



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 - 6 | Via Giuseppe Catani | Riconnesione - Rigenerazione

CUP

C31B21004180001

Oggetto

Relazione tecnica illustrativa

Fase

Progetto Esecutivo (PHPE)

Servizio	Servizio Mobilità e Infrastrutture
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:	

PH 412 – PNRR - Realizzazione di nuovo percorso ciclabile in via Giuseppe Catani

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

Elaborati grafici

- PHPE_01 Planimetria Stato di fatto
- PHPE_02 Inquadramento generale di progetto
- PHPE_03 Planimetria di progetto
- PHPE_04a Progetto di dettaglio e sezione tipo
- PHPE_04b Progetto di dettaglio
- PHPE_05 Planimetria stato sovrapposto

Impianto di illuminazione

- PHPE_II_01 Planimetria di progetto

Opere a verde

- OV_1 Tavola grafica

Opere strutturali e DNSH

- OS_1 Grafici strutturali – Pensiline

Elaborati descrittivi

- PHPE_A - Relazione tecnica illustrativa
- PHPE_B - Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti
- PHPE_C - Piano di sicurezza e coordinamento – Stima costi sicurezza
- PHPE_D - Elenco prezzi unitari
- PHPE_E - Computo metrico estimativo
- PHPE_F - Schema di contratto e capitolato speciale d'appalto
- PHPE_G - Cronoprogramma

Impianto di illuminazione

- PHPE_II_A Relazione tecnica
- PHPE_II_B Relazione di calcolo

Opere a verde

- OV_A Relazione tecnica illustrativa

Opere strutturali e DNSH

- OS_A A1-Planimetria generale
- OS_B A3-Relazione generale strutture
- OS_C A4-Relazione materiali impiegati
- OS_D A8-Relazione di calcolo
- OS_E A13-Piano di manutenzione
- OS_H Analisi Prezzi opere strutturali
- OD_A Relazione DNSH
- OD_B Relazione CAM
- OD_C Piano Ambientale Cantierizzazione
- OD_D Piano Gestione Rifiuti

1. Localizzazione

L'intervento interessa interamente via Giuseppe Catani, da viale della Repubblica a via Francesco Ferrucci. L'asse stradale di via Catani appare rilevante per la viabilità ciclistica, poiché consente di costituire una continuità rispetto ai percorsi ciclabili e ciclo-pedonali già realizzati lungo via Ferrucci, viale della Repubblica e di prossima realizzazione lungo via Montegrappa nel tratto più a Sud. La posizione risulta inoltre strategica per la realizzazione di un collegamento ciclabile con il centro cittadino.



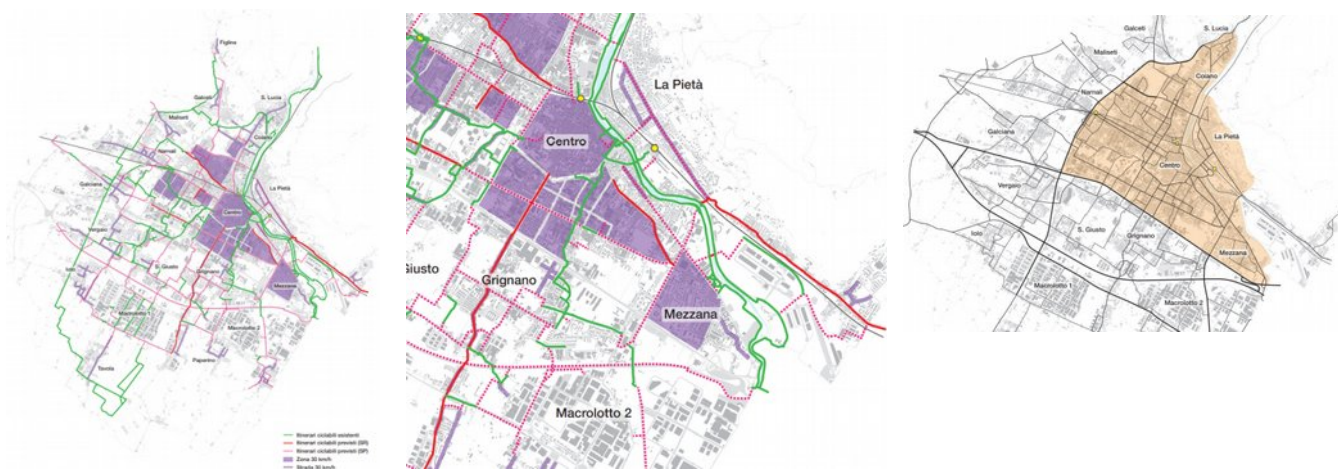
Via Catani – Inquadramento

2. Premessa e motivazione

L'intervento su via Catani è rilevante per il rafforzamento delle relazioni tra il centro e il margine urbano a Est con il quartiere di Mezzana. Come si evince anche dal Piano Operativo, la posizione di questo tratto di viale acquista un valore particolare in virtù della sua vicinanza al fiume Bisenzio, riconosciuto come ambito strategico unitario fortemente caratterizzante l'identità della città di Prato. I giardini di Mezzana e l'ampia area naturalistica generata da un'ansa del fiume costituiscono elementi significativi sui quali costruire un ampliamento degli itinerari ciclabili. Inoltre la continuità con viale della Repubblica, viale Montegrappa e via Ferrucci consente una nuova viabilità ciclistica diffusa e capillare.

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.

Dal Piano risulta evidente come il tratto di strada interessato dall'intervento sia essenziale per mettere in atto una strategia di mobilità sostenibile di livello urbano. Infatti dagli elaborati si evince l'interesse per una estensione dell'area a basse emissioni *low emission zone* nonché un ambizioso programma di estensione delle aree a mobilità lenta entro i 30 km/h che riguarda anche il quartiere di Mezzana.



Fonte elaborati: PUMS

3. Disponibilità delle aree

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

4. Descrizione dei Luoghi

Via Catani collega la rotatoria di viale della Repubblica prospiciente il tribunale con la rotatoria di viale Guglielmo Marconi su cui si innestano viale Montegrappa e via Francesco Ferrucci. La strada presenta un'ampiezza variabile tra i 20 e i 30 metri circa e si presta quindi alla realizzazione di un percorso ciclabile tramite una riorganizzazione del corridoio stradale. L'architettura stradale è attualmente disordinata e complessa, strutturata su controviale destinati alla sosta che comportano slittamenti delle corsie di marcia e una riduzione sensibile dello spazio disponibile al transito di veicoli e pedoni.

Attualmente non è presente nessuno spazio dedicato al transito ciclistico.

Alcuni esemplari di taglio sono presenti in corrispondenza dell'area parcheggio destinata al supermercato ma lungo il resto della strada si evidenzia una mancanza di formazioni vegetali capaci di ombreggiare adeguatamente lo spazio e generare al tempo stesso bellezza.

5. Descrizione del Progetto

Il potenziamento della viabilità ciclistica rappresenta un'occasione di ripensamento e riqualificazione dell'intero asse stradale; infatti si prevede la piantagione di 39 nuovi esemplari arborei al centro e ai lati della carreggiata e una riorganizzazione del sistema della sosta veicolare che vedrà un aumento dei posti auto dai 243 esistenti a 245 di progetto mentre si ridurranno di due unità i posti moto per un totale di 21.

Il Progetto prevede l'allargamento del marciapiedi a Nord per favorire, rendendola più comoda e piacevole, la percorrenza pedonale.

Il progetto prevede anche l'installazione di un nuovo sistema di illuminazione con 24 nuovi lampioni sul lato nord, che attualmente ne è sprovvisto.

Le bike lanes sono in continuità con i tratti di strada già interessati da interventi (via Ferrucci, viale Montegrappa, viale della Repubblica) 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.

Gli alberi presenti in corrispondenza dell'area parcheggio destinata al supermercato sono mantenuti ma l'architettura vegetale della strada è arricchita di nuove specie di prima e seconda grandezza a seconda della disponibilità di spazio, in linea con il piano di forestazione urbana di Prato (E0.1.1 del Piano Operativo), che ha l'obiettivo di incrementare le superfici boscate nella città, insistendo soprattutto nelle aree a maggior tasso di urbanizzazione, con la volontà di restituire alla città spazi e corridoi di vita in grado di incrementare la biodiversità e favorire lo sviluppo di habitat per le specie animali non domestiche che abitano e percorrono la pianura pratese.

Il progetto è stato realizzato in base al D.M. n°557 del 30/11/1999 riguardante il *Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*.

In particolare si evidenzia che:

- 1) Le pendenze longitudinali e trasversali medie non superano il 2% (art. 8, comma 3) fatta eccezione per le rampe di accesso;
- 2) I percorsi sono dotati di un numero congruo di rastrelliere per la sosta delle biciclette, di alberi per l'ombreggiamento e di panchine per la sosta (art. 6, comma 3);
- 3) E' prevista apposita segnaletica verticale e orizzontale lungo i percorsi (art. 10, comma 2);

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.

L'illuminazione stradale presente verrà mantenuta; si prevede invece l'inserimento lungo il lato nord di illuminazione puntuale e cadenzata, realizzata con proiettori adatti a spazio pubblico e ciclo-pedonale e di due attraversamenti luminosi in corrispondenza delle piattaforme rialzate.

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 carreggiate, non interferendo pertanto con la realizzazione della nuova pista ciclabile. Per questo motivo gli interventi previsti dal progetto non dovrebbero incontrare ostacoli alla realizzazione.

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 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.

8. Quadro economico

Il quadro economico complessivo risulta come di seguito ripartito:

QUADRO ECONOMICO PH412_Intervento 6 – Via Giuseppe Catani

A	Lavori a base di appalto			
A.1	Lavori stradali – OG3	€	773.611,03	
A.2	Oneri Sicurezza	€	15.000,00	
		Tot A	€ 788.611,03	€ 788.611,03
B	Per somme a disposizione per l'Amministrazione Comunale			
B.1	Spese tecniche	€	30.000,00	
B.2	IVA al 10% su A	€	78.861,10	
B.3	Imprevisti	€	7.250,10	
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	€	12.617,77	
		Tot B	€ 128.728,97	€ 128.728,97
				Importo Totale (A+B) € 917.340,00

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