



COMUNE DI PADOVA

SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali



PrIMUS - Programma di incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile BICIPOLITANA PATAVINA - ITINERARIO CICLABILE DI VIA ORSINI VARIANTE UBICATIVA al POD sottoscritto in data 24/05/2019

<div>marzo 2024</div>		<div>Elaborato</div> <div>A</div> <div>RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA</div>	
<div>Progettisti</div> <div>arch. Alberto Marescotti geom. Daniele Pettenello geom. Giovanni Zanellato geom. Massimiliano Maulu</div>	<div>Rup</div> <div>ing. Massimo Benvenuti</div>	<div>Capo Servizio</div> <div>ing. Massimo Benvenuti</div>	<div>Capo Settore</div> <div>dott. Danilo Guarti</div>



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PrIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (**PrIMUS**)

Decreto Direttoriale n.417/CLE del 21.12.2018

Bicipolitana, itinerario ciclabile di via Orsini

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

INDICE

PREMESSA	3
Rispondenza del progetto esecutivo alle finalità dell'intervento	5
Descrizione sintetica del progetto esecutivo – via Niccolò Orsini	6
Rispetto del livello qualitativo	8
Costi e benefici attesi	8
Criteri utilizzati per le scelte progettuali	9
Descrizione generale degli interventi da realizzare	9
Capitolato speciale prestazionale	10
INDICAZIONI GENERALI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA	11
STUDIO DI FATTIBILITÀ AMBIENTALE – INDAGINI	12
Verifica sulle interferenze delle reti aeree e sotterranee	12
Idoneità delle reti esterne dei servizi	12
Aspetti riguardanti la geologia, la topografia, l'idrologia, le strutture e la geotecnica	12
Aspetti riguardanti le interferenze, gli espropri, il paesaggio, l'ambiente e gli immobili di interesse storico, artistico ed archeologico	13
Aspetti relativi all'inserimento degli interventi nel territorio	13
Compatibilità urbanistica	13
Inserimento nel territorio	13
Studio di fattibilità ambientale	13
Effetti prevedibili (ambientali – igienici)	13
Scelta e confronto con scenari alternativi – misure di compensazione ambientale	14
Norme di tutela ambientale e di settore	14



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PrIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

Cave e discariche autorizzate e in esercizio	14
Soluzioni adottate per il superamento delle barriere architettoniche	14
Opere di abbellimento artistico o di valorizzazione architettonica	15
Cronoprogramma delle fasi attuative	15
Analisi dei costi	16



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PRIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

PREMESSA

Il Comune di Padova ha partecipato al bando del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativo al **“Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile – PRIMUS”** per l'azione **a) realizzazione di nuove piste ciclabili in grado di rispondere alla domanda di spostamenti urbani casa-scuola e casa-lavoro.**

Il progetto del Comune di Padova “Bicipolitana” si configurava, al momento della candidatura, come la realizzazione di due itinerari ciclabili strategici della rete ciclistica prevista dal Bici Masterplan di Padova 2018-2022, per un importo totale di **€800.000,00** (corso Milano €500.000,00 e via Gattamelata €300.000,00) finanziato dal fondo ministeriale per un ammontare pari a **€600.000,00**, corrispondente al **75%** dell'importo complessivo.

Gli interventi previsti da questo progetto consistono nella realizzazione di due itinerari ciclabili – contigui a quelli pedonali, monodirezionali da entrambe i lati della strada, che collegano la rete portante ciclistica urbana esistente con il centro storico da una parte e l'azienda ospedaliera di Padova nell'altra.

Successivamente all'assegnazione dei fondi, si è accertato che tra le opere finanziate dal PNRR è compresa la realizzazione della linea tram SIR2 Rubano-Vigogna, il cui tracciato approvato prevede il transito in corso Milano.

Tale intervento finanzia integralmente anche la riorganizzazione di tutta la sede stradale di corso Milano e pertanto, nel rispetto del principio che vieta il doppio finanziamento delle opere pubbliche (previsto dal Reg. UE n. 241/2021, così come chiarito dalla Circ. Mef n. 21 del 14 ottobre 2021), si è ritenuto opportuno rimodulare la proposta presentata dal Comune di Padova.

L'analisi operata ha permesso di ipotizzare la possibilità di realizzare una nuova pista ciclabile in via Niccolò Orsini, contigua a corso Milano ed il cui tracciato è parallelo alle mura sul lato interno rispetto al centro cittadino.

Lo sviluppo della Pista n.1 così modificata è pari a ml. 560, con sede ricavata dalla carreggiata stradale esistente. È stata inoltre valutata l'opportunità di ampliare l'intervento secondo due direzioni:

- realizzazione di un corridoio laterale di collegamento con corso Milano, della lunghezza ml. 240 su sedime posto all'esterno della carreggiata stradale esistente (area oggi utilizzata come parcheggio pubblico ma avente destinazione a parco);
- prolungamento dell'intervento oltre la rotatoria con corso Milano al fine di ottenere la ricucitura con il percorso esistente in via Raggio di Sole.

La fattibilità delle descritte appendici sarà valutata in funzione delle risorse effettivamente disponibili.



Relazione Tecnico Illustrativa di Variante





COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

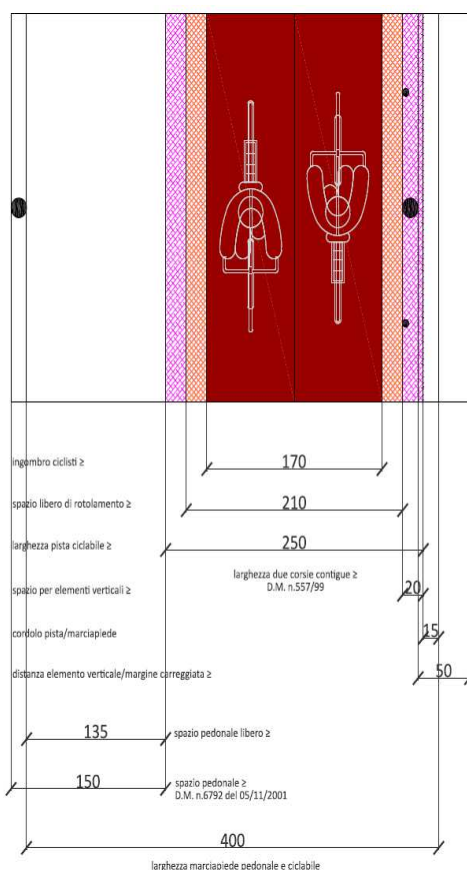
PRIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

Rispondenza del progetto esecutivo alle finalità dell'intervento

Il progetto è coerente con quanto stabilito dal Bando ministeriale e da quanto indicato nei documenti presentati dal Comune di Padova.

Il progetto esecutivo rappresenta nel dettaglio le lavorazioni e i costi di questi tratti di itinerari pedonali e ciclabili. Sulla base di tale rifinitura sarà verificata la possibilità di intervenire su altri tratti dell'intero itinerario.



Le misure identificano lo spazio minimo di transito della pista ciclabile, con il dettaglio della posizione degli eventuali elementi verticali che saranno installati.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PRIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

Descrizione sintetica del progetto esecutivo – via Niccolò Orsini

Il tracciato prescelto offre la possibilità di ricucire la rete ciclabile in senso tangenziale collegando o intercettando i seguenti percorsi già esistenti o in esecuzione (in blu):

- sulla medesima via Orsini diventerebbe la naturale prosecuzione di uno degli itinerari individuati dall'intervento "In Bici dalla Stazione all'Università" in fase di ultimazione, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

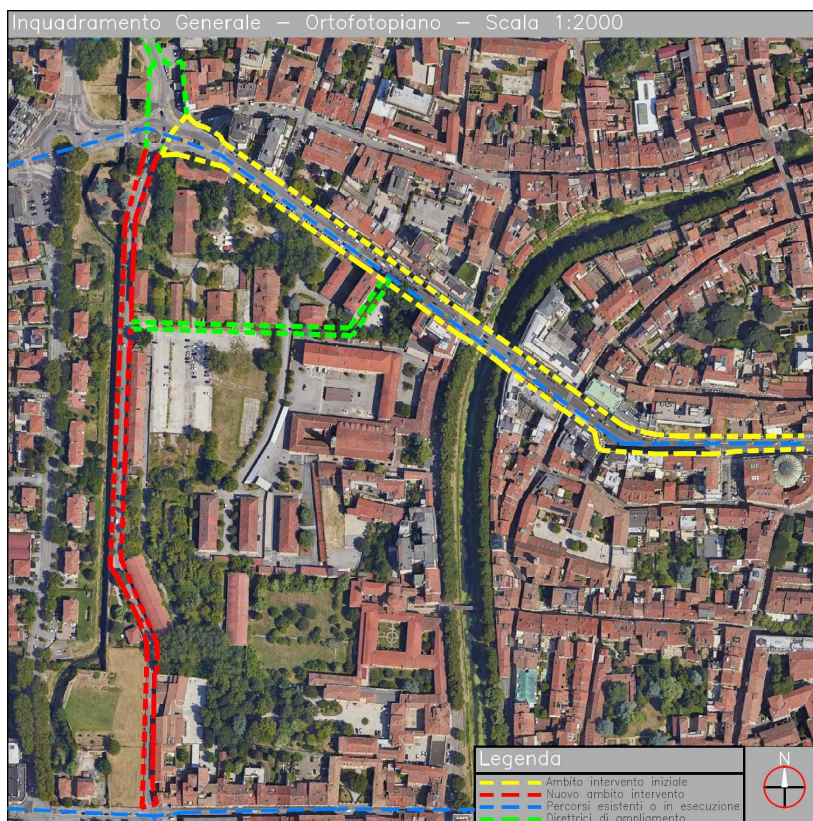
- interseca il tracciato della linea di **Bicipolitana n.4 – Chiesanuova** (che verrà completata, nel tratto di corso Milano con l'intervento del SIR2 sopra richiamato);

- incrocia l'itinerario che, transitando in via S. Prodocimo, mette in comunicazione le Riviere con la circonvallazione interna;

Inoltre si è valutata positivamente la possibilità di attivare i seguenti collegamenti di completamento (in verde):

- attraversamento di Porta Savonarola, per realizzare il ricongiungimento con il percorso ciclabile in via Raggio di Sole;

- realizzazione di una diramazione all'interno del Park Prandina, un parcheggio pubblico all'interno di una caserma militare dismessa ed in procinto di divenire un parco pubblico, al fine di offrire all'utenza un collegamento più diretto con corso Milano e quindi con il centro.





COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PRIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

Via Niccolò Orsini, classificata come strada di quartiere e configurata con due corsie per un unico senso di marcia in direzione corso Milano, è fiancheggiata da un Istituto di Formazione Professionale e dalle infrastrutture della ex caserma "G. Prandina" ed è l'unico punto di accesso del parcheggio collocato nelle aree della dismessa caserma. La situazione attuale della gestione dello spazio di via Orsini è descritta dall'immagine sottostante.



Il progetto prevede la realizzazione di una pista bidirezionale ciclopeditonale in sede propria, sul lato sinistro della carreggiata.

Con la realizzazione della pista è prevista l'eliminazione di una corsia di marcia.

Il fotomontaggio mostra la situazione prevista dal progetto.





COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PRIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

Rispetto del livello qualitativo

Il progetto prevede la realizzazione di interventi innovativi e di qualità. Su via Orsini, la pavimentazione dell'itinerario sarà realizzata con segnaletica del Codice della Strada, ma anche con segnaletica di indicazione ciclistica, insieme ad adeguata colorazione. L'illuminazione prevede l'uso di lampade a LED di ultima generazione e sarà potenziato il servizio esistente di videosorveglianza, con nuove telecamere dedicate al transito dei ciclisti, che prevedono la possibilità di compiere monitoraggi sui passaggi.

Lungo il tratto saranno installate rastrelliere, elementi di arredo e alberature stradali per alzare il livello qualitativo dello spazio.

Costi e benefici attesi

Il progetto prevede il contenimento dei costi di realizzazione. La sede riservata e la possibilità di limitare al massimo le interferenze con la viabilità stradale e con le reti di sottoservizi, consentono tempi di esecuzione e lavorazioni con buone economie di scala.

I benefici attesi consentono di individuare sia un collegamento ciclistico che integra e collega tra di loro i percorsi da e per il centro storico, sia un percorso riservato e protetto per pedoni e ciclisti.

I dati di monitoraggio della mobilità ciclistica del 2018, nelle zone che verranno collegate, mettono in evidenza un consistente utilizzo ciclistico. L'incremento di offerta infrastrutturale contribuirà significativamente all'aumento di ciclisti.

Un risultato atteso, in termini di utilizzo del tracciato ciclistico, consiste nel distribuire con più efficacia la mobilità ciclopedonale a ridosso del centro.

Criteri utilizzati per le scelte progettuali

Gli obiettivi di tale progetto possono essere così sinteticamente elencati:

- migliorare la circolazione e la sicurezza stradale in funzione di una più ampia accessibilità di pedoni e ciclisti
- migliorare le condizioni ambientali complessive e caratterizzare lo spazio urbano della strada
- potenziare l'offerta qualitativa dello spazio urbano stradale
- riorganizzare e riqualificare uno spazio urbano centrale ma dalle caratteristiche semiperiferiche
- ridurre, secondo le disponibilità offerte da questo tipo di provvedimenti, le emissioni di inquinamento atmosferico e acustico.

Descrizione generale degli interventi da realizzare

Su via Orsini, il progetto contempla la realizzazione di un percorso ciclo pedonale con larghezza media di 3.00 – 3.50m di larghezza sul lato sinistro di carreggiata. A livello normativo costituisce una soluzione necessaria e richiesta in applicazione del Codice



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

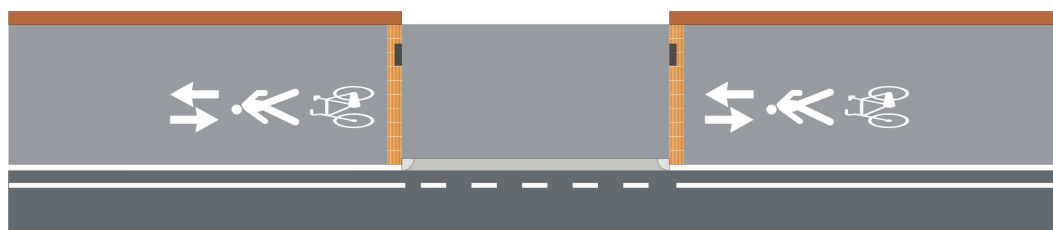
PrIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

della Strada (art.13 e 14), in quanto sulle strade che attraversa sono presenti percentuali elevate di veicoli, con velocità e flussi di attraversamento veicolare sostenuto rispetto a quelli ciclistici e pedonali.

La pavimentazione dell'itinerario sarà di materiali tradizionali e con dedicata colorazione.

L'illuminazione pubblica, trovandosi in un contesto urbano consolidato, sarà integrata a quella stradale, con i pali di altezza di 9.00m e con corpi illuminanti a LED.



L'immagine mostra la tipologia minima di pista ciclabile contigua al marciapiede.

Le misure identificano lo spazio minimo di transito della pista ciclabile, con il dettaglio della posizione degli eventuali elementi verticali che saranno installati.

Capitolato speciale prestazionale

I lavori previsti consistono in sintesi in:

- demolizione delle sovrastrutture stradali (pavimentazioni, marciapiedi e aiuole esistenti, cordonate, conglomerati cementizi e terra)
- demolizione di recinzioni e di muretti di delimitazione di aree
- formazione di fondazione e massicciata stradale
- scarifica del manto stradale esistente
- rimozione e nuova posa di caditoie
- raccordi con la rete fognaria e raccolta acqua esistente
- fornitura e posa di pavimentazione stradale
- posa di nuove cordonate
- stesa di nuovo manto d'usura stradale
- posa di nuove alberature ed arbusti su superficie pedonale e ciclabile e aiuole stradali
- posa di nuova illuminazione stradale e riorganizzazione di quella esistente
- fornitura e posa di segnaletica stradale
- fornitura e installazione di elementi di arredo e ratrelliere.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PrIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

La tipologia degli interventi prevede, così sommariamente elencati, il seguente pacchetto di lavorazioni:

- tracciamenti ed operazioni preliminari
- demolizioni e rimozioni di cordone ed elementi infrastrutturali esistenti; in particolare degli eventuali punti luce esistenti sui luoghi di progettazione, e per la quale si stima necessario l'intervento dell'ente gestore della pubblica illuminazione
- scavi di apertura dei cassonetti stradali per la formazione degli spazi pavimentati, con profondità variabile; per la posa del massetto di fondazione, delle cordone, degli impianti tecnologici e dei pozzetti; doppio taglio della pavimentazione esistente per sede di posa di cordoli su sottofondo di calcestruzzo
- fondazioni stradali, costituente l'ossatura portante della "soprastruttura", compresi le parti in calcestruzzo e ferro, utilizzati anche per la realizzazione di plinti di fondazione dei pali di illuminazione pubblica, per la posa dei cordoli dei marciapiedi e per i raccordi con l'impianto di smaltimento delle acque meteoriche
- opere di pavimentazione, effettuate le scarifiche necessarie; correzione delle livellette
- stesura di binder e successiva posa di tappetino d'usura, rullati, livellati e raccordati per ottenere un corretto deflusso delle acque
- posa di elementi o strutture a finitura delle pavimentazioni particolari definite dal progetto
- impianto elettrico come parte da collegare alla rete attuale di pubblica illuminazione; impianto di smaltimento delle acque meteoriche da raccordare con la rete esistente; eventuale impianto di irrigazione per il verde; altre reti di impianti di sottoservizi
- opere per la realizzazione del verde e di elementi di arredo
- opere di segnaletica stradale (verticale, orizzontale e luminosa).

La realizzazione dell'opera prevede l'utilizzo di materiali e di lavorazioni tradizionali nella costruzione di strade.

A seconda del tratto di intervento, i materiali e gli strati di sottofondazione, fondazione e soprastruttura sono rappresentati nelle sezioni tipologiche degli elaborati grafici e possono essere così sintetizzati:

- strato di sottofondazione, con spessore di circa 40-50 cm
- strato di fondazione, con inerti stabilizzati e rullati, dello spessore di circa 25 cm
- strato di base in conglomerato bituminoso rullato dello spessore di circa 10 cm
- strato di pavimentazione permeabile dello spessore di circa 6/8 cm
- strato di fondazione con cls. armato e rete elettrosaldata 20x20 cm
- strato intermedio in binder rullato di circa 6 cm



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PrIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

- tappetino d'usura in conglomerato bituminoso chiuso rullato dello spessore di circa 2-3 cm.

Dal punto di vista funzionale, il progetto esecutivo è approfondito con la verifica funzionale delle geometrie dei singoli interventi, nel confronto delle caratteristiche funzionali delle strade e con i flussi di traffico che devono far transitare.

La categoria principale dei lavori è la generale **OG 3** per le opere infrastrutturali; le specializzate **OS 9** per le eventuali opere di segnaletica stradale luminosa e la **OS 10** per le opere di segnaletica stradale non luminosa. Sono previste lavorazioni sul verde con categoria **OS 24**.

INDICAZIONI GENERALI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

In relazione al D.Lgs.81/08, i cantieri temporanei o mobili di cui ai lavori di progetto rientrano nella fattispecie di cui all'art.3 comma 3, anche se si prevede che i lavori siano a carico di un'unica impresa.

Il Piano di Sicurezza e Coordinamento, redatto ai sensi del D.Lgs.81/08 appartiene agli elaborati del progetto.

In fase esecutiva dei singoli interventi, deve essere ridotta al massimo l'interferenza con il traffico esistente; i lavori devono consentire il normale passaggio dei veicoli dalle varie direttrici.

Le attività lavorative devono rispettare i criteri imposti dalle norme di legge specifiche e dalle norme dell'Amministrazione.

In alcuni casi, per interventi particolari, deve essere inoltre predisposto un programma per la movimentazione dei mezzi e delle attrezzature da e per il cantiere.

Con la redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento, l'Amministrazione dovrà attenersi agli obblighi previsti dal D.Lgs.81/08, mentre l'Appaltatore dovrà attenersi agli obblighi previsti dello stesso decreto.

STUDIO DI FATTIBILITÀ AMBIENTALE – INDAGINI

Verifica sulle interferenze delle reti aeree e sotterranee

Idoneità delle reti esterne dei servizi

Sono state effettuate le indagini relative alla conoscenza dei luoghi e dei sottoservizi (rilievi e uso degli edifici e degli spazi stradali).

Trattandosi di interventi che non prevedono scavi profondi, tali da intaccare le reti dei servizi interrati esistenti, è stata verificata la localizzazione dei servizi (pozzetti, caditoie, prese,...), per individuare eventuali parallelismi e interferenze con le reti di progetto, con l'obiettivo di soddisfare le esigenze di esercizio degli impianti di progetto stessi.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PRIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

L'alimentazione elettrica degli impianti di illuminazione avverrà mediante derivazione da ENEL con punto di consegna previsto in prossimità di ogni intervento previsto. Gli interventi, previsti nelle somme a disposizione, saranno eseguiti con la supervisione del gestore AcegasApsAmga.

La quota dei nuovi manufatti e dei raccordi con le reti esistenti è stata definita in modo tale da non interferire con le reti dei sottoservizi esistenti.

Aspetti riguardanti la geologia, la topografia, l'idrologia, le strutture e la geotecnica

Indagini geologiche

In base alle conoscenze sommarie dei terreni di fondazione delle zone di progetto, in considerazione del tipo di opera da eseguire e considerato il fatto che si tratta di siti già utilizzati come sedi carrabili, non si è ritenuto necessario eseguire specifiche analisi geologiche.

Indagini topografiche

Il rilievo topografico è stato eseguito e georeferenziato con strumenti di rilevamento GPS. Punti e libretto delle misure sono stati inseriti negli allegati e negli elaborati del progetto.

Indagini idrogeologiche

Per gli stessi motivi prima elencati e considerate le limitate profondità di scavo previste per le opere, non si è ritenuto opportuno eseguire specifiche valutazioni idrogeologiche.

Aspetti riguardanti le interferenze, gli espropri, il paesaggio, l'ambiente e gli immobili di interesse storico, artistico ed archeologico

Indagini patrimoniali

Il seguente progetto prevede l'utilizzo di aree di proprietà comunale. Relativamente all'eventuale coinvolgimento di aree private marginali non note al momento delle verifiche catastali effettuate, si prevede l'attivazione di un accordo tra le parti, finalizzato al miglioramento complessivo delle aree senza con ciò modificare la situazione dello stato di fatto. Il progetto rispetta le previsioni di PRG, per cui non è necessaria alcuna procedura di modifica di destinazione di Piano.

Indagini archeologiche

I lavori si svolgono in aree urbanizzate e periferiche su sito esistente. Il tipo di lavorazioni non prevede scavi su suolo diversi da quelli che sono stati eseguiti per la realizzazione della sede stradale esistente, per cui non si è previsto di effettuare indagini archeologiche.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PrIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

Aspetti relativi all'inserimento degli interventi nel territorio

Compatibilità urbanistica

Gli interventi previsti devono ricoprire spazi destinati dal PRG a sede stradale o al più di fascia di rispetto stradale. Dalle visure catastali effettuate, non si prevede l'occupazione di aree private o comunque aperte al pubblico e sono compatibili con le previsioni del Piano Regolatore.

Inserimento nel territorio

Gli interventi s'inseriscono nel territorio urbano, su sedi stradali e si configurano, nella tipologia di realizzazione, come nuovi interventi della sede esistente.

Studio di fattibilità ambientale

Effetti prevedibili (ambientali – igienici)

Gli effetti positivi prevedibili sull'ambiente e sulla salute pubblica sono i seguenti:

- miglioramento delle condizioni di circolazione e fluidità di traffico (movimento e sosta);
- miglioramento delle condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti.

Scelta e confronto con scenari alternativi – misure di compensazione ambientale

La scelta degli interventi progettati non provocano impatto ambientale, per cui non devono essere approfonditi gli aspetti di valutazione di impatto ambientale, ma piuttosto quelli di un confronto con i settori e gli uffici interni dell'Amministrazione, relativamente a particolari ambiti di pregio storico – architettonico.

Norme di tutela ambientale e di settore

Le normative di riferimento sono relative alla sicurezza della circolazione stradale, al miglioramento delle condizioni di circolazione, sul risparmio energetico e il miglioramento delle condizioni ambientali (riduzione inquinamento):

- normativa vigente sui lavori pubblici
- Codice della Strada
- norme ministeriali sulla costruzione delle strade
- regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo.

Cave e discariche autorizzate e in esercizio

Per ciò che riguarda i lavori di costruzione, la scelta dei fornitori dei materiali e delle cave da cui approvvigionarsi, di norma è data all'appaltatore attraverso i propri circuiti fiduciari.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PRIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

Sarà eventualmente cura della stazione appaltante reperire l'elenco delle cave autorizzate per l'approvvigionamento e la scarica dei rifiuti di cantiere, presso l'ufficio competente.

Gli oneri relativi alla gestione delle eventuali terre e rocce da scavo, compreso il loro trasporto alle discariche autorizzate, sono a carico dell'impresa appaltatrice e devono rispettare le norme vigenti al momento delle lavorazioni.

Soluzioni adottate per il superamento delle barriere architettoniche

L'intervento rispetta le seguenti normative di settore:

- D.Lgs.36/23;
- L.13 del 09.01.89;
- DM n.236 del 14.06.89;
- DPR n.503 del 24.07.96.

L'accessibilità e la fruizione pedonale rappresentano alcuni degli obiettivi principali del progetto.

Per l'abbattimento delle barriere architettoniche le soluzioni adottate consistono:

- nell'abbassamento del marciapiede con rampe di raccordo per gli attraversamenti pedonali;
- nel mantenimento a quota marciapiede degli attraversamenti pedonali ed il raccordo con livellette per i veicoli a motore.

Il dislivello tra il piano del marciapiede e quello stradale non deve superare i 15 cm. La larghezza dei marciapiedi ne consente la fruizione anche da persone disabili in sedia a rotelle.

I raccordi tra il marciapiede ed il livello stradale vengono predisposti con pendenza non superiore all'8%, raccordate in maniera continua con il piano stradale.

Opere di abbellimento artistico o di valorizzazione architettonica

Buona parte del tracciato pedonale e ciclistico si snoda a fianco di fabbricati che attualmente appoggiano direttamente sulla carreggiata stradale. La realizzazione della pista ciclabile a margine degli edifici restituisce architettonicamente un margine di rispetto del fabbricato.

Lungo il tracciato sono previsti l'installazione di elementi di arredo e rastrelliere per le biciclette.

Cronoprogramma delle fasi attuative

Il cronoprogramma di dettaglio è descritto negli elaborati del Piano di Sicurezza e Coordinamento.

Per la realizzazione dell'intervento si stima un tempo di **180gg.** consecutivi.



COMUNE DI PADOVA
SETTORE LAVORI PUBBLICI
Servizio Opere Infrastrutturali
Codice Fiscale 00644060287



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

PRIMUS

Relazione Tecnico Illustrativa di Variante

PROGETTO E LAVORI	DURATA DALL'INIZIO (giorni)
Approvazione progetto esecutivo	0
Inizio lavori	120
Fine lavori	300
Indicazione dei tempi previsti per le fasi attuative dell'intervento	
Inizio lavori	0
SAL 1 Quota 25%	45
SAL 2 Quota 25%	90
SAL 3 Quota 25%	135
SAL 4 Finale Quota 25%	180

Analisi dei costi

Il computo metrico estimativo e l'elenco prezzi unitari definiscono le quantità e i costi delle diverse voci di spesa. Per la realizzazione dell'opera si prevede un impegno di spesa complessivo di **€500.000,00**.

arch. Alberto Marescotti