



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



comune di  
**PRATO**  
Codice Fiscale: 84006890481

## Progetto

**PNRR - MISSIONE 5 COMPONENTE 2 - Investimento/Subinvestimento 2.1 "RIGENERAZIONE URBANA"**  
**"PISTE CICLABILI \*COMUNE DI PRATO\* INTERVENTI DI RIGENERAZIONE URBANA, DI MOBILITÀ SOSTENIBILE- RICUCITURA E COLLEGAMENTO DEI TRATTI CICLABILI ESISTENTI PER LA RICONNESSIONE DI AREE PERIFERICHE"**  
**PH412 - 2 | Borgonuovo - Filzi - Pistoiese | Riconnesione - Rigenerazione**

## CUP

**C31B21004180001**

## Oggetto

### Relazione tecnica

## Fase

### Progetto Esecutivo (PHPE)

Servizio	<b>Servizio Mobilità e Infrastrutture</b>
Dirigente del servizio	<b>Arch. Riccardo Pallini</b>
Responsabile Unico del Procedimento	<b>Geom. Gerarda Del Reno</b>

## Progettisti

**Arch. Sabrina Tozzini - Comune di Prato**  
**Arch. Barbara Giovacchini - Comune di Prato**  
**Arch. Silvia Grazzini - Comune di Prato**  
**Arch. Leonardo di Capua - Comune di Prato**  
**Geom. Massimo Falcini - Comune di Prato**  
**Geom. Derry Ciaramelli - Comune di Prato**  
**Geom. Andrea Lodovisi - Comune di Prato**

## Collaboratori

**Geom. Chiara Bocini**  
**Geom. Francesco Palmieri**  
**Geom. Tommaso Ciardi**  
**Paes. Marinella Carrieri**  
**Paes. Lorenza Fortuna**  
**Geom. Giulia Pugi**

Elaborato: PHPE_A	REV 01
Scala: ---	
Spazio riservato agli uffici:	

# **PH412\_Realizzazione di nuovo percorso ciclabile via Fabio Filzi e via Pistoiese – Intervento 2**

## **Relazione Tecnico Illustrativa**

### **Indice**

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

## **Riepilogo elaborati**

PHPE\_1A – Planimetria stato di fatto;  
PHPE\_1B – Planimetria stato di fatto;  
PHPE\_02 – Inquadramento generale di progetto;  
PHPE\_3A – Planimetria di progetto;  
PHPE\_3B – Planimetria di progetto;  
PHPE\_04 – Planimetria di progetto di dettaglio e sezioni tipo;  
PHPE\_5A – Planimetria stato sovrapposto;  
PHPE\_5B – Planimetria stato sovrapposto;  
PHPE\_A - Relazione tecnica illustrativa;  
PHPE\_B - Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;  
PHPE\_C - Piano di sicurezza e coordinamento;  
PHPE\_D - Elenco prezzi unitari;  
PHPE\_E - Computo metrico estimativo;  
PHPE\_F - Schema di contratto e capitolato speciale d'appalto;  
PHPE\_G – Cronoprogramma;

### **Elaborati impianto di illuminazione**

PHPE\_II\_A – Relazione tecnica;  
PHPE\_II\_01 – Planimetria di progetto;

### **Elaborati DNSH**

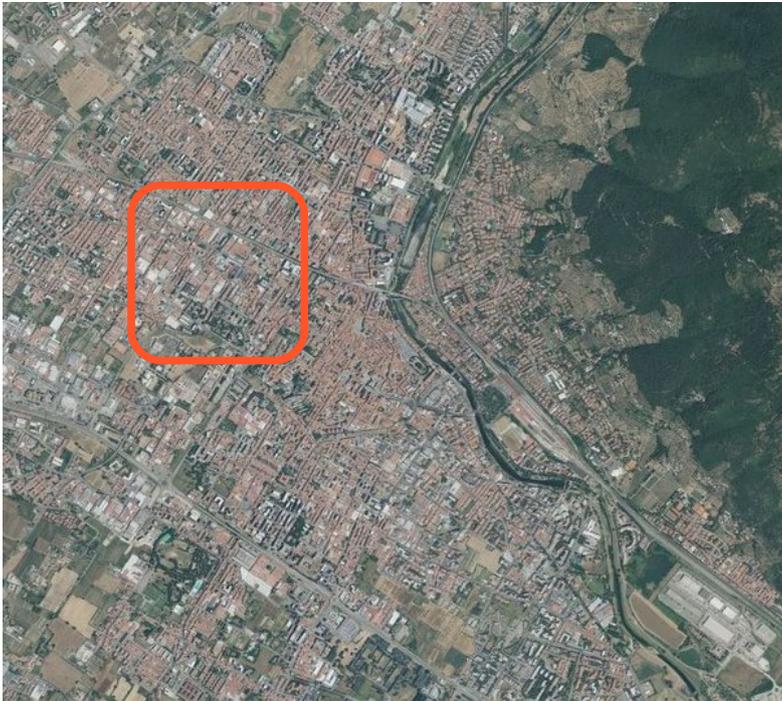
OD\_A – Relazione DNSH;  
OD\_B – Relazione CAM;  
OD\_C – Piano ambientale cantierizzazione;  
OD\_D – Piano gestione rifiuti.

### **Elaborati opere a verde**

OV\_A – Relazione tecnico-illustrativa;  
OV\_1 – Tavola grafica;

## **1. Localizzazione**

L'intervento interessa due strade: via Fabio Filzi e via Pistoiese. Le strade corrono quasi parallele con orientamento Est-Ovest dal centro cittadino in direzione Ovest poco a Sud del tracciato ferroviario. Entrambe le strade sono importanti assi di scorrimento del traffico urbano.



*Inquadramento*

## **2. Premessa e motivazione**

Il progetto prevede la realizzazione di percorsi ciclabili lungo i due assi stradali. La percorrenza ciclabile infatti ha bisogno di essere rafforzata e resa più sicura proprio per la rilevanza delle connessioni che questi offrono per la mobilità urbana.

Inoltre l'intervento può costituire un'occasione per la sistemazione e ottimizzazione degli spazi e la risoluzione di alcuni aspetti critici che caratterizzano il paesaggio urbano in questione, come ad esempio il disordine dei mezzi in sosta e l'usura della segnaletica che talvolta è poco leggibile.

Questi aspetti sono rilevabili soprattutto in via Fabio Filzi e in quei tratti di via Pistoiese che non sono stati compresi nel recente intervento di riqualificazione.

Risultano inoltre rilevanti le prescrizioni del PUMS, che 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.

Dal Piano risulta evidente come il paesaggio interessato dall'intervento sia compreso nella strategia di mobilità sostenibile di livello urbano, soprattutto in riferimento al programma di estensione dell'area a basse emissioni (*low emission zone*) che potrà certamente beneficiare di nuovi interventi per la ciclabilità.



Fonte elaborati: PUMS – low emission zone

#### 4. Disponibilità delle aree

Le aree interessate dall'intervento sono interamente di proprietà dell'Amministrazione comunale.

## **5. Descrizione dei Luoghi**

Via Fabio Filzi e via Pistoiese sono due assi stradali che collegano il centro cittadino con la parte Ovest della città. I due assi presentano un'ampiezza variabile che si prestano quindi alla realizzazione di un percorso ciclabile sulla corsia di marcia.

## **6. Descrizione del Progetto**

Il progetto prevede la realizzazione di una corsia ciclabile non esclusiva (bike lanes) "disegnata" sul lato destro del senso di marcia, delimitata mediante doppia striscia bianca, discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede e avente larghezza variabile da 80cm a 1m a seconda della larghezza della carreggiata.

La realizzazione di questa corsia ciclabile non comporta alcun stravolgimento e quindi rimane invariata l'attuale disposizione dei posti auto.

Inoltre, sulla soglia delle intersezioni semaforiche è prevista la realizzazione della "casa avanzata", estesa a tutta la larghezza della corsia e rappresenta una linea di arresto avanzata di almeno tre metri rispetto a quella tracciata per tutti gli altri veicoli.

Le "bike lanes" da realizzare sono in continuità con i tratti di strada già interessati da interventi costituendo una continuità visiva e funzionale capace di aumentare il senso di sicurezza di pedoni e ciclisti ma anche di generare un sistema riconoscibile e identitario.

Inoltre, il progetto prevede anche un miglioramento della percorribilità pedonale, per implementare e riqualificare i percorsi funzionali agli spostamenti quotidiani favorendo una connessione con gli spazi pubblici rilevanti e le attività commerciali, proponendo una ricucitura dei percorsi esistenti attraverso la realizzazione di nuovi marciapiedi e allargamento degli stessi in prossimità delle intersezioni per garantire e aumentare la sicurezza degli utenti.

La strategia generale del progetto è quella di intervenire in maniera continua ma senza stravolgimenti dell'assetto stradale, così da massimizzare l'investimento ed evitare sprechi.

## **7. Valutazione delle interferenze**

Da un esame a vista non risultano problematiche sostanziali, per questo motivo gli interventi previsti dal progetto non dovrebbero incontrare ostacoli alla realizzazione. Alla luce di quanto osservato e rilevato non sussistono interferenze.

## **8. 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 vegetazione, attraverso la messa a dimora di alberi ed erbacee, si prevede un miglioramento del microclima ed un generale impatto positivo sulla salute dei cittadini.

Il progetto è quindi in linea con Il rapporto ambientale, adottato contestualmente al Piano Operativo, e redatto nel rispetto degli obiettivi indicati nella VAS.

L'intervento si ritiene pertanto poco invasivo e migliorativo della qualità ambientale dei luoghi, ad eccezione del periodo di attività del cantiere in cui ci si aspetta un peggioramento ambientale.

## 9. Quadro economico

Il quadro economico complessivo risulta come di seguito ripartito:

### QUADRO ECONOMICO PH412\_Intervento 2 – Borgonuovo – Filzi – Pistoiese

#### A Lavori a base di appalto

A.1	Lavori stradali – OG3	€	248.326,05	
A.2	Oneri Sicurezza su A1	€	7.800,00	
	<b>Tot A</b>	€	<b>256.126,05</b>	€ <b>256.126,05</b>

#### B Per somme a disposizione per l'Amministrazione Comunale

B.1	Spese tecniche	€	25.000,00	
B.2	IVA al 10% su A	€	25.612,61	
B.3	Imprevisti	€	9.983,33	
B.4	Incentivo per funzioni tecniche previsto da art. 113 D. Lgs. 50/2016 (Reg.Com.le DGC 247/2021, art. 3 -comma 1, lettera i-) 2% x 0,80	€	4.098,02	
	<b>Tot B</b>	€	<b>64.693,95</b>	€ <b>64.693,95</b>

**Importo Totale (A+B) € 320.820,00**

Firmato da:

**Gerarda Del Reno**

codice fiscale DLRGRD59D41A509G

num.serie: 613960303214562621

emesso da: ArubaPEC EU Qualified Certificates CA G1

valido dal 06/12/2022 al 06/12/2025