



comune di  
**PRATO**

Servizio Mobilità e Infrastrutture

Progetto:

**PH292B2\_Interventi per il miglioramento della sicurezza stradale  
- Città Rischio 0 - Lotto 2**

Fase:

**Progetto esecutivo**

Codice progetto:

**PH292B2**

Assessore all'Ambiente e alla Mobilità

Filippo Alessi

Dirigente del Servizio

Ing. Rossano Rocchi

R.U.P.

**Geom. Gerarda Del Reno**

Progettisti

**Geom. Gerarda Del Reno**

**Ing. Antonio De Luca**

Rilievo

**Geom. Massimo Falcini**

Collaboratori

**Arch. Roberta Russo**

Codice elaborato:

**PHPE\_A**

Oggetto:

**Relazione tecnica generale**

Scala:

Revisione:

**Rev. 00**

Verificatore:

**Geom. Gerarda Del Reno**

Data:

19/12/2017

Cartella informatica:

Archivio progetti/PH292B2



**Servizio “Mobilità e Infrastrutture”**

**PH292B2 INTERVENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE – CITTA’ A RISCHIO 0 – LOTTO2 ”**

**1 - scelte progettuali e caratteristiche tecniche**

Il Comune ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

Fra le scelte di fondo del PUMS la “Città a rischio zero”, è un obiettivo prioritario che si declina con la Visione Zero Rischio (zero vittime di incidenti stradali).

La sicurezza stradale per gli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti, motociclisti) rappresenta una delle principali criticità segnalate dalla stessa comunità locale (attraverso l'indagine on-line). Ciò è tanto più rilevante se si considera l'andamento dell'incidentalità rilevato negli ultimi anni (in crescita per gravità) e la localizzazione territoriale degli incidenti. La presenza di “punti neri” interni all'area urbana consolidata sta a testimoniare della difficile convivenza tra i flussi veicolari e quelli della mobilità lenta (pedoni e ciclisti). La moderazione diffusa della velocità sul territorio cittadino è riconosciuta come elemento indispensabile per rendere compatibili i diversi usi dello spazio pubblico da parte degli utenti della strada (pedoni, ciclisti, automobilisti, trasporto collettivo).

Nell'ultimo triennio 2014-2016 è stato registrato un incremento dell'incidentalità, infatti nel 2014 si sono verificati 800 incidenti di cui 8 mortali, nel 2015 gli incidenti sono 808 di cui 5 mortali, ed infine nel 2016 923 incidenti con di cui 5 mortali nel 2016.

Il progetto ha l'obiettivo di ridurre l'incidentalità attraverso una serie di tipologie d'intervento sommariamente di seguito elencati.

Tipologia degli interventi:

- Cambio di pavimentazione o fascia pigmentata
- Isola centrale
- Realizzazione di rotatorie
- Restringimento della carreggiata
- Plance traversante
- Inserimento di una fascia centrale polivalente (spartitraffico)
- Restringimento ottico della sede stradale
- Inserimento di zone dedicate all'attraversamento pedonale
- Attraversamenti pedonali semaforizzati a norma anche dei non vedenti
- Isole centrali - Aiuole spartitraffico
- Modifica della viabilità
- Realizzazione di tratti di marciapiede
- Introduzione portali di accesso alle zone 30
- Deviazione dei flussi veicolari rettilinei

Si rimanda agli elaborati di progetto per rappresentazione degli interventi

L'appalto presumibilmente potrà essere ultimato entro 180 giorni dall'inizio dei lavori.

**2 – studio di prefattibilità ambientale –**

a) Verifica di compatibilità:

Il progetto corrisponde alle attuali previsioni di Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico non è soggetto a nulla - osta dell'Organo Regionale delegato ex L. 1497/39 e successive modifiche ed integrazioni e non richiede l'acquisizione di pareri da parte di altri enti.

## b) Verifica degli effetti:

I lavori interesseranno tutto il territorio comunale, con effetto positivo sull'organizzazione della circolazione, sulla sicurezza degli utenti della strada, migliorando particolarmente la fruibilità e la sicurezza degli utenti deboli e in generale su tutta la popolazione.

## c) Impatto ambientale:

L'intervento, per quanto sopra riportato, non ha alcun impatto ambientale, se non limitato alle fasi dell'esecuzione dei lavori.

## d) Misure di compensazione ambientale:

Per quanto sopra detto non si riscontrano necessità particolari di interventi di minimizzazione dell'impatto ambientale o di soluzioni alternative, essendo la scelta effettuata la più soddisfacente, anche da questo punto di vista.

## e) Norme di tutela ambientale:

L'intervento non è sottoposto a Valutazione di impatto ambientale.

**3 – indagini preliminari -**

Dal punto di vista geologico l'intervento non presenta particolari problemi, considerata la tipologia dei lavori. Non dovrebbero riscontrarsi interferenze con le reti dei servizi, tuttavia saranno presi contatti, prima di ogni intervento sulle singole strade, con gli Enti eroganti i servizi per individuare la loro presenza nel sottosuolo ed eventuali necessità.

**4 - disponibilità delle aree -**

Il progetto prevede interventi su aree di proprietà comunali e/o aree inserite nella disponibilità comunale, pertanto, non è necessario attivare procedure di occupazione d'urgenza o di esproprio di proprietà private.

Parimenti, se gli interventi interesseranno spazi tutelati ai sensi del T.U. n°490 del 29.10.1999, sarà provveduto a richiedere ed ottenere il nulla osta degli enti preposti alla tutela.

**5 - realizzazione del progetto –**

Il progetto è stato redatto in fase esecutiva, predisponendo gli elaborati ritenuti necessari nell'ambito della discrezionalità del Responsabile del Procedimento, ai sensi del comma 8 dell'art. 23 del D.Lgs. 50/2016, e con la facoltà di applicare quanto previsto all'art. 59 del D.Lgs. n.50/2016.

PHPE\_01 Ambito di intervento

PHPE\_02 Abaco – Schemi tipo

PHPE\_A Relazione tecnica generale

PHPE\_B Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti

PHPE\_C Piano di sicurezza e coordinamento – Stima costi sicurezza

PHPE\_D Elenco prezzi unitari

PHPE\_E Computo metrico estimativo e quadro economico

PHPE\_F Schema di contratto e capitolato speciale d'appalto

PHPE\_G Cronoprogramma

Il Responsabile Unico del Procedimento, considerato la specifica tipologia degli interventi da progettare che non necessitano di titoli abilitativi e sono conformi ai piani urbanistici, ha ritenuto – nell'ambito della discrezionalità allo stesso conferita dall'art. 23 – comma 4 e 9 – del D. Lgs. 50/2016 – di predisporre direttamente il progetto esecutivo, dando atto, che il progetto esecutivo contiene tutti gli elementi dei livelli di progettazione previsti per le fasi precedenti e che sono garantiti la qualità dell'opera e la rispondenza alle finalità relative, la conformità alle norme ambientali e urbanistiche e il soddisfacimento dei requisiti essenziali definiti dal quadro normativo nazionale e comunitario.

**6 - quadro economico –**

L'importo complessivo del progetto ammonta ad € 500.000,00, secondo quanto descritto nel seguente quadro economico:

**QUADRO ECONOMICO - P292 B2 -****QUADRO ECONOMICO  
PH292B2**

<b>A) Lavori a base di appalto</b>			
1	Interventi di riqualificazione stradale		420.000,00
	Oneri sicurezza 1	10.000,00	
			430.000,00
			<b>430.000,00</b>
<b>B) Per somme a disposizione</b>			
	IVA su a) su 1	10%	43.000,00
	Accantonamento funzioni tecniche 1,85%		7.955,00
	Spese tecniche ed Imprevisti		19.045,00
	<b>SOMMANO</b>		<b>70.000,00</b>
	<b>IMPORTO TOTALE</b>	<b>Euro</b>	<b>500.000,00</b>

**7 - aggiudicazione dei lavori –**

I lavori verranno realizzati tramite appalto a misura, da affidarsi a mezzo di procedura negoziata ai sensi dell'art. 36 comma 2 del D.Lgs. 50/16 e aggiudicati con il criterio del prezzo più basso, determinato con unico ribasso percentuale sull'elenco prezzi, secondo quanto previsto dagli art. 95 e 97 del citato D.Lgs. 50/16. Alla gara di appalto potranno partecipare Imprese in possesso di certificato SOA per la categoria OG3 classe II, secondo quanto disposto dalla normativa vigente.

Prima della stipula del contratto dovrà essere dato adempimento a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di antimafia.

**8 - sicurezza nel cantiere-**

Per quanto riguarda l'applicazione del D.Lgs 81/08, occorre tenere presente che gli interventi saranno localizzati in diverse parti del territorio comunale e ciascuno di essi costituisce un singolo cantiere mobile.

Prima della stipula del contratto l'Impresa aggiudicataria dovrà presentare il piano operativo della sicurezza, che sarà parte integrante del contratto stesso.

Gli oneri per la sicurezza evidenziati in perizia non saranno soggetti a ribasso d'asta.

Prato, dicembre 2017

Il Responsabile Unico del Procedimento  
Geom. Gerarda Del Reno