



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 - 3 | Liliana Rossa - Coiano - Chiesanuova | Riconnesione - Rigenerazione

CUP

C31B21004180001

Oggetto

Relazione Tecnico-illustrativa

Fase

Progetto Esecutivo (PHPE)

Servizio	Servizio Mobilità e Infratsruture
Dirigente del servizio	Arch. Riccardo Pallini
Responsabile Unico del Procedimento	Geom. Gerarda Del Reno

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:	

Oggetto: **PNRR - MISSIONE 5 COMPONENTE 2 - Investimento/Subinvestimento 2.1
“RIGENERAZIONE URBANA”** finanziato dall’Unione Europea - Next Generation EU

“PISTE CICLABILI *COMUNE DI PRATO* INTERVENTI DI RIGENERAZIONE URBANA, DI MOBILITA’ SOSTENIBILE- RICUCITURA E COLLEGAMENTO DEI TRATTI CICLABILI ESISTENTI PER LA RICONNESSIONE DI AREE PERIFERICHE”. CUP C31B21004180001.

Relazione Tecnico Illustrativa – Liliana Rossi – Coiano – Chiesanuova | Riconnesione - Rigenerazione

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
- 9.

Riepilogo elaborati

- PHPE_01_01 - Planimetria dello stato di fatto – tratto 1 - via Liliana Rossi/viale F.Ili Cervi;
 - PHPE_01_02 – Planimetria dello stato di fatto – tratto 2 - via Bologna/Campana/De Amicis;
 - PHPE_02_01 – Inquadramento generale di progetto – tratto 1 - via Liliana Rossi/viale F.Ili Cervi;
 - PHPE_02_02 - Inquadramento generale di progetto – tratto 2 - via Bologna/Campana/De Amicis;
 - PHPE_03_01_01 - Planimetria di progetto – tratto 1 – via Liliana Rossi;
 - PHPE_03_01_02 – Planimetria di progetto - tratto 1 - viale.F.Ili Cervi;
 - PHPE_03_02 – Planimetria di progetto – tratto 2 - via Bologna/Campana/De Amicis;
 - PHPE_04_01_01 – Planimetria di progetto di dettaglio – tratto 1 - via Liliana Rossi;
 - PHPE_04_01_02 – Planimetria di progetto di dettaglio – tratto 1 – viale F.Ili Cervi;
 - PHPE_04_02 – Planimetria di progetto di dettaglio – tratto 2 - via Bologna/Campana/De Amicis;
 - PHPE_05_01_01 – Planimetria dello stato sovrapposto – tratto 1 - via Liliana Rossi;
 - PHPE_05_01_02 – Planimetria dello stato sovrapposto – tratto 1 – viale F.Ili Cervi;
 - PHPE_05_02 – Planimetria dello stato sovrapposto – tratto 2 – via Bologna/Campana/De Amicis.
-
- PHPE_A - Relazione tecnico illustrativa;
 - PHPE_B - Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
 - PHPE_C - Piano di sicurezza e coordinamento – Stima costi della sicurezza;

- PHPE_D - Elenco prezzi unitari;
- PHPE_E - Computo metrico estimativo;
- PHPE_F - Schema di contratto e capitolato speciale d'appalto;
- PHPE_G - Cronoprogramma e calcolo uomini giorno.

Elaborati impianto di illuminazione

- PHPE_II_A – Relazione tecnica;
- PHPE_II_B – Relazione di calcolo;
- 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;

1. Localizzazione

L'intervento rappresenta una direttrice strutturante est-ovest situata nella zona Nord del territorio del Comune di Prato.

L'intervento riguarda essenzialmente due tratti interamente distinti tra di loro:

Tratto 1:

- *via Liliana Rossi*: l'intervento interessa interamente via Liliana Rossi e via Medaglie d'Oro.

Il tratto di progetto parte da via Medaglie D'Oro fino ad intersecare la rotatoria di intersezione con viale F.lli Cervi.

- *viale F.lli Cervi*: l'intervento interessa il tratto che parte dalla rotatoria di incrocio con via Liliana Rossi, fino ad arrivare all'intersezione con via San Martino per Galceti.

Sarà quindi realizzato un nuovo percorso ciclabile che prolungherebbe il percorso ciclo-pedonale da realizzare in via Liliana Rossi.

Come dapprima indicato dal progetto di fattibilità tecnico-economica, il percorso ciclabile da realizzarsi lungo il viale F.lli Cervi, sarebbe dovuto andare a convogliarsi con il percorso esistente in via Giugni, passando sotto il cavalcavia presente nella rotatoria d'intersezione con via Giugni.

Sarà invece creato un percorso ciclo-pedonale, da realizzarsi lungo via San Martino per Galceti, con possibilità di connessione con i due percorsi esistenti in prossimità della rotatoria d'intersezione tra viale F.lli Cervi e via Giugni.

Tratto 2:

L'intervento riguarda tre tratti di strada, collegati tra di loro.

- *via Bologna*: l'intervento è quello che parte dall'attraversamento pedonale presente nella rotatoria di incrocio con via Badiani, a collegarsi con la pista ciclo-pedonale esistente di viale Galilei.

Il percorso si collega infine con la passerella attraversante il fiume Bisenzio (come da progetto di fattibilità), realizzarsi in seguito.

- *via D. Campana*: il tratto di progetto interessa interamente lo sviluppo della via.

- *via E. De Amicis*: l'intervento riguarda essenzialmente il tratto che parte dall'anfiteatro "Dorval", fino ad arrivare in

via Bensa, a collegarsi con la pista ciclabile esistente "Fausto Coppi".



Tratto 1= Via Liliana Rossi/Viale F.lli Cervi – Tratto 2 = Via Bologna/D. Campana/E. De Amicis – Individuazione dei due tratti di strada interessati dal progetto di riconnessione e di rigenerazione dei percorsi ciclabili esistenti

2.Premessa e motivazione dell'intervento

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.

Gli obiettivi del PUMS sono così sintetizzabili:

- soddisfare le esigenze di mobilità e accessibilità
- garantire sicurezza, salute, informazione
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico
- aumentare l'efficienza del trasporto
- migliorare il paesaggio urbano

Attraverso il BICIPLAN, strumento di attuazione delle previsioni del PUMS, vengono perseguiti i seguenti obiettivi:

- messa in rete dei diversi sistemi della mobilità attiva, con attenzione particolare a quella ciclistica
- creazione di una maglia urbana continua e capillare, anche in connessione con i percorsi di interesse sovracomunale e gli itinerari ludico-turistici,

- incremento della dotazione di percorsi dedicati alla mobilità attiva come occasione di riqualificazione degli spazi aperti pubblicizzare
- incentivazione dell'intermodalità dei trasporti collegando la rete ciclabile ai principali nodi della mobilità del trasporto pubblico e della linea ferroviaria.

La mobilità ciclabile è un punto cardine del processo di pianificazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, in questo ambito il Comune di Prato ha predisposto ed approvato il BICIPLAN, quale strumento fondamentale da attuare attraverso un insieme organico di progetti e azioni volte a incrementare l'utilizzo della bicicletta.

Le connessioni ciclabili sono pertanto migliorate o incrementate attraverso il progetto a seconda delle necessità.

L'intento generale del progetto esecutivo ha come scopo la riconnessione e il collegamento delle reti ciclabili esistenti, ovvero creare dei nuovi percorsi ciclabili di allacciamento con quelli già presenti sul territorio comunale, sia a livello periferico sia a livello centrale.

3. Disponibilità delle aree

Le aree interessate dall'intervento sono interamente di proprietà dell'Amministrazione comunale. Non sono presenti vincoli sovraordinati.

4. Descrizione dei Luoghi

I due tratti di progetto presentano condizioni analoghe, in cui il problema principale è rilevabile nella presenza di fasce asfaltate laterali non ordinate e di ampiezza non sempre idonea agli spostamenti a piedi e in bicicletta, in prossimità delle quali si verifica una sosta veicolare caotica e non regolamentare.

5. Descrizione del Progetto

Il progetto esecutivo si prefigge di creare dei punti di collegamento tra i percorsi ciclabili già presenti sul territorio comunale.

In generale l'intervento punta ad una riorganizzazione dello spazio stradale con piccoli interventi che modificano in parte l'esistente tramite opere di:

- realizzazione di piste ciclabili e piste ciclo-pedonali a circolazione promiscua;
- realizzazione di impianti di segnaletica orizzontale, consistenti nel tracciamento di corsie ciclabili in sede stradale (bike lane);
- realizzazione di nuovi impianti di segnaletica orizzontale per gli attraversamenti pedonali e degli stalli di sosta;
- riqualificazione e rifacimento del manto stradale esistente, compresi i marciapiedi.

Tratto 1 – via Liliana Rossi - viale F.lli Cervi

via Liliana Rossi:

Il progetto persegue la creazione di un nuovo percorso ciclo-pedonale sull'intero sviluppo dell'asta in oggetto e la creazione di una nuova rotonda che regoli l'intersezione con via Tagliamento.

Sarà realizzata una pista ciclo-pedonale, ricavata dall'allargamento del marciapiede sul lato Nord di via Liliana

Rossi.

L'allargamento del marciapiede verrà effettuato restringendo la carreggiata con direzione Ovest. La scelta progettuale garantisce l'utilizzo della sede stradale a disposizione dell'Amministrazione Comunale.

Il marciapiede, in questione, verrà ampliato di circa 1 metro, restringendo la carreggiata per tutto lo sviluppo della pista ciclo-pedonale.

La pista ciclo-pedonale avrà una larghezza di 3,00 metri, permettendo una viabilità promiscua sia ai velocipedi che ai pedoni.

Per quanto riguarda la rotatoria che regola l'intersezione di via Medaglie d'Oro con via F. Corridoni, è prevista la realizzazione di un attraversamento pedonale luminoso su piattaforma rialzata, come si evince dalla tavola grafica di progetto.

Per quanto riguarda l'impianto di pubblica illuminazione, presente sul marciapiede, si prevede uno spostamento dei corpi illuminanti in corrispondenza del retrocordonato, in modo da ottenere una sezione scevra da limitazioni.

Inoltre, per quanto riguarda l'intersezione tra via Liliana Rossi e via Tagliamento, è prevista la realizzazione di una mini rotatoria, avente un raggio di 2,30 metri, per uno raggio di manovra intorno ai 9,17 metri.

Visto il modesto diametro dell'infrastruttura, saranno curati gli sfocchi in accesso ed in uscita, garantendo una buona deflessione per chi impegna l'intersezione.

via Medaglie d'Oro:

Verranno tracciate opportune corsie ciclabili (bike lane), di larghezza 0,60 metri, una per ogni senso di marcia.

Il percorso, tracciato in segnaletica orizzontale, bianca discontinua, collegherà l'incrocio semaforico di via Medaglie d'Oro, percorrerà via Cilianuzzo, fino a ricollegarsi alla pista ciclo-pedonale di via Liliana Rossi.

Per quanto riguarda la segnaletica verticale, verranno predisposti idonei e conformi cartelli ad indicare i nuovi percorsi ciclabili.

viale F.lli Cervi:

Il progetto riguarda essenzialmente la creazione di una pista ciclabile da ricavare al margine della sede stradale, impegnando così il limitrofo terreno a disposizione dell'Amministrazione Comunale.

La proprietà si sviluppa adiacente ad un fossetto di guardia, lungo tutto il tratto di viale F.lli Cervi.

La pista ciclabile sarà realizzata mediante una pavimentazione in graniglia calcarea (calcestre).

La sezione della pista ciclabile avrà larghezza pari a 2,50 metri. Di conseguenza, verrà mantenuto l'attuale canale di scolo stradale e, lungo la parte opposta, sarà creata una fascia di larghezza di circa 0,50 metri, necessaria al collocamento del nuovo impianto di pubblica illuminazione.

via S. Martino per Galceti:

Per quanto concerne il tratto iniziale di via S. Martino per Galceti verrà istituita una strada urbana ciclabile a velocità 30 km/h, fino ad arrivare all'attraversamento pedonale dove inizierà un nuovo percorso ciclo-pedonale.

L'intersezione tra viale F.lli Cervi e la via in parola, già a suo tempo declassato e quindi dismesso, sarà riqualificato mediante la realizzazione di un'area a verde.

Per quanto riguarda lo svincolo d'uscita sul viale F.lli Cervi, chiuso permanentemente al traffico, verrà formata una

nuova aiuola a verde.

Considerato che, una porzione di via S. Martino per Galceti, non è presente alcun marciapiede, ne verrà realizzato uno nuovo di larghezza 1,50 metri, di collegamento con il marciapiede già esistente. Sul lato opposto della via in oggetto, verrà realizzata una pista ciclo-pedonale a circolazione promiscua, ricavata dall'allargamento del marciapiede esistente.

Il marciapiede, anche andrà ad ospitare la pista ciclo-pedonale, verrà realizzato allargandosi verso l'area a lato della via, in disponibilità e di proprietà dell'Amministrazione Comunale.

La pista ciclo-pedonale avrà una larghezza pari a 3,00 metri e consentirà una circolazione promiscua sia ai velocipedi che ai pedoni.

Per quanto riguarda il rimanente tratto di via San Martino per Galceti, in direzione Nord, che si ricollega alla rotonda d'incrocio tra viale F.lli Cervi e via O. Giugni, verrà infine creato un percorso ciclo-pedonale in asfalto con sezione 3,00 metri (limitato per brevi tratti a 2,50 metri).

A completare la segnaletica verticale, saranno disposti idonei e conformi cartelli ad indicare i predetti percorsi ciclo-pedonali.

Tratto 3 – via Bologna, via D. Campana, via E. De Amicis

Il progetto prevede la realizzazione di un percorso ciclabile che colleghi i tre tratti di progetto, come indicato nella planimetria allegata al progetto di fattibilità tecnico-economica.

I suddetti tratti verranno collegati in modo da favorire una percorrenza diretta e continuativa da parte dell'utenza ciclabile e, nello specifico:

via Bologna:

Il percorso ciclabile inizierà dall'attraversamento pedonale dove è presente la pista ciclabile "Ruggero Balli", in diramazione viale Galilei. La pista ciclabile verrà tracciata sul marciapiede, avendo già una misura ottimale di circa 2,50 metri.

A partire da via Bologna, verranno tracciate delle corsie ciclabili (bike lane), una per ogni senso di marcia ed aventi larghezza 0,60 metri. L'impianto di segnaletica orizzontale proseguirà fino a ricollegarsi alla passerella (che verrà realizzata in seguito) sulla sponda del fiume Bisenzio, come da progetto di fattibilità economica.

via Campana/De Amicis:

Nei tratti di via Dino Campana (a partire dal percorso ciclabile esistente dell'anfiteatro "Dorval") e via Edmondo De Amicis (fino a ricollegarsi a via Bensa, con il percorso "Fausto Coppi"), è previsto il tracciamento di impianti di segnaletica orizzontale, consistenti di due corsie ciclabili (bike lane) per ogni tratto, una per ogni senso di marcia, aventi una larghezza di 0,60 metri.

Per quanto riguarda la segnaletica verticale, saranno disposti idonei e conformi cartelli ad indicare il predetto percorso ciclabile.

Per quanto concerne gli elaborati riguardanti l'impianto di illuminazione si rimanda al progetto redatto dall'incaricato Ing. Giovanni Medici.

7.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 margine esterno della carreggiata, non interferendo pertanto con la realizzazione dei nuovi interventi. Eccezione fatta per quanto riguarda il **tratto 1 (via Liliana Rossi-viale F.Ili Cervi)**, in particolare quando si andrà ad allargare il marciapiede in via Liliana Rossi ed in via S. Martino per Galceti, dove i lampioni verranno ricollocati in prossimità del retro-cordonato.

Per questo motivo gli interventi previsti non dovrebbero incontrare ostacoli alla realizzazione del progetto esecutivo. Alla luce di quanto osservato e rilevato non sussistono altre interferenze degne di nota.

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 3 – Liliana Rossi-Coiano-Chiesanuova

A Lavori a base di appalto			
A.1	Lavori stradali – OG3	€	560.410,67
A.2	Impianto di illuminazione – OG10	€	68.709,50
A.3	Oneri Sicurezza su A1 e A2	€	22.000,00
	Tot A	€	651.120,17
B Per somme a disposizione per l'Amministrazione Comunale			
B.1	Spese tecniche	€	30.000,00
B.2	IVA al 10% su A	€	65.112,02
B.3	Imprevisti	€	6.439,89
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	€	10.417,92
	Tot B	€	111.969,83
	Importo Totale (A+B)	€	763.090,00

Responsabile del Procedimento
Gerarda Del Reno

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