



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili



COMUNE  
DI PADOVA

PNRR Missione 5: Coesione e inclusione

Componente 2: Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore

Investimento 2.3: Programma Innovativo della Qualità dell'abitare



**COMUNE DI PADOVA**

Settore Lavori Pubblici

## PROGRAMMA INNOVATIVO NAZIONALE PER LA QUALITA' DELL'ABITARE

**AMBITO: ARCELLA**

PROGETTO ESECUTIVO

Prosecuzione percorso ciclabile San Bellino

Elaborato: RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

RUP: Arch. Alberto Marescotti

Capo Settore: Ing. Matteo Banfi

Progettisti: Arch. Alberto Marescotti  
Ing. Benedetta Cameran  
geom. Alessandra Agosti



Codice intervento n° A7  
CUP H91B21000510001  
LLPP EDP 2021/141  
data: novembre 2022



ELABORATO

01

CODICE

**A7**

 <b>Finanziato dall'Unione europea</b> NextGenerationEU  <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  <b>COMUNE DI PADOVA</b>	<b>Relazione PNRR – DNSH</b>
<p style="text-align: center;">PNRR</p> <p><b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione  <b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore  <b>INVESTIMENTO 2.3</b> – Programma Innovativo della Qualità dell’abitare</p>	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

## Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare – PINQUA

### Ambito d’intervento Arcella

### A7 Prosecuzione percorso ciclabile San Bellino

**CUP H91B21000510001**

**LLPP EDP 2021/141**

### INDICE

<b>PREMESSA.....</b>	<b>2</b>
Rispondenza del progetto alle finalità dell'intervento .....	3
Conformità del progetto ai CAM - criteri minimi ambientali .....	3
Efficienza energetica e sostenibilità ambientale .....	4
Descrizione sintetica del progetto.....	5
PNRR: obiettivi – target – mileston .....	7
Rispetto del livello qualitativo .....	7
Costi e benefici attesi .....	7
Criteri utilizzati per le scelte progettuali .....	7
Categorie dei lavori previsti.....	8
Verifica sulle interferenze delle reti aeree e sotterranee .....	8
Idoneità delle reti esterne dei servizi .....	8
Aspetti riguardanti la geologia, la topografia, l'idrologia, le strutture e la geotecnica.....	8
Aspetti riguardanti le interferenze, gli espropri, il paesaggio, l'ambiente e gli immobili di interesse storico, artistico ed archeologico .....	9
Aspetti relativi all’inserimento degli interventi nel territorio .....	9
Compatibilità urbanistica .....	9
Studio di fattibilità ambientale .....	9
Effetti prevedibili (ambientali – igienici).....	9
Scelta e confronto con scenari alternativi – misure di compensazione ambientale .....	9
Norme di tutela ambientale e di settore .....	10
Cave e discariche autorizzate e in esercizio .....	10
Soluzioni adottate per il superamento delle barriere architettoniche .....	10
Cronoprogramma delle fasi attuative .....	11

 <b>Finanziato dall'Unione europea</b> NextGenerationEU  <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  <b>COMUNE DI PADOVA</b>	<b>Relazione PNRR – DNSH</b>
<div style="text-align: center;">PNRR</div> <b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione <b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore <b>INVESTIMENTO 2.3</b> – Programma Innovativo della Qualità dell’abitare	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

## PREMESSA

Il presente progetto fa parte dell’ambito della proposta della proposta denominata **“Arcella”** redatto dell’Amministrazione Comunale di Padova per partecipare al bando **“Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare”** – PINQUA.

Esso prevede:

- incremento dell’accessibilità e della sicurezza dei luoghi al fine del miglioramento della qualità di vita e dell’ambiente
- aumento delle interconnessioni e dello scambio tra varie realtà di quartiere
- promozione della funzionalità di spazi pubblici valorizzando aree già urbanizzate
- miglioramento della sicurezza stradale attraverso interventi di segnaletica orizzontale
- realizzazione di nuovi arredi urbani
- implementazione delle aree verdi con piantumazione di piante e arbusti nei giardini esistenti
- realizzazione di arredo sportivo outdoor nelle aree limitrofe
- utilizzo della tecnologia BIM per quanto compatibile
- applicazione dei CAM – criteri ambientali in misura superiore ai minimi previsti dalla specifica normativa
- efficienza energetica e sostenibilità ambientale

In particolar modo i temi relativi al BIM, ai CAM e alla sostenibilità Ambientale sono meglio dettagliati in paragrafi successivi.

Gli interventi previsti nel quartiere Arcella del **“Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare”** numero 7 prosecuzione percorso ciclabile, si prefiggono in particolare i seguenti obiettivi:

- incremento della presenza sociale e agevolazione di forme di coesistenza tra abitanti storici e nuovi abitanti
- completamento della rete ciclabile già esistente a nord e a sud del tratto in progetto
- introduzione di nuove connessioni tra poli di servizi e spazi pubblici quali il Parco Morandi, la chiesa di San Bellino, le scuole primarie G. Leopardi, l’area ex Coni e piazzale Azzurri d’Italia queste ultime mediante l’intervento 1 e 2 del **“Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare”** zona Arcella
- valorizzare delle risorse ambientali

 <b>Finanziato dall'Unione europea</b> NextGenerationEU  <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  <b>COMUNE DI PADOVA</b>	<b>Relazione PNRR – DNSH</b>
<div style="text-align: center;">PNRR</div> <b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione <b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore <b>INVESTIMENTO 2.3</b> – Programma Innovativo della Qualità dell’abitare	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

## Rispondenza del progetto alle finalità dell'intervento

Il progetto è coerente con le finalità e i programmi individuati dal **“Programma innovativo nazionale per la qualità dell’abitare”** come riportati in premessa.

Il progetto è inoltre coerente con la visione complessiva della viabilità ciclabile dell’Amministrazione Comunale che ha l’intento di attrezzare con piste ciclabili zone sempre più ampie del territorio padovano. Il progetto si inserisce, quindi, in un quadro di interventi realizzati migliorando la fruibilità complessiva della rete ciclabile.

## Conformità del progetto ai CAM - criteri minimi ambientali

I CAM sono i requisiti ambientali definiti per le varie fasi del processo di acquisto, volti a individuare la soluzione progettuale, il prodotto o il servizio migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita, tenuto conto della disponibilità di mercato.

I CAM, sulla base di quanto stabilito dal Piano per la sostenibilità ambientale dei consumi del settore della pubblica amministrazione, mirano a ridurre gli impatti ambientali, a promuovere modelli di produzione e consumo più sostenibili e circolari, a valorizzare i criteri sociali nei processi di acquisto nonché ad una razionalizzazione, e ove possibile riduzione, dei consumi della pubblica amministrazione

L’efficacia dei CAM è stata assicurata dalla L. 221/2015 e, successivamente, all’art. 34 recante “Criteri di sostenibilità energetica e ambientale” del D.Lgs. 50/2016 “Codice degli appalti” (modificato dal D.Lgs 56/2017), che ne hanno reso obbligatoria l’applicazione da parte di tutte le stazioni appaltanti. I CAM adottati con Decreto del Ministro dell’Ambiente della Tutela del Territorio e del mare.

Nella gestione del progetto, nell’ottica dell’arco di tutto il ciclo di vita, si farà riferimento in particolare ai seguenti CAM in vigore:

- Arredo Urbano - Acquisto di articoli per l’arredo urbano (approvato con DM 5 febbraio 2015, in G.U. n. 50 del 2 marzo 2015)
- Edilizia - Affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici (approvato con DM 11 ottobre 2017, in G.U. Serie Generale n. 259 del 6 novembre 2017) - (per quanto compatibile con il progetto cui trattasi)
- Illuminazione pubblica (fornitura e progettazione) - Acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l’acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l’affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica (approvato con DM 27 settembre 2017, in G.U. n. 244 del 18 ottobre 2017) - (per quanto compatibile con il progetto cui trattasi)
- Illuminazione pubblica (servizio) - Servizio di illuminazione pubblica (approvato con DM 28 marzo 2018, in GU n. 98 del 28 aprile 2018) - (per quanto compatibile con il progetto cui trattasi)

 <b>Finanziato dall'Unione europea</b> NextGenerationEU  <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  <b>COMUNE DI PADOVA</b>	<b>Relazione PNRR – DNSH</b>
<div style="text-align: center;">PNRR</div> <b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione <b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore <b>INVESTIMENTO 2.3</b> – Programma Innovativo della Qualità dell’abitare	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

- Verde pubblico - Servizio di gestione del verde pubblico e fornitura prodotti per la cura del verde (approvato con DM n. 63 del 10 marzo 2020, in G.U. n.90 del 4 aprile 2020)

Il progetto farà inoltre riferimento al CAM incorso di definizione Servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione e manutenzione di strade.

### Efficienza energetica e sostenibilità ambientale

Tutti gli interventi previsti nel presente progetto sono finalizzati all’incremento dell’efficienza energetica e della sostenibilità ambientale in quanto la realizzazione costituisce un passaggio fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi europei stabiliti in ambito energetico-ambientale.

L'efficienza energetica indica la capacità di riuscire a "fare di più utilizzando meno risorse". Ciò è possibile attraverso l'utilizzo delle migliori tecniche e tecnologie disponibili sul mercato e mediante l'adozione di un comportamento responsabile verso gli usi energetici. Essere efficienti energeticamente vuol dire sfruttare l’energia in modo razionale, eliminare sprechi e perdite dovuti al funzionamento e alla gestione non ottimale di sistemi semplici (motori, caldaie, lampade) e/o complessi (edifici, mezzi di trasporto, etc.).

La costruzione di piste ciclabili, nello specifico, ha ricadute positive sul traffico urbano e sulla sicurezza stradale, in una prospettiva di sostenibilità ambientale, di salvaguardia delle risorse naturalistiche e di riduzione dell’inquinamento.

Nel settembre 2015 i governi di 193 Paesi membri delle Nazioni Unite hanno sottoscritto **l'Agenda 2030 per lo Sviluppo sostenibile** da realizzare entro il 2030, in coerenza con l’Accordo sul Clima di Parigi. I 17 Obiettivi (SDGs –Sustainable Development Goals) e i 169 sotto-obiettivi (target) sono stati recepiti dall’Italia e declinati al proprio contesto attraverso la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile approvata nel 2017.

Con questo progetto il Comune di Padova risponde ai seguenti Obiettivi di Sviluppo Sostenibile: 11 Città e comunità sostenibili



**11.2** Entro il 2030, fornire l’accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani.

**11.6** Entro il 2030, ridurre l’impatto ambientale negativo pro capite delle città, in particolare riguardo alla qualità dell’aria e alla gestione dei rifiuti

<div data-bbox="400 118 518 197"></div> <div data-bbox="528 118 724 192">Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU</div> <div data-bbox="743 118 798 170"></div> <div data-bbox="807 132 986 199">Mims Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</div> <div data-bbox="1007 118 1061 197"></div> <div data-bbox="1074 132 1185 179">COMUNE DI PADOVA</div>	Relazione PNRR – DNSH
<div data-bbox="778 237 815 255">PNRR</div> <div data-bbox="384 264 898 322"> <b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione  <b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore  <b>INVESTIMENTO 2.3</b> – Programma Innovativo della Qualità dell'abitare </div>	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

## Descrizione sintetica del progetto

L'itinerario prevede la realizzazione di circa 570 metri di itinerario ciclabile a completamento della rete che collega via Pontevigodarzere alla città. Le vie coinvolte dall'intervento sono porzioni di via del Giglio, di Ansuino da Forlì, di via D. Bramante e via G. Induno. In particolare via del Giglio è una strada a senso unico, a una sola corsia; solo a tratti è munita marciapiede o di corsia pedonale realizzata a raso e protetta da paletti.



*Via del Giglio*

Via Ansuino da Forlì è una strada di quartiere a doppio sensi di circolazione; il tratto interessato all'intervento è quello compreso tra l'incrocio con via del Giglio e l'intersezione con la pista ciclabile (presso il civico 64) che porta alle scuole Briosco e Leopardi



*Via Ansuino da Forlì*



<div data-bbox="400 118 518 197"></div> <div data-bbox="528 118 724 192">Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU</div> <div data-bbox="743 118 798 170"></div> <div data-bbox="807 132 986 199">Mims Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</div> <div data-bbox="1007 118 1061 197"></div> <div data-bbox="1075 132 1185 179">COMUNE DI PADOVA</div>	<div data-bbox="1254 143 1442 165">Relazione PNRR – DNSH</div>
<div data-bbox="778 237 815 255">PNRR</div> <div data-bbox="384 264 898 322"> <div data-bbox="384 264 676 284">MISSIONE 5 – Coesione e inclusione</div> <div data-bbox="384 284 898 304">COMPONENTE 2 – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore</div> <div data-bbox="384 304 847 322">INVESTIMENTO 2.3 – Programma Innovativo della Qualità dell’abitare</div> </div>	<div data-bbox="1246 271 1450 288">APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE</div>

Il breve tratto di via D. Bramante, tra gli incroci con vie del Giglio - Ausinio da Forlì e vie G. Indurno – San Bellino, è a doppio senso di circolazione ed è dotata solo da un lato di marciapiede, mentre sull’altro lato trova posto un parcheggio.



*Via D. Bramante vista provenendo da via G. Induno*

Via G. Induro, infine, è una strada a doppio senso di circolazione dotata di marciapiede su ciascun lato della strada.



*Via G.Induro dove si ha un uso promiscuo della carreggiata come in immagine*

Il progetto prevede la realizzazione del percorso ciclabile realizzato mediante interventi diversi in relazione alla geometria delle sezioni stradali esistenti. In particolare lungo via

 <b>Finanziato dall'Unione europea</b> NextGenerationEU  <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  <b>COMUNE DI PADOVA</b>	<b>Relazione PNRR – DNSH</b>
<div style="text-align: center;">PNRR</div> <b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione <b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore <b>INVESTIMENTO 2.3</b> – Programma Innovativo della Qualità dell’abitare	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

del Giglio si prevede la realizzazione di un marciapiede promiscuo ciclo pedonale in direzione opposta al senso di marcia di marcia della via (in uscita dalla città) e una bike lane nel senso di marcia della strada.

Lungo le vie Arsuino, Bramante e Indurno si prevede la realizzazione di segnaletica orizzontale e il ricorso a pittogrammi per attirare l’attenzione degli altri utenti della strada della possibile presenza di ciclisti.

Il progetto prevede, inoltre, puntuali interventi che mirano ad aumentare la sicurezza stradale tramite la limitazione della velocità del traffico e la realizzazione di attraversamenti stradali rialzati sicuri sugli incroci vie del Giglio – Ansuino da Forlì – D. Bramante, vie D. Bramante – G. Induno – San Bellino e vie G. Segantini – G. Induno.

Il progetto prevede infine la sostituzione dell’impianto di illuminazione pubblica esistente con impianto a LED in linea con le direttive di risparmio energetico e di inquinamento luminoso regionale (Osservatorio sull’Inquinamento Luminoso dell’Arpav).

Dimensioni di massima

<b>Corsie ciclabili o piste su sedi promiscue ciclopedonali</b>	<b>Circa 570 m</b>
<b>Attraversamenti ciclopedonali</b>	<b>Circa 3 numero</b>
<b>Impianto di pubblica illuminazione</b>	<b>Circa 570 m</b>

### PNRR: obiettivi – target – milestone

Si rimanda all’elaborato di progetto 02 Relazione PNRR E DSH per tutti i contenuti specifici al PNRR e DSH.

### Rispetto del livello qualitativo

Il progetto parte da una valutazione complessiva della viabilità ciclabile e del contesto sociale, ambientale e culturale e dell’area.

Il progetto si configura come un complessivo miglioramento per accessibilità, riconoscibilità e attrattività dell’ambito d’intervento.

### Costi e benefici attesi

Il progetto prevede il contenimento dei costi e dei tempi di realizzazione.

I materiali di costruzioni sono di tipo tradizionale.

### Criteri utilizzati per le scelte progettuali

Gli obiettivi di tale progetto possono essere così sinteticamente elencati:



 <b>Finanziato dall'Unione europea</b> NextGenerationEU  <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  <b>COMUNE DI PADOVA</b>	<b>Relazione PNRR – DNSH</b>
<div style="text-align: center;">PNRR</div> <b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione <b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore <b>INVESTIMENTO 2.3</b> – Programma Innovativo della Qualità dell’abitare	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

- migliorare la circolazione e la sicurezza stradale in funzione di una più ampia accessibilità dei residenti e degli utilizzatori
- migliorare le condizioni ambientali complessive
- ridurre, secondo le disponibilità offerte da questo tipo di provvedimento, le emissioni di inquinamento atmosferico e acustico.

### Categorie dei lavori previsti

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 saranno rappresentati nelle sezioni tipologiche degli elaborati grafici del progetto esecutivo

La categoria principale dei lavori è la generale **OG 3** per le opere infrastrutturali; si prevedono anche lavorazioni inerenti alla categoria specializzata **OS 10** per le opere di segnaletica stradale non luminosa.

### Verifica sulle interferenze delle reti aeree e sotterranee

#### Idoneità delle reti esterne dei servizi

Sono state effettuate le indagini relative alla conoscenza dei luoghi.

Trattandosi di interventi che non prevedono scavi profondi, tali da intaccare le reti dei servizi interrati esistenti, ne sarà comunque verificata la localizzazione (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.

L’alimentazione elettrica degli impianti di illuminazione avverrà mediante derivazione da ENEL con punto di consegna previsto in prossimità di ogni intervento previsto.

### 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 non si è ritenuto necessario eseguire analisi geologiche in considerazione del tipo di opera da eseguire e del fatto che si tratta di sedi stradali già utilizzate come sede carrabile.

#### Indagini topografiche

In base al tipo di intervento sono stati utilizzati i supporti cartografici già in possesso dell’amministrazione.

#### Indagini idrogeologiche

 <b>Finanziato dall'Unione europea</b> NextGenerationEU  <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  <b>COMUNE DI PADOVA</b>	<b>Relazione PNRR – DNSH</b>
<div style="text-align: center;">PNRR</div> <b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione <b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore <b>INVESTIMENTO 2.3</b> – Programma Innovativo della Qualità dell’abitare	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

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 pubbliche di proprietà pubblica e comunale. 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 prevede di effettuare indagini archeologiche.

## **Aspetti relativi all'inserimento degli interventi nel territorio**

### **Compatibilità urbanistica**

Gli altri interventi previsti devono ricoprire spazi destinati dal PRG a sede stradale o al più di fascia di rispetto stradale.

Gli interventi s'inseriscono nel territorio urbano, su sedi stradali e arginali 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 sicurezza per pedoni e ciclisti.
- migliore fruizione di spazi per la socializzazione e lo svolgimento di attività fisica ed in particolare il Parco Morandi, la chiesa di San Bellino, le scuole primarie G. Leopardi, l'area ex Coni e Piazzale Azzurri d'Italia
- miglioramento delle condizioni di accessibilità per la circolazione e la fluidità di traffico (movimento e sosta)

### **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.

 <b>Finanziato dall'Unione europea</b> NextGenerationEU  <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  <b>COMUNE DI PADOVA</b>	<b>Relazione PNRR – DNSH</b>
<div style="text-align: center;">PNRR</div> <b>MISSIONE 5</b> – Coesione e inclusione <b>COMPONENTE 2</b> – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore <b>INVESTIMENTO 2.3</b> – Programma Innovativo della Qualità dell'abitare	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

## 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.

Sarà eventualmente cura della stazione appaltante reperire l'elenco delle cave autorizzate per l'approvvigionamento e la discarica 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.50/16
- L.13 del 09.01.89
- DM n.236 del 14.06.89
- DPR n.503 del 24.07.96

Nella progettazione esecutiva, si farà inoltre riferimento al Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche P.E.B.A. 2020-2030 approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 2019/0489 del 08/08/2019

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;

 <b>Finanziato dall'Unione europea</b> NextGenerationEU  <b>Mims</b> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili  <b>COMUNE DI PADOVA</b>	<b>Relazione PNRR – DNSH</b>
<div>MISSIONE 5 – Coesione e inclusione</div> <div>COMPONENTE 2 – Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore</div> <div>INVESTIMENTO 2.3 – Programma Innovativo della Qualità dell’abitare</div> <div>PNRR</div>	APPR_01_EDP2021_141_RELAZIONE

- nel mantenimento a quota marciapiede degli attraversamenti pedonali e 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.

### Cronoprogramma delle fasi attuative

Per la realizzazione di lavori relativi all’intervento di cui trattasi, si stima un tempo di **180gg.** consecutivi.

PROGETTO E LAVORI	DURATA DALL’INIZIO (giorni)
Affidamento lavori e stipulazione contratto	0
Inizio lavori	90
Fine lavori	180

arch. Alberto  
Marescotti\