



comune di
PRATO

Codice Fiscale: 84006890481

Progetto:

PH410 Pista ciclabile lungo via Traversa Il Crocifisso

Fase:

**Progetto di fattibilità tecnico -
economica**

Codice progetto:

PH410

Dirigente del Servizio

Arch. Riccardo Pallini

R.U.P.

Arch. Barbara Giovacchini

Progettisti

Arch. Emanuele Barili

Collaboratori

Arch. Olivia Gori

Arch. Elena Rosati

Codice elaborato:

PHPFTE_A

Oggetto:

Relazione Tecnico / Illustrativa

Scala:

/

Revisione:

Rev. 00

Data:

Dicembre 2023

Cartella informatica:

PHArchivioProgetti/PH410_Via Traversa il Crocifisso

VIA TRAVERSA IL CROCIFISSO

PERCORSO CICLOPEDONALE E SPAZIO PUBBLICO

Relazione tecnico illustrativa

Progettista incaricato:

Arch. Emanuele Barili

Via di Filettole 2/c - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

Committente:

Comune di Prato

Ufficio Lavori pubblici e Mobilità

Piazza Mercatale 31, 59100 Prato

R.U.P.:

Arch. Barbara Giovacchini

VIA TRAVERSA IL CROCIFISSO - realizzazione di nuova ciclabile

Relazione Tecnico Illustrativa

Indice

1. Localizzazione
2. Premessa e motivazioni dell'intervento
3. Inquadramento urbanistico e catastale
4. Descrizione e analisi dei luoghi,
 - 4.1. Potenzialità e criticità
 - 4.2. Attività e tipologie insediative
 - 4.3 Focus su porzioni di Via (carenze e considerazioni varie)
5. Descrizione del progetto
6. Valutazione delle interferenze

1. Localizzazione

Via Traversa il Crocifisso è un tratto di strada a doppio senso che collega tra di loro le frazioni di Fontanelle e Tavola lambendo il lato sud del Macrolotto 1; rappresenta inoltre la viabilità di accesso al Parco delle Cascine.

Il primo tratto in direzione est-ovest, che va da via Roma alle Cascine di Tavola, è oggetto di questo progetto e ospita diverse tipologie insediative, creando una commistione tra funzioni residenziali, artigianali e agricole. Il secondo tratto, che non è invece oggetto di intervento, arriva fino alla rotonda di intersezione con via Gora del Pero.



2. Premessa e motivazione

L'obiettivo generale è di fornire una ricucitura tra Tavola e Fontanelle, garantendo inoltre un collegamento attivo delle due frazioni con il centro storico grazie al percorso ciclabile di via Roma, in parte già realizzato.

La nuova infrastruttura per la mobilità dolce creerà inoltre una nuova connessione tra la città e le Cascine di Tavola: si vuole così incentivare la fruizione del complesso monumentale e paesaggistico a doppia scala, assicurando l'accessibilità efficace sia ai fruitori dei quartieri limitrofi sia per il resto della cittadinanza. La nuova sistemazione non riguarda solo la possibilità di introdurre una corsia dedicata ai velocipedi, è anche l'occasione di ripensare al sistema pedonale e allo spazio pubblico di via Traversa il Crocifisso, migliorare la qualità ambientale e ricucire una spina fondamentale tra quartieri popolosi, rendendola così a misura d'uomo e migliorando la qualità di vita dei residenti.



Strategia generale - Connessioni con la Città

Arch. Emanuele Barili

Via di Filettole 2/c - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

Il PUMS introduce nella programmazione della città il criterio della sostenibilità applicato alla rete delle connessioni. Questo avviene attraverso l'individuazione di obiettivi credibili nello specifico contesto locale ma allo stesso tempo ambiziosi sul piano della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Il Piano Urbano della mobilità sostenibile si basa sui seguenti obiettivi:

Mobilità sostenibile

- Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto
- Garantire accessibilità alla città
- Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada
- Incentivare i comportamenti corretti di mobilità

Equità, sicurezza e inclusione sociale

- Ridurre l'incidentalità stradale
- Ridurre le barriere di accesso
- Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso le modalità di trasporto più sostenibili

Qualità ambientale

- Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti
- Ridurre i consumi energetici
- Ridurre le emissioni di gas climalteranti
- Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore
- Migliorare la qualità del paesaggio urbano, contenere il consumo di suolo

Innovazione ed efficienza economica

- rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica
- internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari
- Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale
- Ottimizzare l'utilizzo delle risorse di mobilità

3. Inquadramento urbanistico e catastale

L'intervento ricade a cavallo tra 3 diverse UTOE: il tratto che va dall'incrocio con via Roma fino al piccolo primo insediamento storico è inserito nell' UTOE n. 6 *"La città in aggiunta"*; il secondo tratto fino a via delle Pavoniere fa parte invece dell' UTOE n. 8 *"La Piana"*. Infine l'ultimo tratto, ovvero quello che arriva fino al Tabernacolo, cade nell' UTOE n. 7 *"I macrolotti"*

Il piano Operativo vigente (approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 14 marzo 2019) prevede l'inserimento di una pista ciclabile lungo l'intero tragitto di via Traversa il Crocifisso, a connettere la ciclabile già esistente di via Roma con la frazione di Tavola, intercettando nel percorso gli itinerari ciclabili delle Cascine e le ciclopedonali esistenti nel Macrolotto 1.

Le carte della pericolosità del territorio individuano l'intervento sotto i seguenti parametri:

- Tavola Af.7 Carta della pericolosità geomorfologica/ G.2 - media: area caratterizzata da bassa propensione al dissesto in relazione alla pendenza ed alla litologia.
- Tavola Af.8 Carta della pericolosità sismica locale (53/R/11)/ S.2 - media: zone suscettibili di amplificazioni locali dove il bedrock sismico è fratturato o affiora con pendenze superiori a 15 gradi; Zone dove affiora il substrato roccioso alterato; Zone stabili suscettibili di amplificazioni locali
- Tavola Af.9 Carta della pericolosità idraulica/ I.2 Pericolosità media
- Tavola Af.10 Carta dei battenti idraulici, l'area non risulta interessata
- Tavola Af.11 Carta del P.A.I./ P1 pericolosità da alluvione bassa
- Tavola Af.12 Carta delle Problematiche idrogeologiche/ vulnerabilità' delle acque sotterranee tra bassa e medio-bassa.

La Tavola Es.3A individua il percorso di via Traversa il Crocifisso come "Tracciati viari presenti al 1954: percorso fondativo".

La Tavola Es.3B riporta la presenza in prossimità del percorso oggetto di intervento di alcune fosse/ canali/ gore (si ricorda inoltre la presenza dell' A.N.P.I.L. delle "Cascine di Tavola" D.C.C.Prato n. 140/07 sempre in prossimità del luogo di intervento).

La Tavola Es.3C Invarianti strutturali: ambiti caratterizzati, individua una porzione del tracciato d'intervento come "struttura agroambientale".

La Tavola Es.4 Sistemi e Subsistemi territoriali, divide il percorso di progetto in 3 parti: Sistema 6 - La città in aggiunta, Sistema 7 - I macrolotti, e infine Sistema 8 - La Piana.

L'unico vincolo sovraordinato che insiste sull'area consiste nel mantenimento del tracciato della viabilità storica: *"tavola Beni Culturali e Paesaggistici - Rischio Archeologico - Viabilità storica (TAV 11.1 e TAV 11.2 del Piano Operativo)"* che individua i beni culturali, architettonici e archeologici, e i beni paesaggistici tutelati ai sensi del D.lgs.42/200.

Per la trattazione completa degli estratti di mappa degli strumenti urbanistici si rimanda ai grafici (TAV PHPFTE_04).

Per praticità nello studio della situazione catastale l'area viene divisa in 2 tronchi.

TRONCO A

Le particelle catastali interessate dall'intervento sul tronco A sono le:

F 91 intera Part 871 per mq 70
F 91 intera Part 867 per mq 50
F 91 intera Part 881 per mq 80
F 91 porzione di Part 691 per mq 85
F 91 porzione di Part 1064 per mq 390
F 91 porzione di Part 1063 per mq 15
F 91 intera Part 1277 per mq 1
F 91 intera Part 1276 per mq 17
F 96 porzione di Part 453 per mq 330
F 96 intera Part 473 per mq 832
F 96 intera Part 472 per mq 53
F 91 intera Part 1004 per mq 10
F 91 intera Part 1002 per mq 6
F 91 porzione di Part 630 per mq 10
F 91 porzione di Part 1221 per mq 70
F 91 intera Part 1070 per mq 100
F 96 porzione di Part 413 per mq 20
F 91 porzione di Part 1065 per mq 20
F 91 porzione di Part 923 per mq 790
F 91 porzione di Part 103 per mq 500

Arch. Emanuele Barili

Via di Filettole 2/c - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

TRONCO B

Le particelle catastali interessate dall'intervento sul tronco B sono le:

F 91 intera Part 1162 per mq 441
F 91 intera Part 1229 per mq 98
F 91 intera Part 1163 per mq 38
F 96 intera Part 536 per mq 10
F 96 intera Part 534 per mq 66
F 96 intera Part 532 per mq 4
F 96 porzione di Part 531 per mq 950
F 96 porzione di Part 530 per mq 990
F 91 intera part 1164 per mq 47
F 91 intera Part 1160 per mq 14
F 91 intera Part 1159 per mq 4
F 91 porzione di Part 93 per mq 5
F 91 intera Part 1158 per mq 19
F 91 porzione di Part 1134 per mq 845
F 91 porzione di Part 99 per mq 120
F 91 porzione di Part 1135 per mq 75
F 91 porzione di Part 1188 per mq 440
F 96 porzione di Part 411 per mq 310

Per la verifica della sovrapposizione del progetto al quadro mappale si rimanda ai grafici (TAV PHPFTE_05).

4. Descrizione e analisi dei Luoghi

Via Traversa il Crocifisso risulta già presente nelle ortofoto del 1954 (IGM); il fronte strada della porzione oggetto dell'intervento si presentava non molto diverso da oggi, costituito prevalentemente da colture agricole che arrivavano a lambire la strada, interrotte solamente da alcune abitazioni in prossimità dell'incrocio con l'attuale via Roma. Altre case coloniche erano distribuite lungo il percorso tra i vari appezzamenti di terra, in posizione più o meno arretrata rispetto alla via principale.

Nella porzione oggetto di intervento la strada ha ad oggi mantenuto questo suo carattere rurale, essendo ancora presenti molti degli appezzamenti di terra che già dagli anni '50 arrivavano ad affacciarsi sulla via. Il vero e proprio cambiamento è avvenuto sul lato nord con l'edificazione tra la fine degli anni '70 e quella degli anni '80 dei capannoni del distretto industriale del Macrolotto e del nuovo comparto industriale e commerciale con accesso da via Roma: quest'ultimo troverà il suo completamento intorno alla metà degli anni '90 con l'edificazione di nuove fabbriche e la viabilità di via Albert Bruce Sabin.

La zona industriale di via Roma si spinge anche ad affacciarsi con accessi carrabili nella porzione iniziale di via Traversa il Crocifisso, mentre i capannoni del Macrolotto rimangono arretrati rispetto al fronte della strada nella porzione di via interessata dall'intervento in oggetto, andando tuttavia a ostruire la visuale della Calvana di cui si godrebbe altrimenti nel tratto terminale in prossimità dell'antico Tabernacolo.

La zona a sud della strada è invece rimasta pressoché invariata dagli anni '50, eccezion fatta per la costruzione intorno ai primi anni del 2000 di alcuni edifici in linea collocati poco dopo l'incrocio con via Roma; si tratta dell'unico esempio di tale tipologia residenziale nel tratto di strada oggetto di studio, che presenta ancora oggi l'edilizia residenziale storica a bassa densità delle case coloniche.

La strada quindi è ad oggi costituita da più tipologie insediative e ospita funzioni differenti tra loro, continuando a mantenere un carattere prettamente residenziale e agricolo, offrendosi come alternativa alla più trafficata via Paronese per il collegamento est-ovest tra Tavola e Fontanelle. La maggior parte del traffico veicolare è concentrata nel primo tratto della via, essendo costrette le auto su via Roma ad una deviazione verso via Sabin se vogliono proseguire in direzione nord-sud, visto il senso unico all'altezza del supermercato Conad.

I vari restringimenti di carreggiata, a tratti anche senza marciapiede, creano numerose situazioni di pericolo per il pedone, che in prossimità degli incroci è costretto ad attraversare la strada in totale assenza di attraversamenti pedonali.

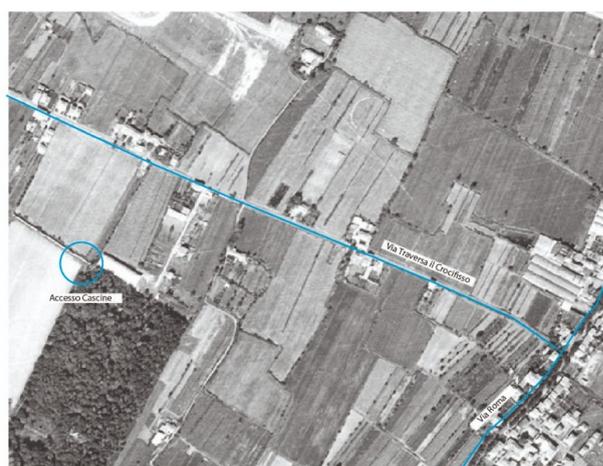
Si conferma così la strada come dominio esclusivo dei mezzi a motore, disincentivando di fatto la mobilità di vicinato verso i servizi (ufficio postale, ristoranti) e verso le Cascine di Tavola. Quest' ultime presentano l'accesso monumentale a nord raggiungibile da via Traversa del Crocifisso attraverso una viabilità laterale che garantisce l'accesso al parcheggio pubblico, a sua volta collegato con un percorso

pedonale all'antico ingresso secondo un tracciato obliquo del tutto casuale, che non segue gli orientamenti del progetto paesaggistico mediceo-lorenese. La strada che originariamente garantiva l'accesso al recinto boscato risulta infatti scomparsa: era posta in asse con l'ingresso monumentale e situata a est della Maestà, ubicata in via Traversa del Crocifisso. Il tracciato è ancora segnato dal fosso che scende verso valle e da un filare di alberi (aceri montani).

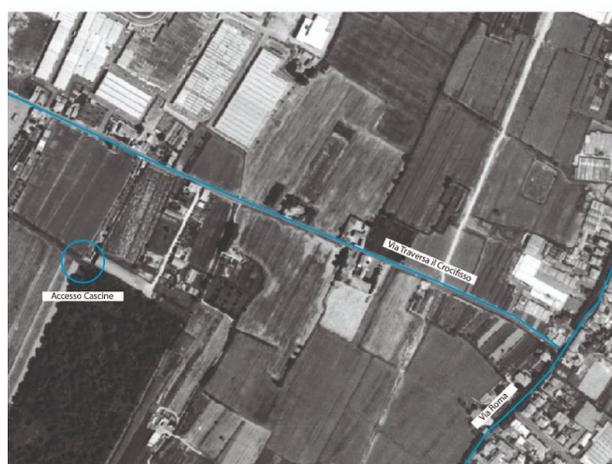
Il percorso ciclabile da intercettare insiste sul tratto di via Roma che inizia dall'intersezione con via di Baciacavallo e prosegue poi appunto fino all'intersezione con via Traversa il Crocifisso, per poi estendersi per un ulteriore tratto di via Roma. Si tratta di un percorso ciclabile e pedonale misto realizzato recentemente, separato dalla strada per mezzo di un'aiuola di sezione varia ospitante alberature, che a volte si restringe a lasciare spazio ai parcheggi a pettine lungo strada.



1954



1978



1988



2000

Arch. Emanuele Barili

Via di Filettole 2/c - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

4.1. Potenzialità e criticità



Arch. Emanuele Barili

Via di Filettole 2/c - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it





7.

Sezione stradale
ampia con presenza di
marciapiede su
entrambi i lati

Edifici che si affacciano
sulla via e che necessita-
no di protezione dal
traffico



8.

Accesso al Parco delle
Cascine sul lato sud
della strada

L'antico
Tabernacolo avrebbe
bisogno di una
maggiore valorizza-
zione



Arch. Emanuele Barili

Via di Filettole 2/c - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

Potenzialità:

- Presenza di porzioni della strada a carattere esclusivamente residenziale e a bassa densità abitativa;
- Possibilità di valorizzare il piccolo parco che ospita un'area di attesa per il bus e schermo i capannoni retrostanti dalla strada;
- Vista panoramica della Calvana e carattere rurale dell'area ancora intatto e da valorizzare;
- Possibilità di valorizzare lo storico agglomerato di edifici e case coloniche che adesso ospitano ristoranti, hotel e residenze;
- Presenza di porzioni con sezione stradale ampia e presenza attuale di marciapiede su entrambi i lati della strada;
- Presenza dell'accesso al Parco delle Cascine sul lato sud della strada;

Criticità:

- Capannoni artigianali aventi accesso che si attesta sulla via, che generano così situazioni di pericolo per il transito di pedoni e biciclette;
- Presenza di edifici che si affacciano sulla via e che necessitano di protezione dal traffico;
- Sezione stradale molto stretta che presenta porzioni senza marciapiede e crea colli di bottiglia;
- Il marciapiede si presenta discontinuo e interrotto su ambo i lati della strada, creando situazioni di criticità per la mobilità di vicinato soprattutto verso il Parco delle Cascine.
- I capannoni artigianali del Macrolotto ostruiscono in alcune sezioni la visuale sulla Calvana;

4.2. Attività e tipologie insediative

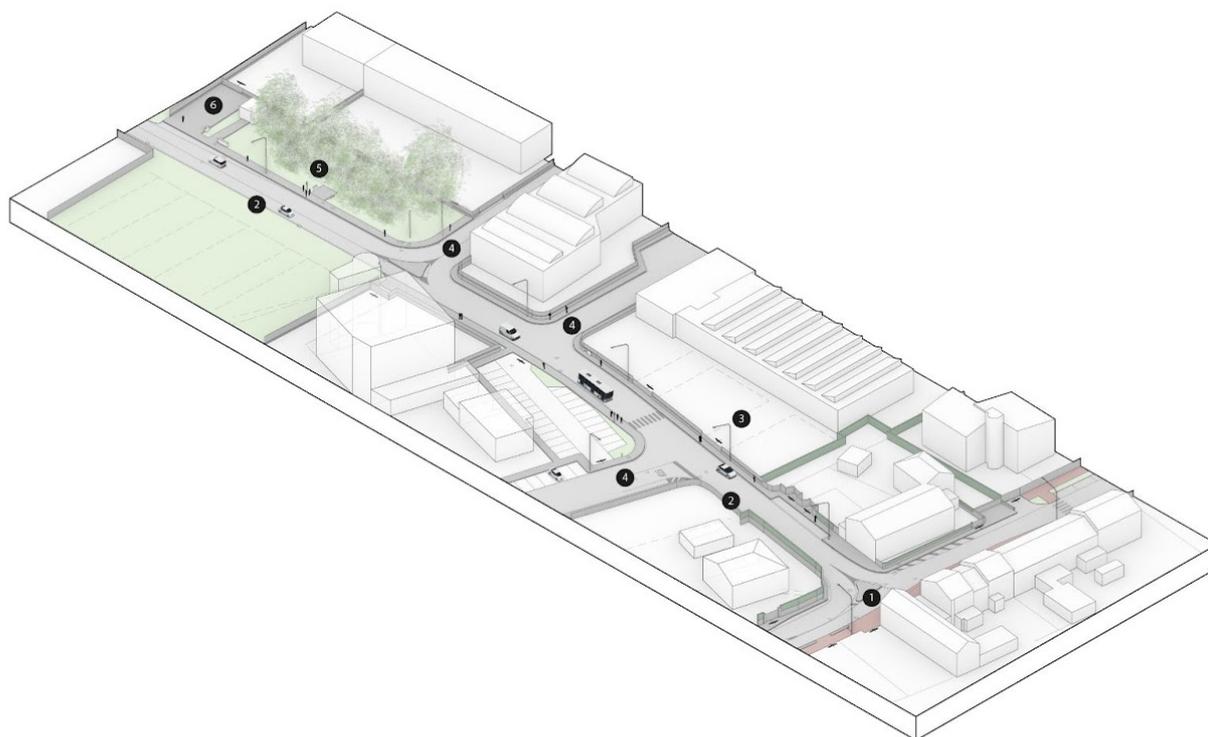


	Residenziale bassa densità	Residenziale media densità	Servizi di vicinato / commerciale a scala piccola	Servizi / commerciale a scala media	Capannoni e Laboratori	Colture agricole/ aree verdi	Parchi Urbani
Attività/ Tipologia insediativa	Terratetti indipendenti con front yard o comunque con accessi singoli indipendenti. Edifici a due piani con commistione lavoro e abitazione (uscio e bottega). Antiche case coloniche.	Edifici in linea con accessi comuni e distribuzione verticale. Edifici a densità abitativa media/ condomini.	Piccolo ufficio postale, ortofrutta, Misericordia locale.	Grandi ristoranti, alberghi.	Laboratori artigianali prevalentemente utilizzati per il settore tessile,	Ampie aree verdi utilizzate a fini agricoli o frutteti.	Aree verdi cittadine per la socialità e la possibilità di stare all'aria aperta.
Interferenza con il traffico	Produzione di traffico veicolare concentrato su inizio/ fine orario lavorativo,	Produzione di traffico veicolare concentrato su inizio/ fine orario lavorativo,	Produzione di traffico veicolare leggero,	Produzione di traffico veicolare leggero, distribuito nella giornata e concentrato in particolari orari,	Produzione di traffico veicolare leggero e pesante, distribuito nella giornata,	Nessuna	Produzione di traffico veicolare leggero distribuito nella giornata.
Interventi necessari e particolari accortezze	Edifici che necessitano protezione dal rumore e dal traffico, necessaria una fascia di rispetto.	Edifici che necessitano protezione dal rumore e dal traffico, necessaria una fascia di rispetto.	Edifici che necessitano di un sistema di parcheggi e di percorsi pedonali ben studiati per implementarli e la fruizione da parte del vicinato.	Edifici che hanno già un proprio sistema di parcheggi privati, necessitano di percorsi pedonali ben studiati per raggiungere i servizi.	Percorso pedonale e ciclabile che dovrà essere ben protetto dal frequente accesso dei veicoli.	Percorso pedonale e ciclabile che dovrà salvaguardare e valorizzare la bellezza del paesaggio agricolo della Piana.	Necessità di percorsi pedonali e ciclabili ben studiati per permettere sia ai fruitori del vicinato che a quelli dell'intera città di raggiungere l'area.

Arch. Emanuele Barili

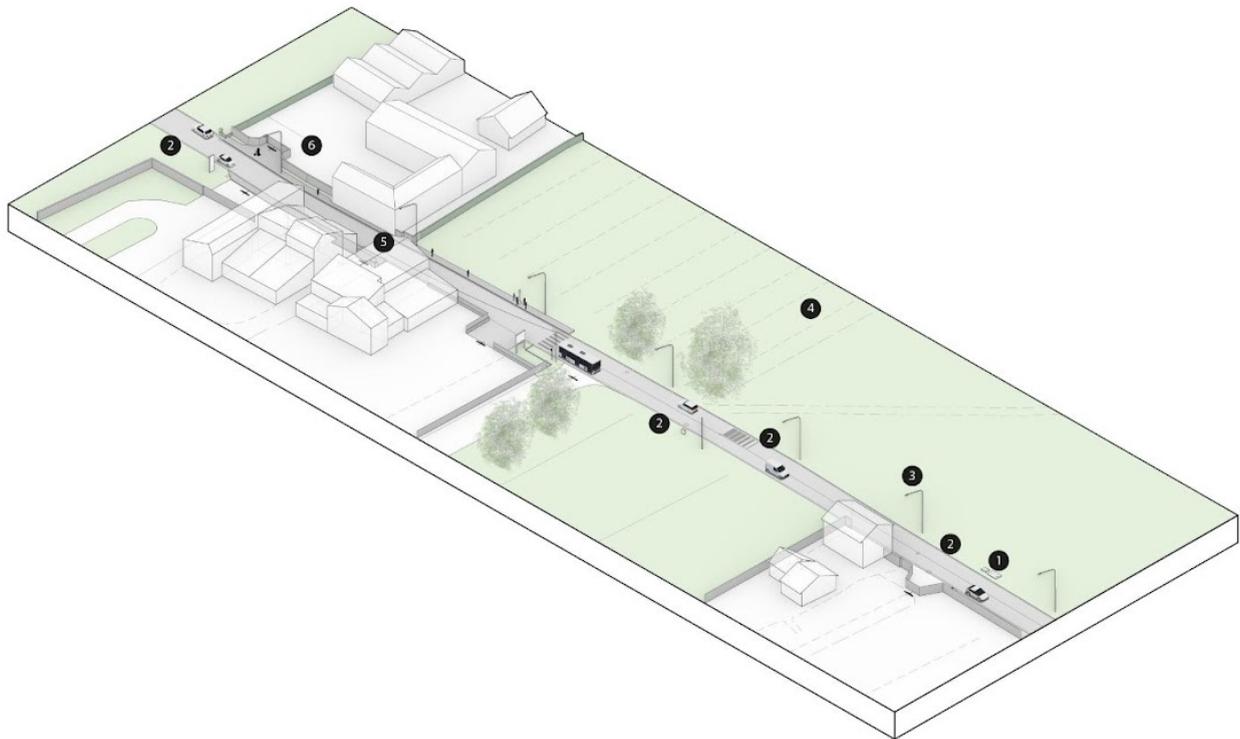
Via di Filettole 2/c - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

4.3 Focus su porzioni di Via (carenze e considerazioni varie)



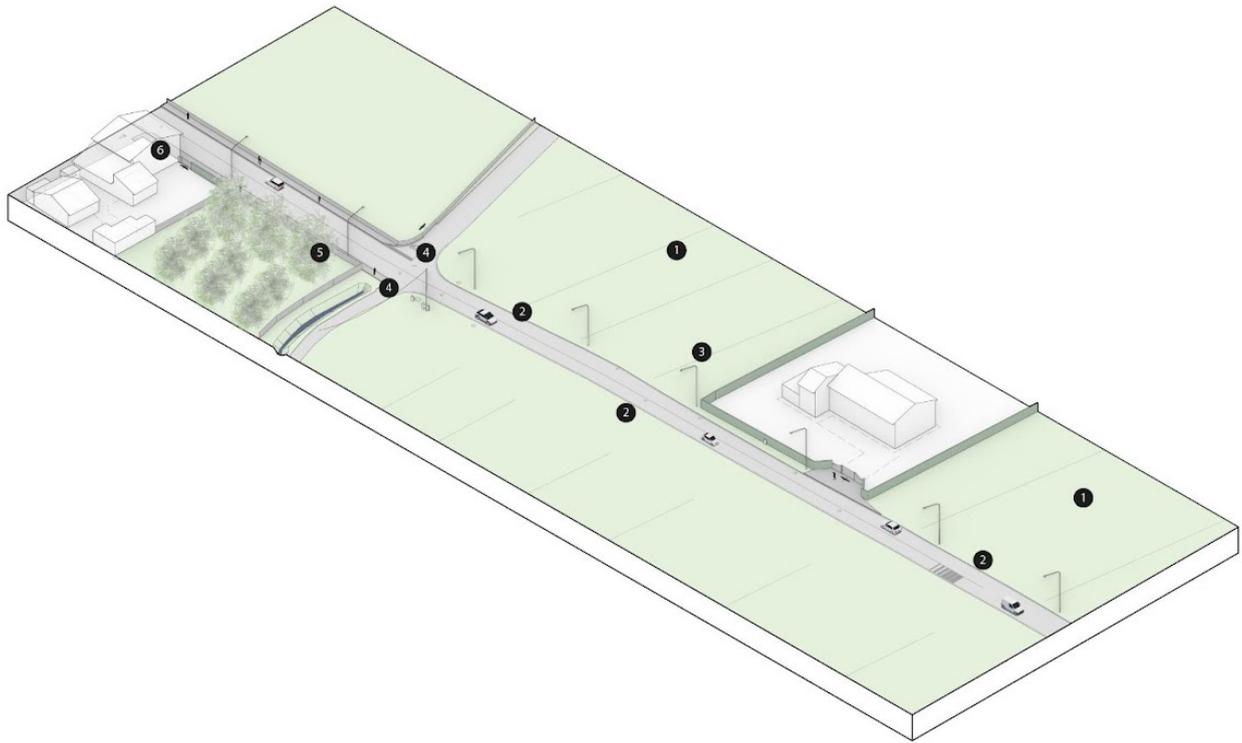
TRONCO A_Porzione 1

1. Ciclabile su via Roma che si sposta sul lato opposto proprio in corrispondenza dell'incrocio con via Traversa il Crocifisso;
2. Assenza di marciapiede;
3. Impianto di illuminazione pubblica sul lato nord della strada;
4. Assenza di strisce pedonali in prossimità dell'incrocio tra strade;
5. Giardino che assicura una buona fascia di protezione tra capannoni industriali e strada. Presenza di uno spazio di attesa per i bus;
6. Passo Carrabile dei capannoni industriali, elevato traffico di mezzi pesanti e potenziale criticità.



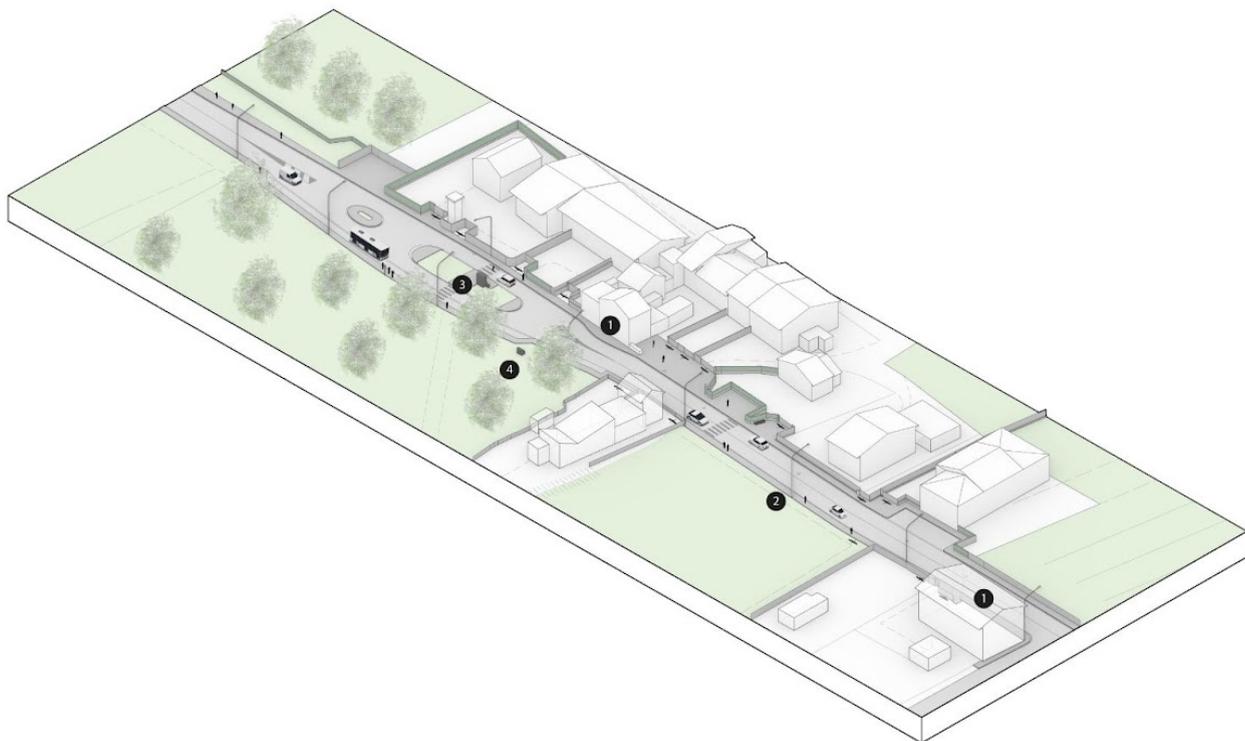
TRONCO A_Porzione 2

1. Gruppo di sottoservizi che si attestano in prossimità della carreggiata stradale;
2. Assenza di marciapiede;
3. Impianto di illuminazione pubblica sul lato nord della strada;
4. Visuale libera sul panorama dei monti della Calvana ;
5. Restringimento importante della carreggiata e marciapiede molto stretto su entrambi i lati; le abitazioni presentano affacci direttamente sulla via senza un front yard a dividere ;
6. Storico nucleo insediativo di case coloniche da valorizzare



TRONCO B_Porzione 1

1. Visuale libera sul panorama dei monti della Calvana;
2. Assenza di marciapiede;
3. Impianto di illuminazione pubblica sul lato nord della strada;
4. Assenza di strisce pedonali in prossimità dell'incrocio tra strade, marciapiede che riparte su entrambi i lati in discontinuità con il tratto precedente;
5. Impianto di illuminazione pubblica si sposta sul lato sud della strada;
6. Le abitazioni presentano affacci direttamente sulla via senza un front yard a dividere.



TRONCO B_Porzione 2

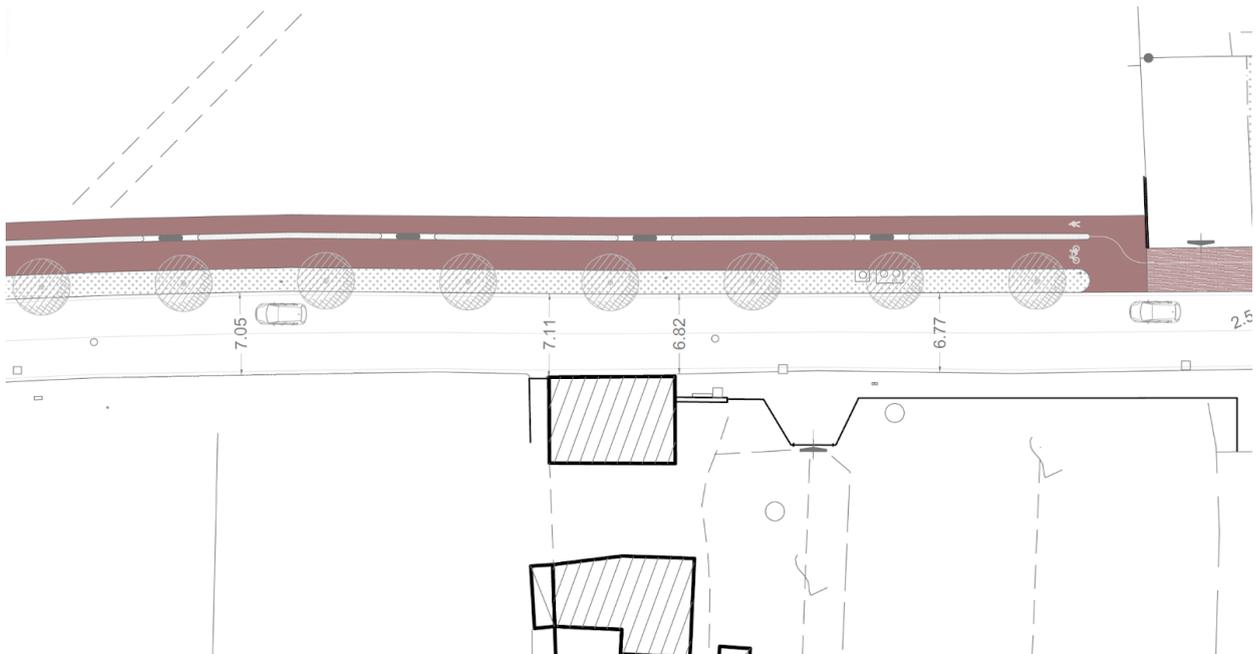
1. Le abitazioni presentano affacci direttamente sulla via senza un front yard a dividere
2. Impianto di illuminazione pubblica si sposta sul lato sud della strada;
3. Presenza dell'antico tabernacolo separato dal contesto;
4. Zona di accesso alle Cascine di Tavola, antico accesso prima della creazione del viale che porta al parcheggio.

5. Descrizione del Progetto

Il progetto prevede, attraverso la realizzazione di nuovi percorsi per la mobilità dolce, la sistemazione di un'area che si è sviluppata nel tempo per contingenze legate alla necessità del trasporto a motore e all'industria, trascurando elementi come la sicurezza, l'accessibilità, la corretta illuminazione, l'ombra e il valore paesaggistico del luogo.

Si prevede di inserire il nuovo percorso sul lato nord della strada, nel tratto che va da Via Roma fino al giardino pubblico in prossimità dell'ingresso delle cascine di Tavola, per poi proseguire sul lato sud.

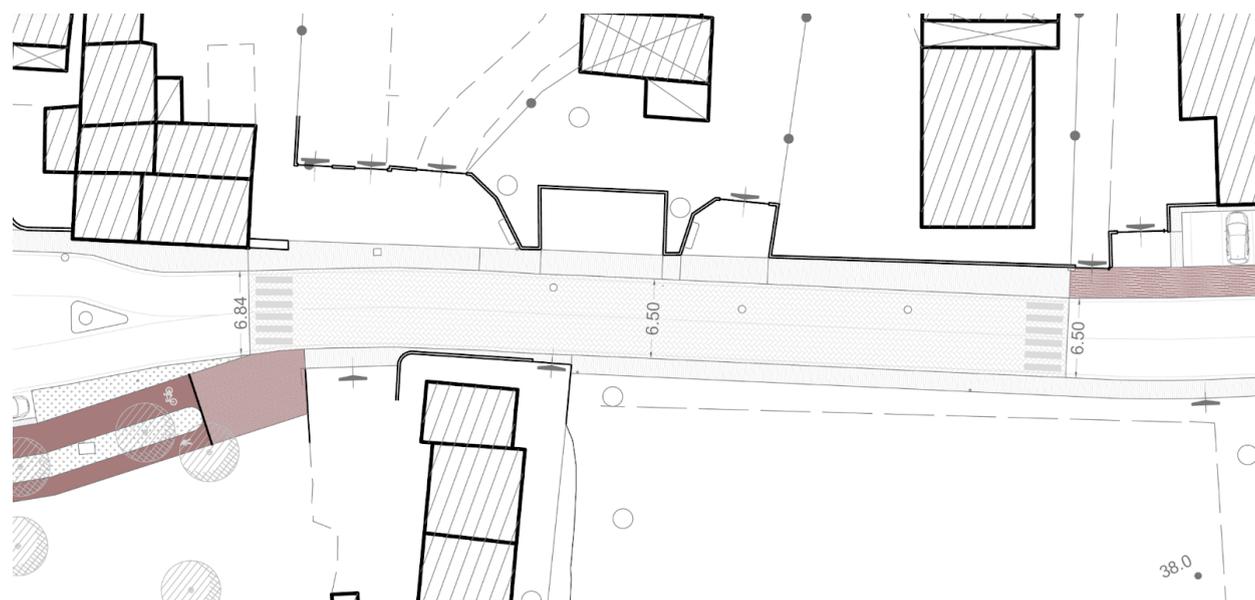
Lo sviluppo sul lato nord assicura la realizzazione di ampi tratti dove ciclabile e pedonale corrono su spazi dedicati, questa scelta permette inoltre di sfruttare la posizione attuale dell'illuminazione stradale, ricavare larghe aiuole per la piantumazione degli alberi ottimizzando l'ombreggiamento sui percorsi.



Arch. Emanuele Barili

Via di Filettole 2/c - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

In prossimità dei restringimenti di carreggiata più importanti, e quindi in prossimità dei nuclei un tempo edificati a ridosso della strada, si prevede la creazione di zone 30, al fine di ridurre la velocità del traffico e permettere a pedoni e ciclisti di muoversi in sicurezza.



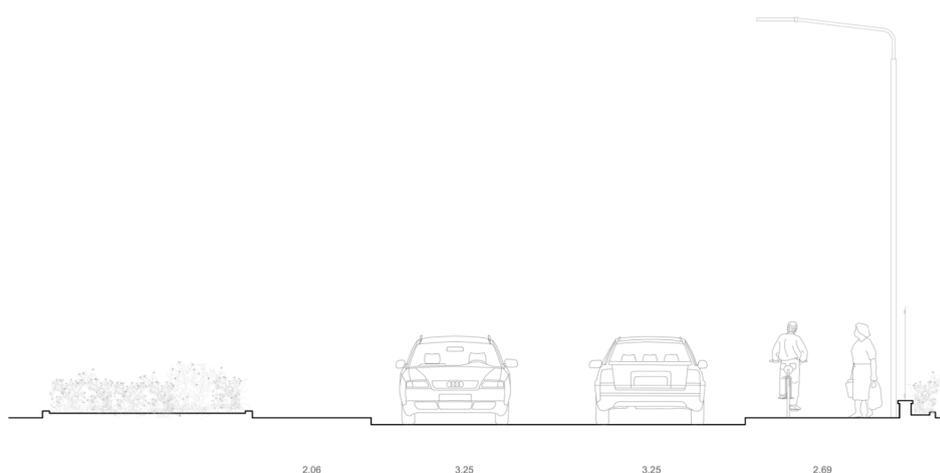
Il progetto prevede di regolare la sezione stradale e renderla quanto più costante possibile, con una strada a doppio senso di marcia larga 650 cm.

In prossimità del primo nucleo di edifici si verifica il restringimento più importante, questo costituisce l'unico punto della strada dove le due carreggiate misurano meno di 650 cm: Il progetto qui prevede di non ingrandire la banchina, al fine di non restringere ulteriormente le due carreggiate; si prevede tuttavia

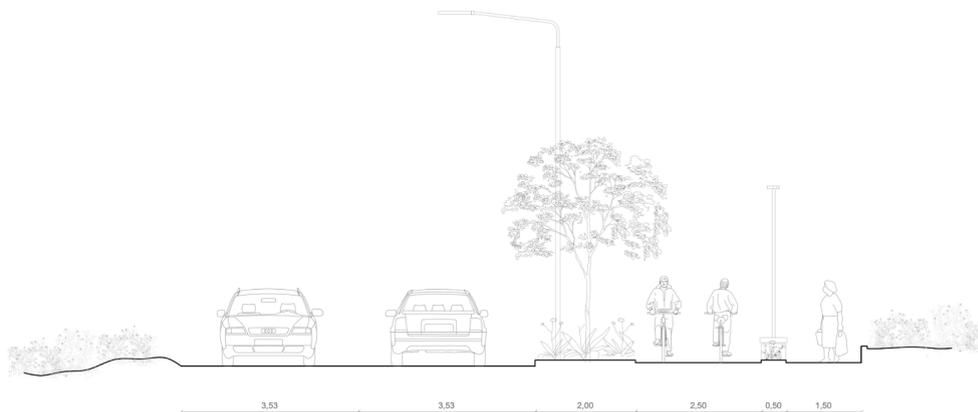
l'istituzione di una zona 30 per rallentare la velocità del traffico.

Lungo i 975 metri di sviluppo di questo tratto di via Traversa del Crocifisso il progetto di mobilità dolce articola 3 diverse soluzioni a seconda delle dimensioni di sezione stradale a disposizione:

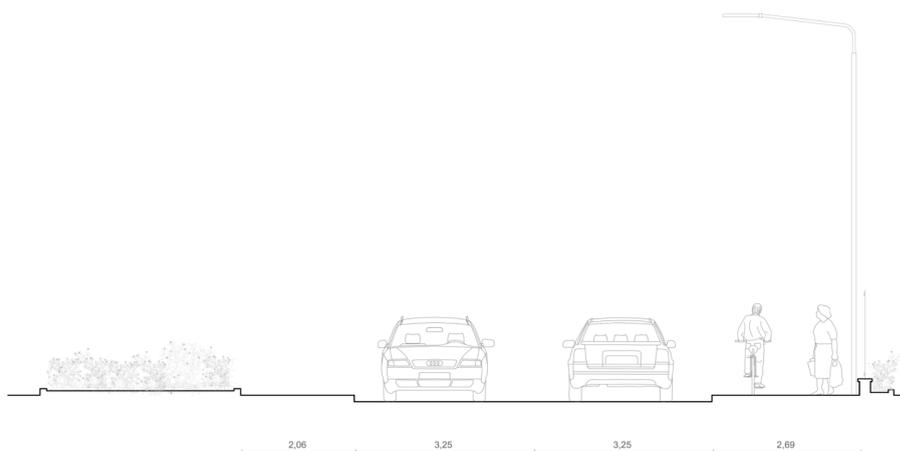
- Nel primo tratto venendo da sud-est, data la sezione e la necessità di risolvere il nodo di collegamento con la ciclopendonale esistente su via Roma, si prevede il continuamento della ciclopedonale fino all'incrocio con via Albert Bruce previo l'allargamento della banchina esistente.



- In prossimità delle aree dove le urbanizzazioni sono assenti, quindi quelle prive di marciapiede o banchine per pedoni e ciclisti, è possibile raggiungere le sezioni corrette per garantire percorsi separati e di adeguate dimensioni: 250 cm per il percorso ciclabile a doppio senso e 150 cm per il camminamento pedonale. Questo permette inoltre di ricavare lo spazio per la piantagione di nuovi alberi e la posa dell'illuminazione, sia quella stradale che quella dei percorsi pedonali e ciclabili. Alcuni tratti a sud del percorso restano tuttavia privi di banchina pedonale, non realizzabili con le risorse a disposizione, in questi casi la sezione stradale delle due carreggiate resta in media più larga dei 650 cm fissati. Questa scelta si rende necessaria sia per l'irregolarità del bordo stradale tra carreggiata e campi, sia per permettere in futuro la realizzazione della nuova banchina pedonale a sud per lo più su suolo pubblico, evitando così il più possibile espropri e riportando la sezione delle due carreggiate a 650 cm.



- In prossimità delle sezioni più strette, quindi quelle nei pressi dei nuclei costruiti, si prevede di ricorrere alla zona 30 per migliorare le condizioni di sicurezza del tratto stradale, permettendo a pedoni e ciclabili di spostarsi con più facilità, migliorando inoltre le condizioni di ingresso e uscita dei veicoli dai passi carrabili esistenti. Nei tratti dove le carreggiate esistenti sono più larghe di 650 cm si decide comunque di uniformare alla dimensione minima, allargando la sola banchina nord. Si prevede l'utilizzo di una pavimentazione al posto dell'asfalto per indicare l'area interessata dal limite di velocità.



6. Valutazione delle interferenze

Da un esame a vista dei pozzetti di ispezione, dei tombini e dei terminali, risulta che l'organizzazione dei sottoservizi non ricalchi con fedeltà l'andamento della strada.

I sottoservizi fognari, per lo più organizzati al centro della carreggiata, seguono una direttrice sfalsata rispetto al percorso viario, come si può apprezzare dalle tavole delle interferenze PHPFTE_06_01 e PHPFTE_06_02, allegate a corredo del progetto. Stessa cosa si può dire dell'elettrodotto, del telefono, di acqua e di gas, per lo più organizzati sopra la banchina dei marciapiedi esistenti nel primo e ultimo tratto del percorso: anche in questo caso il tragitto di tali impianti non risulta lineare, interessando a tratti alcune porzioni di carreggiata, evidente mancanza di una programmazione omogenea negli anni. Il progetto non prevede particolari scavi in prossimità delle banchine esistenti, anche gli scavi previsti nella parte carrabile sono esigui, principalmente volti all'allargamento della banchina ciclo-pedonale come a ritrovare lo stato permeabile del terreno. Gli scavi più profondi che si prevede di condurre sono quelli puntuali per le alberature: sarà quindi importante nella fase progettuale successiva prevedere la profondità di tali sistemi e indire una conferenza di servizi, così da valutare assieme agli enti gestori le eventuali problematiche come le nuove opportunità per rinnovare gli impianti. Il completamento delle urbanizzazioni, in corrispondenza di quelle porzioni senza marciapiede tra via Roma a via del Guanto, costituisce infatti occasione per l'estensione della rete dei servizi.

L'illuminazione stradale insiste sul lato nord fino a via del Guanto, per poi essere disposta sulla banchina esistente del lato sud. Il progetto non prevede di spostare la posizione di corpi illuminanti se non per minimi accorgimenti nei tratti privi di banchine per ottimizzare il passo alternato con degli alberi di nuova piantumazione.

La porzione di ciclabile a sud che si intende realizzare sopra il giardino pubblico di ingresso alle Cascine di Tavola, non rientra nell'area vincolata ("area di rispetto alle Cascine di Tavola, comprendente il parco delle pavoniere - id. bene 91000050047") la quale corrisponde all'esatto perimetro del complesso, non saranno pertanto obbligatori nullaosta da parte della soprintendenza.

Il territorio circostante, a vocazione agricola, è caratterizzato da un articolato sistema delle acque.

Come previsto dalla normativa:

- Testo unico sulle opere idrauliche (Regio decreto 25 luglio 1904, n. 523),
- Legge regionale n. 41/ 2018,
- Legge regionale 79/2012 (che individua il reticolo idrografico)
- il DGRT 1061/2023 (che aggiorna il reticolo idrografico)

Si ritiene necessaria la richiesta del nulla osta idraulico in quanto il progetto dista meno di 10 metri da corsi d'acqua iscritti nel reticolo idrografico, aggiornato con DGRT 1061 del 2023. In particolare si tratta di:

- infrastruttura idrica n° 5868, lunghezza 478.61272, competenza Genio Civile Valdarno Centrale, Scala <50k, sulla quale il progetto prevede di realizzare direttamente una porzione di banchina;
- infrastruttura idrica n° 5996, lunghezza 614.02899, competenza Genio Civile Valdarno Centrale, Scala <50k, non direttamente interessata dal progetto ma distante meno di 10 metri.



Reticolo Idrografico - individuazione delle inf. idriche n°5868 e n°5996

Il Piano strutturale vigente, eccezion fatta per l'invarianza storico insediativa del percorso (*Tracciati viari presenti al 1954: percorso fondativo*), non prevede particolari vincoli.

Il Piano Operativo prevede la realizzazione del percorso ciclabile su via Traversa il Crocifisso, quindi in linea con il presente progetto che attua tale indicazione.

Nel primo tratto di strada, quello a senso unico che va da via Roma a via Sabin, si concentrano sulla banchina nord una serie di chiusini che non riportano iscrizioni o indicazioni. Si può verosimilmente prevedere si tratti di pozzetti di consegna in fognatura di abitazioni, come derivazioni dei sottoservizi pubblici (rete elettricità, acqua e gas) in direzione delle abitazioni e degli edifici industriali.

Per la trattazione completa di tutti i chiusini, numero foto e particella catastale sulla quale insistono, si rimanda all'elaborato PHPFTE_06_01 e PHPFTE_06_02.

Alla luce di quanto osservato e rilevato non sussistono altre interferenze.

Firmato da:

BARBARA GIOVACCHINI

codice fiscale GVCBBR72S43D403Q

num.serie: 167936116566383659840222891331809104411

emesso da: ArubaPEC EU Qualified Certificates CA G1

valido dal 12/12/2023 al 12/12/2026

Barili Emanuele

codice fiscale BRLMNL87B20D612N

num.serie: 74554873200058857857046102859620114950

emesso da: ArubaPEC S.p.A. NG CA 3

valido dal 30/03/2021 al 30/03/2024