed in particolare l'area



compresa tra via di Maliseti, via della Pace, via Melis, v.le Nam Dinh, via Liliana Rossi e via Vella Lungo la Bardena;

Le criticità riscontrate sono determinate dalle diverse e contrastanti funzioni cui la viabilità in parola è chiamata ad assolvere (attraversamento e distribuzione) e ad un assetto infrastrutturale complesso ed ancora incompleto che non assicura un livello di servizio sufficiente a smaltire i flussi di traffico presenti.

### **1.1 Viabilità Metropolitana**

#### *Stato attuale*

Via Melis rappresenta l'asse di collegamento interprovinciale che connette il Comune di Prato con i Comuni di Montemurlo e Montale. La strada è anche denominata via "nuova montalese" in quanto costituisce il nuovo percorso, realizzato nel corso degli anni '90, che sostituisce quello della "vecchia montalese" che rimane a Nord rispetto alla nuova, con un percorso più pedecollinare.

Via Melis si connette alla viabilità principale del Comune di Prato attraverso via di Maliseti, via della Pace e la rotatoria esistente tra quest'ultima ed il v.le Nam Dinh, che consente di proseguire in qualsiasi direzione (Nord o Sud). La stessa connessione si trova in prossimità del cimitero di "Chiesanuova" con la possibilità di proseguire il percorso solo in direzione Sud.

#### *Principali criticità*

Si riscontrano rallentamenti e code in varie ore del giorno, soprattutto in via di Maliseti, e sui rami di ingresso alle rotatorie che si trovano lungo il percorso.

Da segnalare inoltre l'effetto negativo che ha la rotatoria di via della Pace sul v.le Nam Dinh con rallentamenti consistenti sia per le immissioni in rotatoria in provenienza da Sud (sul ponte che scavalca la ferrovia) sia per quelle in provenienza da Nord. I due innesti sono fortemente rallentati rispettivamente da chi proviene da Sud e precede in direzione Ovest e da chi proviene da Ovest e prosegue in direzione Nord.



### *Stato di progetto*

Il progetto prevede la connessione di via Melis con il v.le Nam Dinh all'altezza della rotatoria esistente con via L. Rossi utilizzando via D.Saccenti e, tagliando via Montalese, con percorso lineare a Nord del cimitero di Chiesanuova.

## **1.2 Viabilità locale**

### *Stato attuale*

La via nuova Montalese (via Melis) mette in connessione Maliseti con la viabilità principale del Comune. All'interno della frazione la struttura viaria è quella tipica di un centro abitato in cui le strade assolvono funzioni di attraversamento e distribuzione, con presenza di parcheggi, attraversamenti pedonali, negozi, scuole e servizi di vario genere.

### *Principali criticità*

All'interno della frazione si generano flussi di traffico in entrata/uscita che, per raggiungere via Melis, percorrono tratti stradali inadeguati con forti criticità sia dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico e del rumore che dal punto di vista della protezione degli utenti deboli.

In particolare le maggiori richieste dal territorio sono orientate alla necessità di un miglior collegamento della frazione in uscita verso la viabilità principale e di un alleggerimento della parte densamente abitata dal traffico di attraversamento. Attualmente l'uscita dalla frazione avviene quasi esclusivamente passando dal centro di Maliseti nella zona dove la strada riduce la sua sezione, con doppio senso di circolazione, a circa 5,5 ml, con ripercussioni negative sulla vivibilità delle zone limitrofe.

## **1.3 Viabilità zona industriale**

### *Stato attuale*

A Nord di Maliseti è presente una significativa zona industriale, che conta



circa 15.000 mq di capannoni con attività diversificate, non connessa con la viabilità principale del Comune: per raggiungerla, o per uscire da essa nelle varie direzioni, gli utenti devono percorrere via Vella lungo la Bardena, o transitare nel centro di Maliseti.

#### *Principali criticità*

La zona industriale di Maliseti provoca un alto livello di impatto sulle strade ed aree limitrofe proprio per l'inadeguatezza della viabilità da cui è servita. I mezzi pesanti sono costretti a transitare in strade con sezioni minime (in alcuni tratti anche di ml 5 a doppio senso di circolazione) e fortemente utilizzate nella vita sociale della frazione: dalle stesse infatti gli abitanti transitano a piedi ed in bicicletta, nelle stesse sono presenti numerosi attraversamenti pedonali e numerose attività economiche e sociali, aumentando considerevolmente la pericolosità per gli utenti.

#### *Stato di progetto*

Il progetto prevede la connessione div.le Nam Dinh con via Mozza dei Gelli attraverso una nuova rotatoria di diametro adeguato anche al passaggio e circolazione di mezzi pesanti. La strada, in arrivo da via Marzabotto, rappresenta un prolungamento di circa 100 ml del tratto descritto in precedenza nel paragrafo della viabilità locale.

### **1.4 Mobilità ciclabile**

#### *Stato attuale*

La frazione di Maliseti è interessata dal percorso ciclabile che collega il v.le Galilei al Parco del Monteferrato ed alle Cascine di Tavola.

È presente una pista ciclabile lungo via di Maliseti che è in corso di estensione in direzione del sottopasso della tangenziale.

La pista ciclabile esistente su via Montalese, conduce al sottopasso pedonale della "Chiesanuova" attraverso il quale è possibile attraversare la tangenziale (v.le Nam Dinh) senza interferenze con la circolazione



veicolare.

### *Principali criticità*

La criticità principale che si riscontra è l'assenza di un percorso ciclabile continuo verso il centro di Prato e lo scarso sviluppo dei percorsi interni ed a margine della frazione.

La pista ciclabile che collega il v.le Galilei al Parco del Monteferrato ed alle Cascine di Tavola rappresenta un ottimo percorso ludico-ricreativo ma che conduce gli abitanti di Maliseti in zone di Prato non interessanti per la mobilità quotidiana.

Il sottopasso esistente collega la frazione di Maliseti con la zona della Chiesanuova-Ciliani, con difficile sviluppo di un percorso ciclabile continuo verso il centro città a causa della sede stradale a tratti stretta e già satura di funzioni.

### *Stato di progetto*

Il progetto prevede la costruzione di un percorso ciclabile continuo affiancato alla nuova viabilità veicolare. Il percorso consentirà di raggiungere via L.Rossi da vari punti di Maliseti (via Mozza dei Gelli, via Marzabotto, via Melis e via Montalese) dove esiste un semaforo ciclo-pedonale a chiamata che consente l'attraversamento della tangenziale Nord-Sud.

Il presente percorso rappresenta pertanto l'quvio di un possibile percorso ciclabile "radiale" che partendo dalla pista ciclabile che collega il Parco del Monteferrato e le Cascine di Tavola arriva fino al centro città, percorrendo via L.Rossi e fino al v.le Galilei.

## **2 – Descrizione del progetto, caratteristiche tecniche.**

La nuova strada in costruzione si configura, ai sensi del D.M. 5 Novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", come una strada urbana di quartiere di tipo E.

La normative prevede una velocità di progetto compresa tra i 40 e 60 Km/h, con margine interno alle due corsie di 50 cm rappresentato dalla doppia striscia continua.



L' area interessata dal progetto stradale misura circa 15.000 mq con uno sviluppo lineare di circa 700 m per una larghezza di circa 15 m, oltre alle rotatorie.

Lo sviluppo della nuova viabilità può essere scomposto in 3 bracci che confluiscono alla nuova rotatoria centrale al progetto:

- da via Saccenti alla nuova rotatoria: 260 ml, tracciato curvilineo costante di raggio 200ml

- da via Marzabotto alla nuova rotatoria: 170 ml, tracciato rettilineo con curvatura finale per il collegamento con via Marzabotto di raggio medio 35 ml. In ragione del basso raggio di curvatura si prevede l'allargamento della carreggiata in curva e l'installazione di segnaletica per bassa velocità di percorrenza e avviso di curva stretta.

- da v.le Nam Dinh alla nuova rotatoria: 270 ml, tracciato completamente rettilineo.

In prossimità della nuova rotatoria sono previsti per i rami di innesto allargamenti della sede stradale per realizzare una seconda corsia di immissione che aumenta notevolmente la capacità di smaltimento della rotatoria.

La sezione di 15 m consente la realizzazione di una carreggiata di ml 7,5 oltre ad un marciapiede di ml 2 ed una pista ciclabile di ml 3. Tra la carreggiata stradale ed il marciapiede è prevista una aiuola di 1,5 m che potrà ospitare nuove alberature ed arbusti.

## **2.1 - Intersezioni**

Il tracciato della nuova strada si connette con le seguenti strade esistenti: via Melis, via Montalese e via Rossi, via Marzabotto e via Mozza dei Gelli.

1 - Via Melis: costruzione di una rotatoria di diametro interno di circa 18 m oltre alla corsia di 7 m. Per la costruzione della rotatoria non sono necessarie ulteriori acquisizioni di aree.

2 - Via Montalese, lato cimitero: verrà interrotta a seguito della costruzione della nuova strada e le auto che la percorreranno saranno costrette a svoltare a sinistra sulla nuova strada in direzione di v.le Nam Dinh.

3 - Via Montalese, lato Maliseti: da approfondire la possibilità di lasciare





aperta via Montalese in ingresso a Maliseti, in particolare per garantire i collegamenti delle autolinee di trasporto pubblico, ferma restando l'interruzione della continuità della via storica.

4 - Via Rossi/v.le Nam Dinh: è già presente una rotatoria di svincolo di grandi dimensioni (diametro esterno 70 m) che potrà assorbire i nuovi flussi di traffico dovuti alla strada in progetto.

5 - Via Marzabotto: è previsto un innesto con la nuova viabilità con ingresso nella stessa in direzione Sud e uscita da Nord. Nella suddivisione in lotti del progetto potrà essere previsto, temporaneamente, la connessione della nuova strada con via Marzabotto in attesa del completamento del collegamento con via Mozza dei Gelli.

6 - via Mozza dei Gelli: è necessario prevedere una ulteriore rotatoria in quanto l'incrocio che si verrebbe a costituire è di tipo a "T" e pertanto con un elevato tasso di pericolosità.

## **2.2 Divisione del progetto in lotti funzionali**

Ai sensi dell'art 51 del D.Lgs 50/2016 il progetto del nuovo collegamento stradale potrà essere suddiviso in lotti funzionali. In linea preliminare si possono individuare i seguenti lotti funzionali:

1- tratto stradale da v.le Nam Dinh a via Marzabotto;

2- tratto stradale dalla nuova rotatoria a via Saccenti;

3 – tratto stradale da via Marzabotto a via Mozza dei Gelli con rotatoria di connessione;

4- pista ciclabile via Marzabotto;

5- rotatoria di via Marzabotto;

6- rotatoria di via Melis.

In riferimento ai lotti 1 e 2 dovrà essere valutata, anche in sede di progetto definitivo, la priorità di intervento: nel primo caso si avrebbero benefici immediati sulla viabilità locale, nel secondo sulla viabilità complessiva dell'area.



### **3 - Compatibilità urbanistica**

Il Piano Strutturale vigente prevede la nuova strada:

- nella parte Ovest in posizione accostata al cimitero di Chiesanuova, costituendo una nuova intersezione con via Melis;
- nella parte Nord, in leggera curvatura, ad una distanza dal cimitero tale da uscire dall'area di vincolo cimiteriale ed in modo da lasciare lo spazio per un eventuale ampliamento del cimitero.
- la connessione di via Montalese (lato Maliseti), con la nuova rotatoria;

Il tracciato della strada in progetto differisce da quello indicato sul Piano Strutturale vigente come evidenziato nella apposita tavola di progetto, in ordine alla posizione della nuova carreggiata stradale, per le seguenti scelte progettuali:

- nella parte Ovest del cimitero, la nuova strada è connessa con via Dino Saccetti, di circa 120 ml con conseguente significativa diminuzione del costo dell'opera sia in termini di lavori che di acquisizioni/espropri di terreni; consente inoltre di utilizzare gli spazi esistenti all'intersezione con via Melis per l'inserimento di una nuova rotatoria, spazi non presenti (ulteriori aree da espropriare) nella zona di innesto della strada come da previsione del Piano Strutturale;
- nella parte Nord del cimitero, l'avvicinamento allo stesso con un tracciato in rettilineo mantenendo la strada nell'area di rispetto cimiteriale con conseguente diminuzione degli oneri per espropriazioni. Con il nuovo tracciato vengono inoltre ridotti al minimo i "tagli" sulle particelle catastali di proprietà privata che sono spesso fonte di richieste e contenziosi con gli espropriandi.

Per quanto attiene alla connessione di via Montalese (lato Maliseti) con la nuova strada di progetto si è scelto di lasciare la possibilità di immissione in via Montalese dalla nuova strada riservando eventualmente il passaggio a residenti, mezzi pubblici, pedoni e biciclette.

### **4 - Avvio del procedimento per variante urbanistica e apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio, osservazioni.**

La realizzazione dell'intervento comporta l'acquisizione di aree di proprietà privata anche tramite procedura espropriativa. Potranno essere inoltre



ricercati accordi bonari di compravendita dei terreni con i proprietari interessati, anche con la possibilità di ricercare accordi di permuta che consentano all'Amministrazione un risparmio per il costo delle acquisizioni del presente progetto.

Ai sensi dell'art. 11 comma 2 del D.P.R. 327/01 e s.m.i. è stato comunicato l'avvio del procedimento per l'adozione di variante urbanistica e di apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio ai proprietari delle aree interessate dal progetto. La comunicazione, come previsto nello stesso articolo, è avvenuta mediante di avviso pubblico affisso all'Albo Pretorio del Comune, n.2016/9409, e pubblicato su n.2 quotidiani: n.1 a rilevanza nazionale - Corriere della Sera del 12/12/2016, e n.1 a rilevanza locale - Corriere Fiorentino del 13/12/2016.

In data 22/12/2016 l'avvio del procedimento è stato notificato anche ai sig.ri Pieralli Giuliana, prot.209.763/2016 e Bacarelli Roberto, prot. 209.764/2016, come risulta dalla nota prot.210.972/2016 dell'ufficio Affari Istituzionali.

Ai sensi del citato D.P.R. i proprietari interessati potevano presentare osservazioni al progetto entro 30 giorni dalla data di notifica dell'avvio del procedimento e pertanto entro il 22/01/2016.

Alla data indicata risulta pervenuta n.1 osservazione formulata da parte del Geom. Nasorri Antonio su incarico dei sig.ri Martini Luciano, Cerbai Marco, Gianassi Susanna, Bettazzi Massimo, Antonelli Amleto, Del Santo Leopoldo, Travelli Serafino, Gamberi Lorenzo, quali residenti in Prato, Viale Marzabotto. L'osservazione al progetto verte su n.2 punti:

- realizzazione del collegamento della nuova viabilità con via Mozza dei Gelli: tale collegamento era previsto fin dall'originale "piano Secchi" e collega, in modo diretto, la zona industriale di Maliseti con la viabilità principale del Comune di Prato; consente inoltre di dirottare i nuovi flussi di traffico su una strada con sezione adeguata, ampi marciapiede e posti auto.
- non procedere all'apertura del collegamento della nuova viabilità con via Marzabotto: tale strada è ritenuta non adeguata per ospitare i nuovi flussi di traffico provenienti dalla nuova viabilità in progetto sia per la presenza di edifici residenziali che verrebbero penalizzati che per le difficoltà che potrebbe generare la nuova viabilità alle attività presenti.

In risposta alla nota pervenuta si conviene e ritengono valide le



osservazioni proposte in merito al miglior servizio all'area industriale garantito dal collegamento della nuova viabilità con via Mozza dei Gelli. Si ritiene tuttavia di mantenere la previsione di collegamento diretto anche con via Marzabotto demandando al progetto definitivo la più precisa definizione dei lotti di intervento da definirsi in base alle priorità di realizzazione ed alla gestione delle risorse nel bilancio pluriennale dell'Ente.

Atteso che:

- come già anticipato, il progetto non è conforme al vigente Regolamento Urbanistico e la sua realizzazione comporta l'acquisizione di procedura d'esproprio;
- il decreto di esproprio, giusto il DPR 327/2001 (T.U. espropri), può essere emanato qualora l'opera da realizzare sia prevista nello strumento urbanistico generale, sul bene sia stato apposto il vincolo preordinato all'esproprio e sia stata dichiarata la pubblica utilità;
- a mente del DPR 327/2001 un bene è sottoposto a vincolo espropriativo quando diventa efficace l'atto di approvazione del piano urbanistico, ovvero di una sua variante, che prevede l'opera da realizzare;
- l'art. 10, comma 2, del più volte citato DPR 327/2001, dispone che il vincolo può essere altresì imposto con le modalità e secondo le procedure di cui al successivo art. 19, che, al comma 2, stabilisce: "l'approvazione del progetto preliminare o definitivo da parte del Consiglio Comunale, costituisce adozione della variante allo strumento urbanistico";
- l'art. 34 della L.R. Toscana 65/2014, che definisce la procedura per le "varianti mediante approvazione del progetto", dispone che l'amministrazione competente pubblica sul BURT l'avviso dell'approvazione del progetto, rende accessibili gli atti in via telematica e ne dà contestuale comunicazione a Regione e Provincia. Gli interessati possono presentare osservazioni nei trenta giorni successivi alla pubblicazione, sulle quali si pronuncia l'amministrazione. In assenza di osservazioni la variante diventa efficace dopo la pubblicazione sul BURT dell'avviso che ne dà atto;
- ai sensi dell'art. 8 della L.R. 30/2005, il deposito degli atti per la consultazione, deve essere contestualmente comunicato ai proprietari dei beni sui quali si intende apporre il vincolo espropriativo;



## **5 - Studio di prefattibilità ambientale**

### *5.1 Verifica di compatibilità:*

Il progetto non è congruente con le attuali previsioni del vigente Regolamento Urbanistico e la sua approvazione costituisce adozione di variante al medesimo regolamento ai sensi e con gli effetti dell'art. 19 del DPR 327/2001. L'area di intervento non è assoggettata ai vincoli del D.Lgs 42/4 – Codice dei Beni Culturali e del paesaggio – e non richiede l'acquisizione di pareri da parte di altri enti.

### *5.2 Verifica degli effetti:*

La realizzazione dell'intervento comporta l'acquisizione di aree di proprietà privata anche tramite procedura espropriativa.

Il progetto ha nell'insieme un effetto positivo sull'organizzazione della mobilità sia di livello metropolitano (collegamenti con Comuni limitrofi) che locale (effetti sulla frazione di Maliseti), grazie ad una migliore distribuzione dei flussi di traffico dell'intera zona. In reazione agli utenti "deboli" (pedoni e ciclisti) si avranno benefici in termini di vivibilità del territorio grazie al potenziamento dei percorsi pedo-ciclabili ed in termini di sicurezza.

### *5.3 Impatto ambientale:*

#### 1) Gestione acque della piattaforma stradale

I volumi di acqua attendibili con piogge valutate per un tempo di ritorno di 50 anni sono determinati come segue:

- pioggia oraria attesa  $T_r = 50$  anni: 56,14 mm/ora
- area nuova strada+ciclabile+marciapiede: 700 m x 12 m = 8.400 mq
- volume atteso: 8.400 mq x 0,05614 mm/ora = 471,58 mc/ora

#### 2) Gestione delle terre di scavo

Le terre di scavo, stimabili preliminarmente in circa 10.000 mc di materiale, saranno trattate secondo le seguenti destinazioni:

- mc 3.000 riutilizzo nell'ambito del cantiere per livellamenti e rialzamenti delle aree verdi a lato della strada;



- mc 1.000 riutilizzo nell'ambito del cantiere per formazione del rilevato sotto la fondazione stradale;
- mc 2.000 utilizzo nell'ambito della gestione del cimitero della Chiesanuova;
- mc 4.000 vendita di terreno vegetale ad aziende floro-vivaistiche del pratese e pistoiese.

#### *5.4 Misure di compensazione ambientale:*

In fase di conferenza dei servizi, propedeutica al progetto definitivo, il gestore della fognatura potrà dare indicazioni sulla capacità di smaltimento residua della fognatura e nel progetto definitivo potranno essere eventualmente studiate soluzioni di accumulo provvisorio delle acque per ritardare il recapito in un tempo successivo all'evento meteorologico.

In sede di progetto definitivo dovrà essere valutata l'opportunità di costruire, in luogo della fognatura interrata, fossi di raccolta delle acque lungo il tracciato stradale che consentono lo smaltimento parziale delle acque per infiltrazione nel terreno con minore appesantimento del reticolo fognario esistente.

e) Norme di tutela ambientale:

L'intervento per sua natura e consistenza non è sottoposto a valutazione di impatto ambientale (VIA), né a verifica di assoggettabilità a VIA.

## **6 - Stima dei costi di intervento**

Il costo dell'intervento, in quota lavori, è determinabile in via preliminare applicando i costi standard per le lavorazioni necessarie al progetto, determinati con l'ausilio del prezzario delle opere pubbliche della Regione Toscana, del prezzario del Bollettino degli Ingegneri, e delle analisi prezzi determinati dall'ufficio scrivente in relazione alle numerose opere pubbliche.

Le lavorazioni necessarie saranno: scavi di splateamento ed a sezione ristretta per posa di tubazioni e fognature, formazione del cassonetto stradale e di eventuale rilevato, posa del tessuto, della massicciata stradale, dei cordoni e delle pavimentazioni superficiali quali strato di collegamento bituminoso e tappeto d'usura. Gli spessori dei vari strati costituenti la piattaforma stradali saranno ridotti del 50% nella costruzione della pista ciclabile.



Tratto v. Saccenti – nuova rotatoria: 240 ml, 2.000 mq.

Tratto v. Marzabotto - nuova rotatoria: 150 ml, 1.500 mq

Tratto v.le nam Dinh - nuova rotatoria: 260 ml, 2.600 mq

Tratto v. Marzabotto – via Mozza dei Gelli: 100 ml, 1.000 mq

Complessivamente circa 7.000 mq di strada e 3.000 mq di pista ciclabile e marciapiede.

### **7 - Quadro economico, elaborati di progetto.**

Gli elaborati che compongono lo studio di fattibilità tecnico-economica sono i seguenti:

1 – All.01 - Relazione tecnico – illustrativa.

2 – All.02 – Piano particellare d'esproprio, elenco ditte.

2 – Tav.01 – Stato attuale e individuazione dei servizi presenti

3 – Tav.02 - Stato di progetto – planimetria generale e sezione tipo.

4 – Tav.03 – Tavola delle acquisizioni

5 – Tav.04 – Variante urbanistica: sovrapposizione ingombri di P.R.G. e di progetto

Il quadro economico preliminare è il seguente:

|   |  |                       |
|---|--|-----------------------|
|   | Lavori + oneri                                   |                       |
| A | collegamento v.Mozza dei Gelli- v.le nam Dinh    | 800.000,00 €          |
|   | Lavori + oneri                                   |                       |
| B | ciclabile v.Marzabotto + rotatoria               | 280.000,00 €          |
|   | Lavori + oneri                                   |                       |
| C | collegamento v.Saccenti, + ciclabile + rotatoria | 490.000,00 €          |
|   | Lavori + oneri                                   |                       |
| D | collegamento v.Marzabotto-v.Mozza + rotatoria    | 180.000,00 €          |
| E | <b>Totale lavori</b>                             | <b>1.750.000,00 €</b> |
| F | <b>Somme a disposizione</b>                      |                       |
| G | IVA 10%  | 175.000,00 €          |
| H | Imprevisti                                       | 75.000,00 €           |



|   |                        |                       |
|---|------------------------|-----------------------|
| I | Spese tecniche         | 100.000,00 €          |
| L | Acquisizioni           | 900.000,00 €          |
| M | <b>Totale progetto</b> | <b>3.000.000,00 €</b> |

Visto e preso atto del parere favorevole espresso, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, dal Responsabile del Servizio Mobilità e Infrastrutture in data 24.01.2017, in ordine alla regolarità tecnica, e dal Responsabile del Servizio Finanze e tributi in data 25.01.2017, in ordine alla regolarità contabile;

Visto il verbale parere espresso dalla Commissione Consiliare Permanente n.4 "Urbanistica, Ambiente e Protezione Civile" del 26/01/2017;

Ritenuta la propria competenza ai sensi dell'art. 42 del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267;

**(Omissis gli interventi di cui al verbale)**

Vista la votazione, eseguita in modo palese sul presente atto, che viene approvato all'unanimità da 28 consiglieri presenti e votanti.

**APPROVATA**

**Delibera**

- 1) di approvare la narrativa che precede quale parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 2) di approvare, ai sensi dell'art. 23 del d.lgs 50/2016, lo studio di fattibilità tecnico-economica del progetto denominato "Nuova viabilità di Maliseti" composto dagli elaborati elencati in narrativa e secondo il quadro economico di spesa descritto in narrativa che si intendono integralmente riportati;
- 3) di dare atto che, ai sensi degli articoli 19 del DPR 327/2001 e 34 della L.R. Toscana 65/2014, l'approvazione di cui al precedente punto costituisce contestuale adozione di variante al Regolamento Urbanistico comunale vigente che comporta l'inserimento della previsione delle opere rappresentate nel progetto medesimo;
- 4) di incaricare il Servizio Urbanistica dell'espletamento della procedura definita dall'art. 34 della L.R. Toscana 65/2014 affinché il presente provvedimento acquisisca la sua piena efficacia;
- 5) di dare espressamente atto che l'efficacia del presente provvedimento





comporta l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dal progetto in oggetto;

- 6) di inserire il presente progetto del Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2017-2019
- 7) di dare atto che il Responsabile Unico del Procedimento, è l'ing. Edoardo Bardazzi, Funzionario Tecnico del Servizio Mobilità e Infrastrutture;
- 8) di dare atto che il CUP è: C31B17000010004

**(omissis il verbale)**

Letto, firmato e sottoscritto,

Il Segretario Generale Roberto Gerardi

Il Presidente del Consiglio Ilaria Santi