



comune di
PRATO

Codice Fiscale: 84006890481

Progetto:

PH386_Comuni in pista Realizzazione di nuova ciclabile di Via Galcianese - Lotto 1

Fase:

Progetto definitivo

Codice progetto:

PH386

Dirigente del Servizio

Arch. Riccardo Pallini

R.U.P.

Geom. Gerarda Del Reno

Progettista

Arch. Emanuele Barili

Collaboratori

Arch. Olivia Gori

Arch. Elena Rosati

Codice elaborato:

PHPD_A

Oggetto:

Relazione tecnico illustrativa

Scala:

Revisione:

Rev. 01

Data:

Giugno 2022

Cartella informatica:

PHArchivioProgetti/PH386_ciclabile
Galcianese lotto 1

VIA GALCIANESE

**COMUNI IN PISTA_REALIZZAZIONE DI NUOVA CICLABILE “LOTTO 1”
PH 386 / Progetto definitivo – Relazione tecnico illustrativa**

Progettista incaricato:

Arch. Emanuele Barili

Via Ferrucci 41 - 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.:

Geom. Gerarda del Reno

CICLABILE GALCIANESE “LOTTO 1” – Progetto definitivo

Relazione tecnico illustrativa

Indice

1. Localizzazione
2. Premessa e motivazioni dell'intervento
3. Inquadramento urbanistico e catastale
4. Descrizione e analisi dei luoghi
5. Descrizione del progetto
6. Valutazione delle interferenze
7. Studio di prefattibilità ambientale
8. Quadro Economico

Riepilogo elaborati

PHPD_01 Planimetria generale stato di progetto;
PHPD_02 Planimetria stato di fatto;
PHPD_03 Planimetria sovrapposto;
PHPD_04 Estratti piano;
PHPD_05 Planimetria aree di intervento;
PHPD_A Relazione tecnico illustrativa;
PHPD_B Piano manutenzione dell'opera;
PHPD_C PSC – Stima costi sicurezza;
PHPD_D Elenco prezzi unitari;
PHPD_E Computo metrico;
PHPD_F Schema di contratto e capitolato speciale d'appalto;
PHPD_G Cronoprogramma e calcolo uomini-giorno;

1. Localizzazione

Via Galcianese è un tratto di strada a doppio senso che collega il quartiere di Galciana al centro storico.

Il primo tratto in direzione nord-est, che va dalla rotonda del Pino fino a via Cavour, è stato già oggetto di ripensamento e ospita una ciclabile. Il secondo tratto invece, oggetto di questo progetto, corre in direzione nord-ovest e ospita una grande diversità di funzioni e tipologie insediative. L'asse funziona inoltre da pettine di distribuzione per il comparto di servizi e negozi di vendita all'ingrosso stretti tra la via Galcianese e la tangenziale della Declassata.

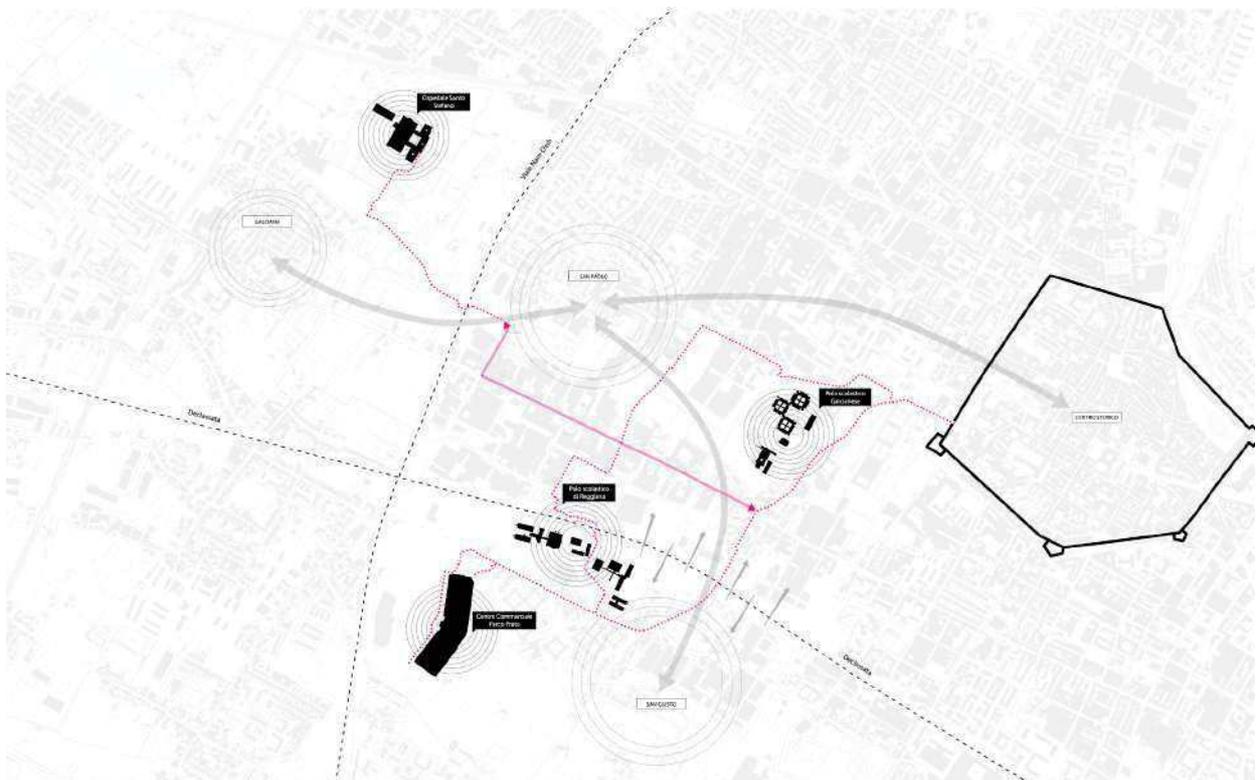


2. Premessa e motivazione

L'obiettivo generale è quello di unire tra loro i quartieri più popolosi fuori mura, il centro storico e i principali servizi. Via Galcianese si configura come il principale intervento di ricucitura previsto tra il quartiere Macrolotto 0/ San Paolo e quello di San Giusto, potenziando direttamente la spina di servizi lungo la via con l'inserimento di un'adeguata infrastruttura per la mobilità dolce.

La nuova pista permette il collegamento diretto dei poli scolastici Marconi-Rodari e Gramsci-Keynes con il quartiere di Galciana, migliorando la fruizione per coloro che provengono dai quartieri di San Paolo, Macrolotto 0 e San Giusto.

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 Galcianese, migliorare la qualità ambientale e ricucire una spina fondamentale tra questi quartieri popolosi, rendendola così a misura d'uomo e migliorando la qualità di vita dei residenti.



Strategia generale - Connessioni con la Città

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 all'interno dell' UTOE 4b - *"La città centrale - Borgonuovo, San Paolo"*.

Il piano Operativo vigente (approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 17 del 14 marzo 2019) prevede l'inserimento di una pista ciclabile lungo via Galcianese e lungo il tratto di via di San Paolo in direzione via Suor Niccolina.

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 alta e bassa,
 - solo per una piccola porzione di suolo - D4, area a disponibilità molto inferiore alla capacità di ricarica (art.9): in cui il disavanzo relativo tra la Progetto di Piano di Bacino Stralcio "Bilancio Idrico" (Del.C.I. n.24 del 28 Febbraio 2008) ricarica media della falda per unità di superficie ed i prelievi risulta molto elevato (superiore a 10.000 mc/ha).

La Tavola Es.3A individua il percorso della via Galcianese come "Tracciati viari presenti al 1954: percorso fondativo"

La Tavola Es.3B non riporta alcuna invarianza paesaggistico - ambientale.

La Tavola Es.3C Invarianti strutturali: ambiti caratterizzati, individua la zona come: Aree miste.

La Tavola Es.4 Sistemi e Subsistemi territoriali, individua la zona come: Sistema 4 - La città centrale - Sub-Sistema 4b.

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 ai sensi del D.lgs.42/200.

Per la trattazione completa degli estratti di mappa degli strumenti urbanistici si rimanda ai grafici (PHPE06).

Per praticità nello studio della situazione catastale l'area viene divisa in 2 tronchi, il progetto si articola su due diversi fogli catastali, F60 e F44.

Per il censimento delle particelle e la verifica della sovrapposizione del progetto al quadro mappale si rimanda ai grafici e alla planimetria aree di intervento (PHPE04, PHPE05).

Si specifica che il progetto interesserà aree private di uso privato, a questo proposito è stato sottoscritto dai privati interessati, un accordo di cessione gratuita nei confronti del comune (allegato alla presente).

La sottoscrizione degli accordi ha permesso di ridurre le tempistiche che sarebbero state necessarie in caso di esproprio e la riduzione di costi a carico dell'amministrazione.

4. Descrizione e analisi dei Luoghi

La strada risulta presente nelle ortofoto del 1954 (IGM) e nelle lastre fotografiche del bombardamento alleato del 1944. Questo percorso, già accesso principale al quartiere di Galciana, era per lo più costituito da campi, le uniche costruzioni fronte strada presenti erano alcune case in località il Pino e un complesso industriale a corte, oggi sede del CREA. Le altre costruzioni erano edifici coloniali e mulini, arretrati rispetto alla via principale e disseminati tra i vari appezzamenti di terra.

Via Galcianese oggi si presenta invece come un asse molto complesso, caratterizzato da una forte irregolarità della sua sezione stradale e da un'estrema eterogeneità delle sue tipologie insediative e costruttive. Questo mix funzionale molto diversificato genera una forte commistione tra ambiente produttivo, abitativo e di commercio all'ingrosso. Lungo questo asse si concentrano molti servizi legati alla vendita e alla manutenzione delle automobili: la strada, quindi è molto frequentata sia da mezzi pesanti che leggeri. L'elevato traffico è fonte continua di alti livelli di rumorosità, a causa dei vari restringimenti di carreggiata, a tratti anche senza marciapiede, si creano numerose situazioni di pericolo per il pedone. In prossimità degli incroci e delle rotonde gli attraversamenti pedonali sono costretti sulle strade secondarie, si protegge così il pedone ma si allunga e si spezza il suo percorso, contribuendo a confermare la strada come dominio esclusivo dei mezzi a motore, disincentivando di fatto a camminare lungo la via.

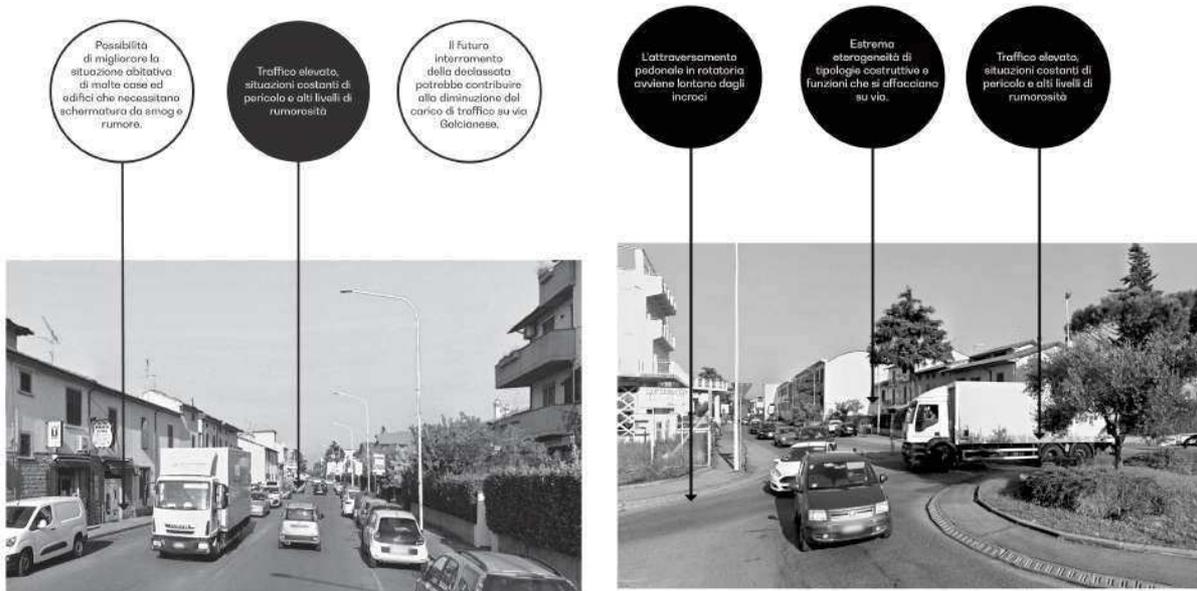
Uno dei percorsi ciclabili da intercettare e proseguire insiste sul primo tronco di via Galcianese, in direzione nord-est collega il centro storico al secondo tronco della strada oggetto del presente progetto, per poi continuare in via di San Giusto verso l'omonimo quartiere. Si tratta di un percorso ciclabile e pedonale realizzato oltre 15 anni fa, costituito da una banchina laterale rialzata, con separazione tra pedone e bicicletta per mezzo di segnaletica orizzontale a campitura piena (colore rosso per la ciclabile con segnaletica bianca). La realizzazione di questa ciclabile, probabilmente postuma rispetto alla costruzione della banchina, evidenzia

criticità nei restringimenti dove la porzione pedonale viene ristretta oltre i 150 cm.

Il secondo percorso ciclabile da intercettare proviene da via Antonio Pigafetta e continua su via Avignone, attraversando via Galcianese, verso il comparto dei servizi a sud. Questa ciclabile

proviene dal sistema agricolo/paesaggistico stretto tra San Paolo e via Galcianese: qui il Piano Operativo prevede la realizzazione del Parco di San Paolo. La sezione di questa ciclovia è più adatta al percorso extra-urbano, la ciclabile rimane più interna, vicina ai campi, una fila di alberi e arbusti divide questa corsia dal percorso pedonale. Una porzione del futuro parco raggiungerà via Galcianese proprio in prossimità di questo incrocio (scheda AT4b_05 - UMI 5b - Parco di San Paolo), la UMI 5b prevede la realizzazione di una porzione di parco e la costruzione di alcuni edifici come compenso per la cessione di queste aree.

4.1. potenzialità e criticità





Potenzialità:

- Possibilità di migliorare la situazione abitativa di molte case ed edifici che necessitano schermatura da smog e rumore;
- Il futuro interrimento della declassata potrebbe contribuire alla diminuzione del carico di traffico su via Galcianese;
- La presenza di una funzione pubblica (CREAF) come occasione di riqualificare lo spazio pubblico fronte strada ed evidenziare l'emergenza;
- Il parco lineare: cono agricolo di San Paolo che corre parallelo a Via galcianese;
- Sezione stradale ampia e numerosi posti auto lungo la strada.

Criticità:

- Traffico elevato, situazioni costanti di pericolo e alti livelli di rumorosità;
- L'attraversamento pedonale in rotatoria avviene lontano dagli incroci;
- Estrema eterogeneità delle tipologie costruttive e delle funzioni che si affacciano su via;



ezzi pesanti;

	Residenziale bassa densità	Residenziale media densità	Servizi di vicinato / commerciale a scala piccola	Servizi / commerciale a scala media	Ingrossi / commerciale a scala grande	Capannoni e Laboratori	Servizi per autovetture
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),	Edifici in linea con accessi comuni e distribuzione verticale. Edifici a densità abitativa media/condomini,	Bar, ristoranti, tavole calde, centri estetici, cartolerie,	Grandi ristoranti, alberghi, banche, palazzine ad uffici,	Vendita di materiali e materie prime al dettaglio e all'ingrosso,	Laboratori artigianali prevalentemente utilizzati per il settore tessile,	Concessionarie, autorimesse, noleggio auto, autofficine, stazioni di servizio.
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	Produzione di traffico veicolare leggero e pesante, distribuito nella giornata e concentrato	Produzione di traffico veicolare leggero e pesante, distribuito nella giornata,	Produzione di traffico veicolare leggero, distribuito nella giornata,

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



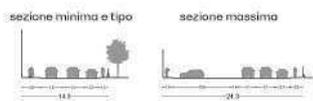
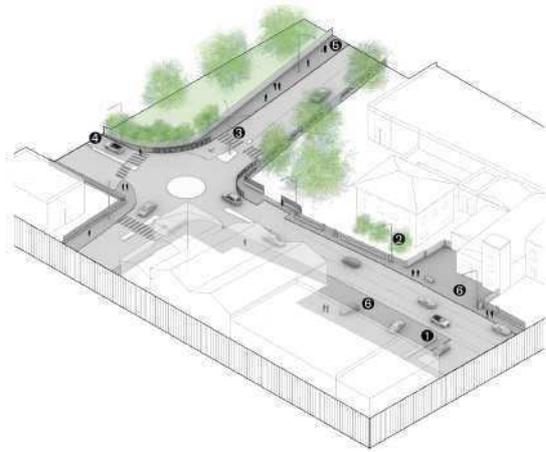
TRONCO A

1. Siepe di bordo e giardino interno che assicura una buona protezione dal rumore e dal traffico;
2. Impianto di illuminazione pubblica sul lato nord della strada;
3. Attraversamento pedonale senza protezione dai parcheggi in linea;
4. Assenza di strisce pedonali in prossimità dell'incrocio con via del Pino;
5. Parcheggi in linea molto a ridosso del fronte strada sud;

TRONCO B

1. Il fronte compatto e lungo della facciata del CREAM, presenta un marciapiede non adeguatamente spesso;
2. Impianto di illuminazione pubblica sul lato nord della strada;
3. Mancanza del marciapiede in prossimità dello sporto Elettrauto Spagnesi;
4. Mancanza del marciapiede in prossimità dell'abitazione al civico 77;
5. Abitazioni con front yard molto stretto a ridosso della carreggiata;
6. Assenza di strisce pedonali in prossimità dell'incrocio con via Udine;

7. Interruzione del marciapiede.



TRONCO B

1. Percorso pedonale del marciapiede non lineare;
2. Impianto di illuminazione pubblica sul lato nord della strada;
3. Attraversamento non in continuità con il percorso pedonale e lontano dall'incrocio;
4. Mancanza del marciapiede;
5. Ciclabile di via Toscanini;
6. Larghi sporti di accesso non definiti o comunque non precisamente regolati.

4.4 Studio del Traffico

Dallo studio effettuato analizzando i dati relativi al traffico veicolare forniti da Google Maps, si evince che la porzione di via Galcianese in analisi risulta particolarmente trafficata in alcuni tratti ed orari specifici:

- dal distributore di benzina fino alla rotonda con via Braudel, in direzione Prato; fenomeno indicativo di come la maggior parte dei flussi presente nella via negli orari di punta siano indirizzati verso la zona a sud, dove sono

presenti numerosi uffici, industrie e attività a grande scala (OBI, la Cittadella)

- il tratto terminale di via Galcianese e via San Paolo in direzione di viale Nam-Dinh, alle 12:00 e alle 18:00; segno che un gran numero di automobilisti che utilizzano la via è diretto verso la tangenziale e, probabilmente, l'ospedale.

- traffico in ingresso su via Galcianese proveniente dalla zona a nord (centro - via Pistoiese); osservando il traffico in ingresso in corrispondenza delle numerose rotonde, si denotano rallentamenti del traffico proveniente da nord. La via rimane quindi un importante collegamento per la città di Prato.

Il tratto di strada in questione presenta queste caratteristiche di affollamento solamente nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì; il sabato e la domenica non si rilevano situazioni critiche di rallentamenti, eccezion fatta per gli orari 12:00 e 18:00 del sabato, durante i quali la strada mostra un traffico analogo a quello presente nei rispettivi orari nel resto dei giorni feriali.



5.

Arch. Emanuele Barili

Via Ferrucci 41 - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio

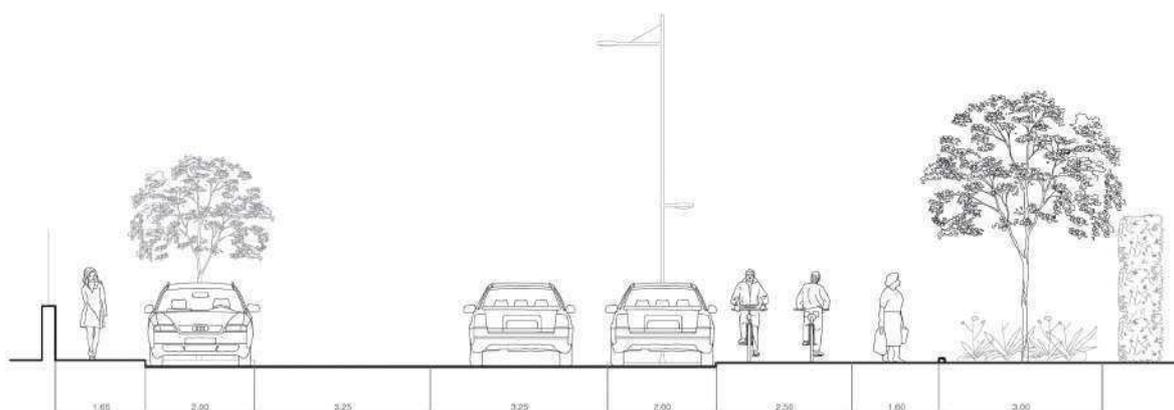
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

5. Descrizione del Progetto

Il progetto prevede il ripensamento dell'intera sezione stradale al fine di introdurre un' infrastruttura per la mobilità dolce e assicurare la corretta larghezza per il passaggio dei pendoni, si crea così l'occasione per il ripensamento dello spazio pubblico, per l'introduzione di massa verde e per il miglioramento della vivibilità dell'area.

Si prevede di collocare il percorso ciclabile sul lato nord della strada, questa scelta permette di sfruttare per il passaggio delle biciclette la sponda più sicura della via, quella con il minor numero di edifici vincolati al continuo accesso di mezzi motorizzati (vedi 4.2. *attività commerciali e tipologie insediative*).

Il progetto è molto articolato e, data la forte irregolarità del fronte strada, cambia a seconda delle varie porzioni: fissato il centro strada sono state individuate le due corsie carrabili di larghezza 325 cm (rif.); al fine di non cambiare radicalmente la viabilità esistente e l'ingresso alle strade secondarie sono state mantenute le rotonde attuali per posizione e dimensione.

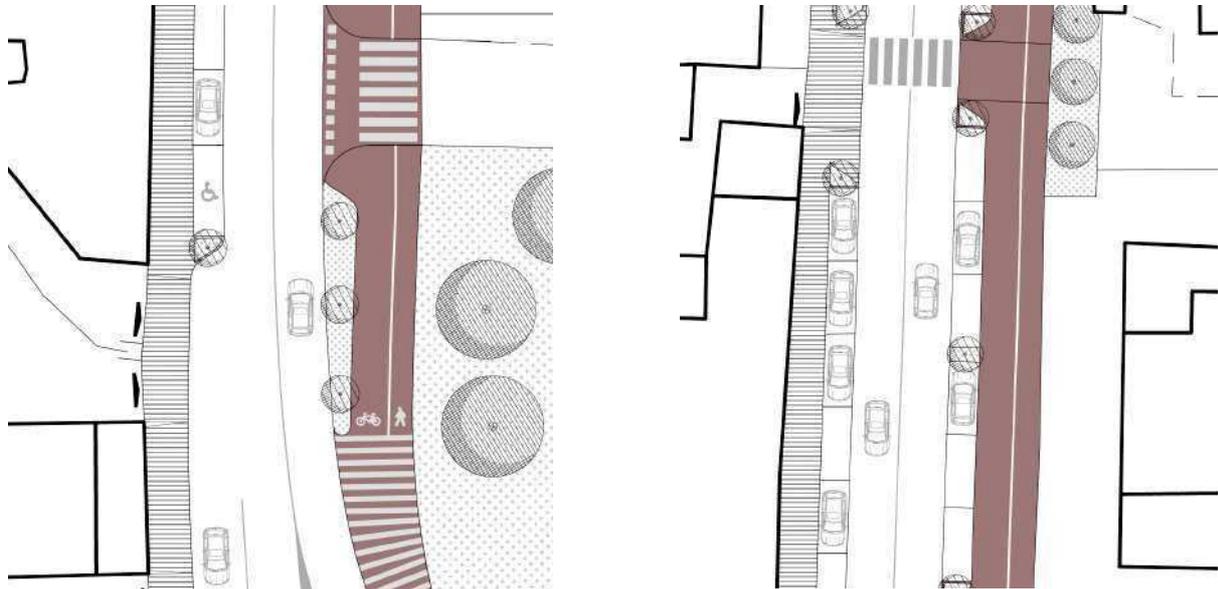


Arch. Emanuele Barili

Via Ferrucci 41 - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio

C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

Il lato nord ospita, in ordine partendo dalla strada: una fila di posteggi disposti in linea (quando la sezione stradale lo permette), un'aiuola, un percorso ciclabile e un percorso pedonale. Dato il forte disallineamento dei fronti strada, nei punti dove la sezione non permette il minimo passaggio pedonale di 150 cm, i due percorsi si fondono in tratti ciclopedonali. Per evidenziare il nuovo percorso ciclabile e dare forza visiva all'intervento si opta per la completa colorazione rossa della banchina, demandando alla segnaletica orizzontale in vernice bianca il compito di indicare il dominio dei vari percorsi: ciclabile, pedonale, e ciclopedonale. il percorso ciclopedonale sarà trattato tramite un pattern al fine di individuare una nuova pavimentazione: in prossimità del CREAM questo pavimento si estende, contribuendo a definire un nuovo spazio pubblico allungato, dominio sia del pedone che delle biciclette. Si prevede di mantenere l'illuminazione pubblica su questo lato della strada, spostando i pali nello spessore dell'aiuola che divide la banchina dalla carreggiata, tramite opportuna sostituzione dei corpi illuminanti sarà possibile illuminare con ottiche dedicate la strada e il percorso ciclo - pedonale.



Arch. Emanuele Barili

Via Ferrucci 41 - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

Il lato sud sarà riservato al passaggio pedonale e realizzato tramite una pavimentazione in masselli autobloccanti prefabbricati. Grazie all'impiego di questo materiale si riesce a conferire qualità ambientale all'intervento, differenziandosi cromaticamente dalla banchina nord. Laddove la sezione stradale lo permette saranno introdotti parcheggi in linea e a lisca.

6. Valutazione delle interferenze

Da un esame a vista dei pozzetti di ispezione, dei tombini e dei terminali, risulta che i sottoservizi siano stati predisposti al centro della carreggiata. Il progetto non prevede particolari scavi in prossimità delle banchine ma le linee elettriche, del telefono e del gas sembrano insistere sui marciapiedi: sarà quindi importante in fase esecutiva 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. L'illuminazione stradale insiste sul lato nord, si prevede in prima battuta di sfruttare l'ampliamento della banchina per ricollocare i corpi illuminanti più vicini al ciglio della strada.

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

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

7. Studio di Prefattibilità ambientale

L'intervento, oltre ad avere l'obiettivo di migliorare le connessioni di viabilità dolce, nasce dalla volontà di generare ricadute positive sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini. Grazie all'aumento della massa verde, attraverso la messa a dimora di alberature e cespugli, si prevede ricadute positive sulla salute e sul microclima del percorso: le porzioni di ciclabile schermate da cespugli saranno più silenziose e protette dallo smog, e gli alberi permetteranno di avere alcune aree di ombra lungo il tragitto. L'introduzione di questa nuova infrastruttura concede inoltre di superare l'attuale disagio generato da percorsi troppo stretti e dalla mancanza in numerosi tratti di marciapiede: introducendo camminamenti pedonali decorosi su ambo i lati e privi di barriere architettoniche si rende la strada inclusiva e facile da attraversare. La nuova pista incentiva quindi il movimento e la salute,

Arch. Emanuele Barili

Via Ferrucci 41 - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

proponendosi come valida alternativa alla macchina e come supporto per i nuovi sistemi di bike e scooter sharing. Il percorso si inserisce nel progetto del parco di San Paolo, contribuendo con l'inserimento di mobilità ciclo-pedonale a migliorare la futura opera.

Arch. Emanuele Barili

Via Ferrucci 41 - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio
C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

8. Quadro economico

Il calcolo della spesa per la realizzazione delle opere è stato effettuato sulla base di un computo a misura applicando i costi parametrici come da prezzario regionale 2022, Si ritiene comunque necessario un approfondimento del progetto e del relativo computo in fase esecutiva. Ai fini del calcolo dell'incentivo per funzioni tecniche svolte dai dipendenti delle amministrazioni, secondo quanto disposto dall'art. 3 del regolamento incentivi funzioni tecniche approvato con DGC 304 del 05/11/2021, l'intervento oggetto del presente atto ricade fra gli interventi di cui alla lettera i) - interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria consistenti in ristrutturazione, restauro e risanamento conservativo di opere esistenti sia a rete che puntuali, di riqualificazione urbana con importi inferiori ad € 1.000.000,00: percentuale del 2%; ai sensi dell'art. 6 comma 3 del regolamento incentivi funzioni tecniche approvato con DGC 304 del 05/11/2021, il RUP ha indicato l'ammontare dell'incentivo relativo alle diverse categorie di attività come da relazione agli atti del servizio; ai sensi dell'art. 113 del D.Lgs 50/2016 co. 4, la quota relativa al 20 per cento delle risorse finanziarie per le funzioni tecniche svolte dai dipendenti delle amministrazioni, è esclusa nel caso di risorse derivanti da finanziamenti europei o da altri finanziamenti a destinazione vincolata.

QUADRO ECONOMICO PH386_Comuni in pista Realizzazione di nuova ciclabile di via Galcianese "Lotto 1"

A	Lavori a base di appalto			
A.1	Lavori e forniture soggette a ribasso	€ 464.144,10		
	Oneri Sicurezza su A	€ 15.000,00		
	Tot A	€ 479.144,10	€ 479.144,10	
	Per somme a disposizione per l'Amministrazione Comunale			
B	B.0 Acquisizioni	€ 30.000,00		
	B.1 Impianto illuminazione	€ 33.790,25		
	B.2 Opere a verde	€ 39.254,65		
	B.3 Spese tecniche	€ 39.541,40		
	B.4 IVA al 10% su A	€ 47.914,41		
	B.5 Imprevisti	€ 40.248,10		
	Incentivo per funzioni tecniche previsto da art. 113 D. Lgs. 50/2016 (Reg.Com.le DGC	€ 7.666,31		
	B.6 247/2021, art. 3 -comma 1, lettera i-)			
	Tot B	€ 238.415,12	€ 238.415,12	
	Importo Totale		€ 717.559,22	

Arch. Emanuele Barili

Via Ferrucci 41 - 59100 Prato / +39 338 2270123 / eb@ecol.studio / www.ecol.studio

C.F. BRLMNLB20D612N / P.IVA 02314940970 / PEC: emanuele.barili@archiworldpec.it

Firmato da:

GERARDA DEL RENO

codice fiscale DLRGRD59D41A509G

num.serie: 4956503281580774020

emesso da: ArubaPEC EU Qualified Certificates CA G1

valido dal 18/02/2022 al 06/12/2022