



comune di  
**PRATO**

Servizio Mobilità e Infrastrutture

Progetto:

**RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE SPAZI URBANI  
Rimodulazione delle carreggiate per realizzare corridoi  
per favorire il trasporto pubblico local e Lotto 1 - Piazza Mercatale**

Fase:

**Progetto esecutivo**

Codice progetto:

**PH292A3**

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  
Arch. Alessandro Malvizzo**

**Arch. Francesca Cicognani  
Geom. Fabio Bartolozzi**

Collaboratori

**Arch. Roberta Russo**

Rilevatore

**Geom. Massimo Falcini**

Codice elaborato:

**PHPE\_A**

Oggetto:

**Relazione tecnica generale**

Scala:

Revisione:

**Rev. 00**

Data:

**21/12/2017**

Cartella informatica:

**Archivio progetti/PH292A3**



## **Servizio “Mobilità e Infrastrutture”**

### **PH292A3 - RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE SPAZI URBANI –Rimodulazione delle carreggiate per realizzare corridoi per favorire il trasporto pubblico locale Lotto 1 – Piazza Mercatale**

#### **1 - Cenni storici**

In origine il *Mercatale* si doveva presentare come una grande distesa erbosa sul fiume Bisenzio, esclusa dalla cerchia muraria più antica, quella del XII secolo, che correva lungo le attuali Via Verdi e Via de' Tintori.

Valutando la morfologia della piazza e osservando l'allineamento del fronte nord-occidentale, si può supporre che questa parte abbia origine dal greto abbandonato del Bisenzio, che nel XII secolo venne riempito di terra, trasformando nel corso dei secoli questo spazio aperto in una piazza cittadina, con la costruzione di case e botteghe.

Con queste opere trecentesche la piazza assunse i contorni e i confini che conserva ancora oggi.

Successivamente la Piazza, divisa in aree funzionali, divenne il centro delle relazioni sociali pratesi.

L'unità della piazza si ricostituì, nel 1783, con la demolizione dei tiratoi e la loro ricostruzione a ridosso delle mura urbane su progetto di Giuseppe Valentini.

Il progetto comprendeva il ridisegno globale della piazza, un tondo inerbito chiuso da panchine e cippi in pietra collegati da catene, avendo come fondale l'imponente mole delle Case Nuove, che accentuavano il carattere scenografico della piazza.

Nel 1928 venne ristrutturato nuovamente il Tondo, con l'eliminazione dei cippi e delle panchine e la creazione di una grande aiuola alberata, che tornò a separare la piazza in due parti, in contraddizione con il progetto del Valentini che vedeva le Case Nuove come elemento determinante per la piazza.

Nel corso del XX secolo la piazza si configura sempre di più come spazio urbano di transito per il centro antico, in virtù della grande capacità ricettiva del parcheggio, facendo perdere al luogo l'importanza di un tempo e permettendo così l'accentuarsi del degrado sociale e ambientale.

Dagli anni '90 del secolo scorso ad oggi la piazza, al centro della movida cittadina, ha visto l'apertura di numerosi locali per la ristorazione e l'intrattenimento serale.

#### **2 - scelte progettuali e caratteristiche tecniche**

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) prevede la realizzazione di corridoi che favoriscano l'uso e riducono i tempi di percorrenza del trasporto pubblico locale, nell'ambito della riorganizzazione complessiva della rete di trasporto, anche in relazione del nuovo assetto determinatosi con la nuova gara unica regionale.

I corridoi principali sono: a) capolinea e nodo di interscambio di piazza della stazione centrale - centro storico - nuovo ospedale; b) capolinea e nodo di interscambio di piazza della stazione centrale - centro storico - stazione ferroviaria e parcheggio interrato del Serraglio - mercato; c) capolinea e nodo di interscambio di piazza della stazione centrale - poste - ponte Datini - viale Galilei verso i comuni della val di Bisenzio.

Il progetto prevede la modifica delle carreggiate stradali, la riorganizzazione delle intersezioni, l'adeguamento funzionale delle fermate, la collocazione di sistemi di regolazione del traffico dando priorità al tpl, sistemi ITS per l'informazione all'utenza.

La riqualificazione dei nodi urbani principali riguarda con specifica attenzione alle piazze Mercatale. La città già nell'ambito dello scenario di riferimento individua la necessità di procedere alla riqualificazione di nodi urbani sia centrali che nelle frazioni. In questo ambito il PUMS si occupa quindi di indicare le modalità di circolazione dei veicoli (privati e pubblici) ed il loro stazionamento.

In particolare per quanto attiene alla piazza Mercatale il piano suggerisce l'allontanamento dei flussi veicolari di accesso da nord-est e la riduzione degli spazi di sosta, depotenziando la funzione attualmente assolta dalla piazza come nodo della circolazione e sosta, facendone emergere le sue potenzialità come porta di accesso alla città storica.

La riorganizzazione dei flussi veicolari pubblici e privati (che non possono essere inibiti, ma debitamente moderati e gestiti) e la distribuzione degli spazi di sosta con le relative modalità di gestione (sosta operativa di breve durata e di attestamento al centro storico) sono riportate nelle tavole allegate.

Piazza Mercatale rappresenta uno dei nodi di maggiore criticità della viabilità cittadina dove si intersecano i flussi da e per l'area centrale e il transito dei servizi TPL. La necessità di porre ordine all'intero itinerario costituito da via San Silvestro-Piazza San Marco-V.le Vittorio Veneto, individuando un nuovo schema geometrico funzionale del nodo e delle sue relazioni, emerge con forza considerando la scarsa leggibilità e discontinuità

degli itinerari, in particolare per gli utenti deboli della strada (pedoni e ciclisti) nonché le condizioni di accessibilità ai nodi di fermata del trasporto pubblico una fluidificazione del trasporto pubblico su gomma. Il nuovo schema di circolazione è illustrato nelle tavole allegate.

Il nuovo schema di circolazione dell'area della Piazza, la conseguente ridefinizione degli itinerari del trasporto pubblico e nonché la riqualificazione del giardino.

Nell'ottica di una riqualificazione complessiva della piazza, iniziata con l'intervento di realizzazione dei nuovi marciapiedi in pietra lungo tutto il lato sud della piazza, l'Amministrazione Comunale si pone come obiettivo anche la ristrutturazione del Tondo del Mercatale che versa in condizioni di assoluto degrado.

Infatti, il tappeto bituminoso presente su buona parte del percorso ad anello esterno, in adiacenza alle piante diiglio che perimetrano l'area in questione, è in uno stato di deterioramento tale da costituire inciampo per chi lo percorre, a causa della superficie estremamente sconnessa e frammentata; a ciò si aggiungono le problematiche di affioramento delle radici degli alberi che costituiscono ostacolo per una distanza di circa 2 metri dal fusto a terra.

Inoltre, il cordonato in pietra lungo il bordo del tondo risulta dissestato ed alcuni elementi presentano rotture.

Infine, le quattro grandi aiuole che costituiscono le aree a verde del giardino sono contornate da un cordonato in cemento assolutamente improprio, sia per il tipo di materiale che per l'eccessivo dislivello che crea rispetto ai camminamenti, dell'ordine di 20 cm.

La riqualificazione in oggetto prevede la realizzazione di un'area verde a ridosso del cordonato esterno del Tondo della larghezza di ml. 3,00, capace di contenere le radici affioranti dei igli, con la finalità di garantire migliori condizioni vegetative agli alberi e fungere da filtro fra zona adibita a parcheggio e il Tondo stesso.

Il cordonato sul lato strada verrà sostituito integralmente con un nuovo cordonato in pietra di Macigno locale con bordo stondato.

Le aree attualmente asfaltate o inghiaiate verranno interamente pavimentate con cemento architettonico tipo Levocell, avendo cura di scegliere un legante ed un inerte adeguati al contesto.

Inoltre, al fine di ricreare un effetto di continuità visiva fra le aree con diverso trattamento superficiale, verrà eliminato il dislivello esistente fra i percorsi pedonali e le aree a verde che saranno contornate da una lamina in acciaio corten, spessore 3 mm., che andrà a sostituire l'attuale cordonato in cemento e sarà inserita a raso fra le nuove superfici pavimentate con cemento architettonico e le aiuole sopra citate.

## **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, storico e paesaggistica:**

L'intervento non è sottoposto a Valutazione di impatto ambientale, ma è sottoposto al parere della soprainendenza beni culturali.

### **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 Planimetria generale stato attuale  
PHPE\_02 Planimetria generale stato di progetto  
PHPE\_03 Planimetria generale stato sovrapposto  
PHPE\_04 Schema alberature  
PHPE\_05 Schema smaltimento idraulico  
PHPE\_06 Schema impianto elettrico  
PHPE\_07 Prospetto stato attuale e di progetto  
PHPE\_A Relazione tecnica generale  
PHPE\_B Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti  
PHPE\_C Piano di sicurezza e coordinamento – stima 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 € **685.000,00** , secondo quanto descritto nel seguente quadro economico:

**QUADRO ECONOMICO - PH292 A3 lotto 1****QUADRO ECONOMICICO P292A3**

<b>A) Lavori a base di appalto</b>		490.000,00	
Oneri sicurezza 1		9.000,00	
		<b>499.000,00</b>	<b>499.000,00</b>
<b>B) Per somme a disposizione</b>			
IVA su a) su 1	10%	49.900,00	
Incentivo di progettazione 1,85%		9.231,50	
Spese tecniche e imprevisti		25.000,00	
Somme a disposizione AC per arredi e albe- rature		46.868,50	
Somme a disposizione AC per nuovo im- pianto di Pubblica illuminazione		55.000,00	
	<b>SOMMANO</b>	<b>186.000,00</b>	<b>186.000,00</b>
	<b>IMPORTO TOTALE Euro</b>		<b>685.000,00</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