

**OGGETTO: PERCORSO CICLABILE PARCO MEDIO LAMBRO – MARZABOTTO.
APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE.**

LA GIUNTA COMUNALE

Vista l'allegata relazione del Settore Infrastrutture a rete, Riqualificazione Urbana, Mobilità in data 08.03.2004 Protocollo di Settore n. 1235 ed accogliendone le motivazioni e conclusioni;

Visti i pareri espressi a norma dell'art. 49 – 1° comma del D. Lgs. 18/8/00 n. 267 come da foglio allegato;

Richiamato l'art. 134 - 4° comma del D. Lgs. 18/8/00 n. 267;

Con voti unanimi, espressi nelle forme di legge, anche per quanto riguarda l'immediata eseguibilità della presente;

DELIBERA

1) di approvare il progetto preliminare di realizzazione percorso ciclabile Parco Medio Lambro - Marzabotto, composto dai seguenti elaborati, di cui agli atti:

- a) Relazione e Quadro Economico
- b) Stima sommaria costi
- c) Elaborati grafici:
 - TAV. 01 – Planimetria generale
 - TAV. 02 – Sezioni tipo
 - TAV. 03 - Viabilità

specificato secondo il seguente quadro economico:

Importo lavori a base d'appalto	€ 189.000,00
IVA 10%	€ 18.900,00
Varianti e imprevisti (compresa IVA)	€ 18.900,00
Spese tecniche (incentivi art.18, spese per pubblicità, allacciamenti, coord. sicurezza, ecc.)	€ 13.200,00
TOTALE	<u>€ 240.000,00</u>

2) di imputare la spesa complessiva di € 240.000,00 al Tit. 2 Funz. 8 Serv. 1 Cap. 3044/09 "Piste ciclabili – estensione rete" del Bilancio Pluriennale 2005 (reg. 2004/641 plur. 23);

3) di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 - 4° comma del D. Lgs. 18/8/00 n. 267.

PERCORSO CICLABILE PARCO MEDIO LAMBRO - MARZABOTTO

Relazione

PREMESSA

Il territorio di Sesto San Giovanni è dotato attualmente della pista ciclabile di via Rovani che collega il parco Nord con la zona centrale della città (incrocio Casiraghi – Rovani) e della pista ciclabile lungo v.le Casiraghi attualmente in fase di realizzazione che collegherà una volta completata la zona del Rondò all'innesto della SP5, oltre a tratti di percorsi ciclabili previsti nelle varie aree soggette a opere di urbanizzazione.

La realizzazione di nuove piste ciclabili nel territorio sestese ha origine sia da input normativi (legislazione nazionale e regionale) che impongono alle città di dotarsi di itinerari ciclabili, sia dalle richieste pervenute dalla cittadinanza di un itinerario ciclabile più ampio che riguardi tutti i quartieri della città.

Lo studio preliminare delle piste parte da una considerazione allargata al sistema della mobilità ciclabile dell'area metropolitana milanese e limitrofa (pianificazione sovracomunale). Si pone come scopo quello di collegare attraverso delle dorsali principali le piste già esistenti e quelle in progetto dei vari Comuni confinanti: dalla pista ciclopedonale lungo la Martesana del Comune di Milano, alla pista del Parco Nord dei Comuni di Cinisello Balsamo e Sesto fino a raggiungere il nuovo sistema di piste in progetto del Parco della Media Valle del Lambro.

IL PROGETTO

Lo studio del percorso inizia con un'indagine generale (planimetria scala 1: 5000) rappresentata attraverso un'analisi dello stato di fatto dei servizi a verde (senza essere un rilievo esaustivo) e delle attrezzature collettive che il territorio di Sesto offre alla cittadinanza. Il percorso tenta di collegare i centri di svago quali i parchi, giardini e attrezzature sportive e i servizi

collettivi come scuole e centri civici, attraverso o una pista ciclabile vera e propria oppure, dove i calibri stradali sono troppo stretti come nel centro civico, attraverso un percorso possibile creato grazie alle aree pedonali già esistenti, ai vialetti dei giardini e ai marciapiedi allargati.

L'itinerario ciclabile così come prevede il Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n.557/99 verrà realizzato mediante due tipologie:

- pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata (rappresentata nella planimetria con linea piena di colore rosso)
- percorso ciclabile possibile promiscuo con quelli pedonali o veicolari (rappresentato nella planimetria con linea vuota di colore rosso)

Gli attraversamenti delle carreggiate stradali saranno realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali protetti e con isole rompitratte.

Il tratto individuato ed oggetto del presente progetto sarà realizzato dall'ingresso di via Pisa del Parco della Media Valle del Lambro, lungo le vie Pisa, Savona e Marzabotto, fino al nuovo giardino del comparto Fola.

Il suddetto percorso ciclabile sarà realizzato in sede propria a doppio senso di marcia in fregio al marciapiede esistente sul lato nord della via Pisa, sul lato est della via Savona e sul lato sud della via Marzabotto.

L'ultimo tratto di via Marzabotto, immediatamente prima di raggiungere il giardino Fola, verrà realizzato in sede promiscua ciclabile e pedonale sul marciapiede per motivi di sicurezza. In quel punto infatti se restasse in carreggiata, la pista si troverebbe all'esterno di una curva di raggio ristretto con conseguente pericolo di svio per i veicoli che la percorrono.

La ciclopista avrà una larghezza pari a 3,00 m più lo spazio di 0,70 m (0,50 minimo in condizioni di sezione ristretta) per un elemento dissuasore avente funzione di separazione tra la pista ciclabile e la carreggiata destinata ai veicoli a motore.

Il fondo della pista verrà realizzato con un conglomerato bituminoso di colore rosso.

Per consentire l'inserimento della ciclopista e contemporaneamente minimizzare la soppressione di posti auto, i sensi di marcia in via Pisa (nel tratto interessato) e in via Savona passeranno dall'attuale doppio senso a senso unico, mentre in via Marzabotto sarà sufficiente modificare la giacitura degli attuali stalli di sosta a lisca di pesce portandoli in linea. Diversamente non sarebbe possibile adottare delle soluzioni tecniche valide a risolvere i problemi di conflittualità che inevitabilmente si andrebbero a generare sia con i pedoni (soluzione su marciapiede), in una zona interessata da un flusso notevole di utenza (vicinanza scuola "Marzabotto"), che con i veicoli a motore trattandosi di un tratto di strada in curva.

La realizzazione di questo intervento viene ritenuta fondamentale al fine della connessione della zona orientale della città e del Parco della Media Valle del Lambro con il centro civico (mediante la sua connessione alla contestualmente progettata ciclopista Marx – Adige attraverso i giardini esistenti Fola e Marx).

Unitamente al realizzato itinerario di via Rovani e di viale Casiraghi e al contestualmente progettato itinerario che interessa le vie Marx e Adige, il centro della città di Sesto viene direttamente collegato con i comparti settentrionali, orientali e occidentali del territorio comunale nonché con la ciclopista lungo la SP5, diventando così parte di una rete di ordine sovracomunale.

Questo aspetto di sovracomunalità verrà in prospettiva evidenziato dalle successive realizzazioni in connessione con Milano e Cologno Monzese lungo il tracciato del fiume Lambro e della Martesana.

Le caratteristiche dell'itinerario in progetto, coerente con gli altri interventi già realizzati e in previsione, sono innanzitutto : la riconoscibilità immediata per il ciclista che si raggiunge con una colorazione diversa rispetto alla strada e con l'apposizione di segnaletica orizzontale e verticale; la sicurezza mediante elementi separatori e attraversamenti protetti.

Il percorso integra verso nord l'attrezzaggio già iniziato della dorsale Est-Ovest cittadina (anche via Rovani ha lo stesso orientamento).

I calibri stradali interessati, comunque relativamente ristretti, costringono a una revisione dello schema circolatorio.

L'attuazione di tale nuovo schema, comunque, consentirà una maggiore protezione del quartiere da flussi in transito non pertinenti, devianti da itinerari più congestionati, che potrebbero pericolosamente aumentare a seguito della prossima apertura della connessione Edison – Italia (verso via Mazzini) in corso di realizzazione nel comparto Concordia Sud.

IL QUADRO ECONOMICO

Il quadro economico è così determinato:

Importo lavori a base d'appalto	Euro 189.000,00
IVA 10%	Euro 18.900,00
Varianti e imprevisti (compresa IVA)	Euro 18.900,00
Spese tecniche (incentivi art.18, spese per pubblicità, allacciamenti, coord. sicurezza, ecc.)	Euro 13.200,00
TOTALE	Euro 240.000,00

CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE

Tutti gli elementi relativi all'appalto saranno specificati nel bando di gara.

PRIME INDICAZIONI SUL PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

Come previsto dalle disposizioni del D.lgs. 494/96 e successive modifiche ed integrazioni, con il progetto esecutivo sarà necessario redigere il Piano di Sicurezza e Coordinamento in quanto all'interno del cantiere è prevista la presenza di più imprese ed il rapporto uomini giorno è superiore a 200:

- Ammontare presunto dei lavori	€ 189.000,00
- Incidenza manodopera (35%)	€ 66.150,00
- costo medio di un operaio specializzato all'ora	€ 26,21
- costo medio di un operaio	
- al giorno (€/ora 26,21x8)=	€ 209,68

$$\text{Rapporto U-O} = \text{€ } 66150,00 / \text{€ } 209,68 = 315$$

Nella valutazione dei costi della sicurezza sarà necessario valutare quelli sostenuti dall'impresa per l'allestimento di opere provvisorie, per l'uso di

macchine che tengano conto dei bisogni di sicurezza e l'uso dei DPI:

1. Costo delle opere provvisorie di protezione;
2. Costo di tutti gli apprestamenti previsti nel PSC;
3. Costo delle misure preventive e protettive e dei DPI eventualmente previsti nel PSC per lavorazioni interferenti;
4. Costo degli impianti di terra e di protezione contro le scariche atmosferiche, etc.;
5. Costo dei mezzi e dei servizi di protezione collettiva;
6. Costo delle procedure, contenute nel PSC e previste per specifici motivi di sicurezza;
7. Costo degli eventuali interventi finalizzati alla sicurezza e richiesti per lo sfasamento spaziale o temporale delle lavorazioni interferenti;
8. Costo delle misure di coordinamento relative all'uso comune di apprestamenti, attrezzature, infrastrutture, mezzi e servizi di protezione collettiva;
9. Costo delle opere relative alle interferenze;
10. Costo delle opere relative all'impiantistica;
11. Costo prevenzione incendi e squadre di emergenza;
12. Costo informazione e formazione lavoratori;
13. Costo per i controlli sanitari dei lavoratori;
14. Costo per la partecipazione, cooperazione e controllo;
15. Costo per aggiornamento SPP, dei RLS, ecc.;
16. Costo della cartellonistica stradale e segnalazione con operatori a terra;

ELABORATI DI PROGETTO

Il presente progetto preliminare è composto dai seguenti elaborati:

1. Relazione e Quadro Economico
2. Stima sommaria costi
3. Elaborati grafici:
 - TAV. 01 – Planimetria generale
 - TAV. 02 – Sezioni tipo
 - TAV. 03 - Viabilità

Visto quanto sopra si propone di:

1. **approvare** il presente progetto preliminare;
2. **approvare** il quadro economico per un importo complessivo di € 240.000,00
3. **imputare** la spesa complessiva di € 240.000,00: al Titolo 2 Funz. 8
Serv. 1 Cap. 3044/9 "Piste ciclabili – estensione rete" del
bilancio pluriennale 2005.

Sesto San Giovanni, 05 marzo 2004



IL PROGETTISTA
(Dott. Ing. S. Mondani)

IL RESPONSABILE
DEL PROCEDIMENTO
(Dott. Ing. C. N. Casati)

