



comune di
PRATO

Servizio Mobilità e Infrastrutture

Progetto: **Progetto di eliminazione delle barriere architettoniche per consentire l'accessibilità alla passerella sul fiume Bisenzio**

Fase:
Progetto esecutivo

Codice progetto:
PH292A1

Assessore al Centro Storico

Valerio Barberis

Assessore alla Mobilità

Filippo Alessi

Dirigente del Servizio

Ing. Rossano Rocchi

R.U.P.

Geom. Gerarda Del Reno

Codice elaborato:

PHPE_01

Progettisti

Arch. Alessandro Malvizzo

Ing. Alessandro Adilardi

Arch. Francesca Cicognani

Geom. Fabio Bartolozzi

Geom. Mattia Galliani

Oggetto:

Cenni storici - doc.fotografica

Rilievo

Geom. Massimo Falcini

Scala:

Collaboratori

Arch. Roberta Russo

Revisione:

Rev. 01

Verificatore:

Ing. Rossano Rocchi

Data:

Marzo 2018

Cartella informatica:

Archivio progetti/PH292A1

Nel 1932 l'amministrazione Comunale in una fase di sviluppo residenziale sul lato destro del fiume Bisenzio, ritiene necessario attuare un intervento mirato ad unire funzionalmente le due sponde del fiume con una passerella pedonale da ubicare in adiacenza alla linea ferroviaria presso la Via Sant'Antonio.

Questa nuova passerella pedonale ha la funzione di unire il centro cittadino con la nuova area residenziale e contestualmente di collegare la Stazione del Serraglio con la nuova Stazione Centrale in fase di edificazione. L'ufficio tecnico comunale, si occupa di redigere un dettaglio capitolato d'appalto con le principali indicazioni tecnico economiche da seguire nella stesura del progetto della nuova passerella pedonale, la cui realizzazione è prevista mediante appalto concorso ad invito.

Alla gara d'appalto vengono invitate dieci tra le maggiori ditte italiane specializzate in costruzioni in cemento armato. Di queste solo cinque ditte presentano un'offerta tecnico economica, e la Società Anonima Ferrobeton di Roma si aggiudica i lavori.

Alla gara d'appalto partecipò anche l'ing. Pier Luigi Nervi con la sua società la Nervi e Bartoli di Roma.

La procedura di affidamento fu abbastanza complessa in quanto da un punto di vista economico la migliore offerente era la ditta Poggi e Gaudenzi di Firenze con un preventivo leggermente inferiore a quello della Ferrobeton, da un punto di vista strutturale lo schema più interessante e innovativo era invece quello dell'ing. Pier Luigi Nervi, staticamente molto simile a quello della Ferrobeton (arco a tre cerniere) ma connotato da una maggiore leggerezza architettonica in quanto costituito da due solette strutturali collegate in discontinuità diversamente dalla struttura compatta che è stata realizzata dal progetto vincitore.

La ditta Poggi e Gaudenzi aveva invece previsto una soluzione costituita da una travata reticolare appoggiata agli estremi molto più tradizionale e ritenuta più impattante sotto il profilo della compatibilità ambientale.

Il progetto della Ferrobeton nella relazione tecnica allegata al preventivo di spesa specificava quanto segue: ".....abbiamo escluso la soluzione con archi a spinta...perché presentava notevoli inconvenienti sia dal lato architettonico che da quello statico e perché inoltre si presentava meno conveniente dal lato economico.

Abbiamo invece adottato una soluzione ad arco molto ribassata la quale mentre si presenta simpatica dal lato architettonico e conveniente dal lato economico, non limita affatto la sezione fluente in caso di piena ordinaria.....

La passerella è costituita da una volta sottile fortemente ribassata su tale volta impostano i muri andatori che si raccordano alla volta mediante smussi a sezione gradatamente crescente verso l'imposta.

Le spalle sono formate da cassoni costituiti da una parete frontale, una platea e due costoloni in corrispondenza dei muri andatori della passerella.

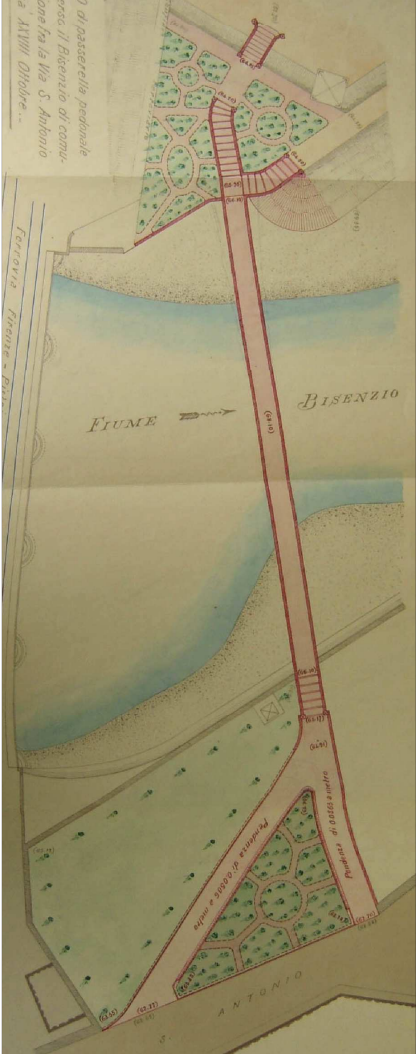
Il piano pedonale è costituito da pavimento in pietrini di cemento su massetto di calcestruzzo....

Le superfici delle strutture in c.a verranno intonacate mediante intonaco fratazzato di cemento.

La ringhiera sarà in ferro.....sarà data in opera completa una mano di minio e due di vernice a colore da destinarsi." L'importo a forfatti dell'offerta era proposto in lire duecentosessantamila.

Successivamente furono appaltati anche i lavori di completamento che permettevano l'innesto della passerella con la Via Sant'Antonio e l'allora Via XXVIII Ottobre, oggi ridenominata Via G. Amendola.

La gara d'appalto si svolse a licitazione privata tra cui risultò aggiudicataria la ditta Luoni Gualliero di Prato.



Come si evince dalla foto di cui sopra la "passerella" si colloca in un contesto ambientale di pregio , da un lato la cinta muraria (fiancheggiata da una pista ciclabile che corre lungo il Bisenzio), dall'altro le sponde verdi del fiume.

La "passerella" come già premesso nei cenni storici unisce il centro cittadino entro le mura con quello fuori dalle mura (che nel corso degli anni ha subito un notevole sviluppo abitativo), assumendo pertanto un ruolo importante per i pedoni che possono raggiungere dalla stazione del Serraglio questa parte della città senza dover attraversare i ponti carrabili sul fiume Bisenzio.



L'accesso alla passerella pedonale da Via Amendola risulta attualmente non agevole per la presenza di una gradonata, difficilmente percorribile da persone con capacità motorie ridotte e per coloro che portano i bambini alla scuola materna la quale ha l'accesso principale sulla sommità della gradonata.



Ingresso da Via Amendola



Particolare della scala di accesso



Ingresso principale della scuola materna dalla sommità della scala



