



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



Comune di  
**PRATO**  
Codice Fiscale: 8006090481

**Progetto** PNRR - MISSIONE 5 COMPONENTE 2 - Investimento/Subinvestimento 2.1 "RIGENERAZIONE URBANA"  
**"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**

Titolo  
**Relazione tecnico illustrativa e quadro economico**

Fase  
**Progetto Fattibilità Tecnico Economica (PFTE)**

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**  
**Geom. Massimo Falcini - Comune di Prato**

Collaboratori

**Geom. Chiara Bocini**  
**Paes. Lorenza Fortuna**  
**Geom. Francesco Palmieri**

Coordinatore alla sicurezza in fase di progettazione

**Geom. Gerarda Del Reno - Comune di Prato**

Elaborato: <b>A</b>
Scala: <b>---</b>
Spazio riservato agli uffici:

© Copyright Comune di Prato - Servizio Mobilità e Infrastrutture  
è vietata la riproduzione anche parziale del documento

data **maggio 2022**

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.**

1. Premessa e motivazione
2. Individuazione e localizzazione degli interventi
3. Quadro economico

## 1. Premessa e motivazione

Tramite la redazione del PUMS, il Comune di Prato ha delineato gli obiettivi fondamentali da raggiungere tramite la mobilità sostenibile, in particolare:

- 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

Negli scenari di piano del PUMS sono esplicitate azioni a favore dei modi di trasporto a minor impatto ambientale e sociale, tali azioni sono concentrate su tre tematiche:

- impegno a favore della mobilità ciclabile potenziando la rete diffusa e i servizi alla ciclabilità;
- sostegno e impegno a favore del trasporto collettivo;
- sostegno alla diffusione della mobilità elettrica.

Alla **ciclabilità** il PUMS assegna un ruolo primario, legato soprattutto alla mobilità di tipo quotidiano. Tale modalità infatti rappresenta un cambiamento radicale nel ruolo fin qui assegnato alla bicicletta, non più come mezzo da impiegare per il tempo libero e per l’attività sportiva, ma come risposta efficiente alla necessità di spostamenti di breve raggio come casa/scuola o casa/lavoro.

Le strategie del piano in tema di ciclabilità si fondano quindi su la convinzione che la mobilità ciclistica sia le priorità della politica della mobilità in ambito urbano, sia per le distanze in gioco sia per la morfologia del suolo su cui Prato si sviluppa, una realtà urbana compatta che genera una mobilità di corto raggio.

La città infatti nella sua parte più densamente abitata presenta condizioni assai favorevoli all’uso della bicicletta, che sicuramente potrà essere incrementato attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture dedicate e l’incremento sicurezza dei percorsi.

Lo sviluppo della mobilità ciclabile è quindi è quindi una scelta strategica per l’implementazione della mobilità ecosostenibile.

In particolare le azioni del PUMS prevedono effetti ambientali, sociali ed economici come la riduzione dell’inquinamento, un aumento del benessere psicofisico collegato ad una maggiore vivibilità e fruibilità della città con una riduzione dell’incidentalità e miglioramento dei percorsi.

Partendo da questi presupposti i fondi previsti dal PNRR per “interventi di rigenerazione urbana, di mobilità sostenibile ricucitura e collegamento dei tratti ciclabili esistenti per la riconnessione di aree periferiche”, permettono di ridurre la marginalizzazione e degrado sociale, nonché il miglioramento della qualità del

decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale intervenendo nella riqualificazione di tratti esistenti e nella nuova realizzazione di ciclabili di collegamento e ricucitura di quelle già presenti sul territorio.

In coerenza con gli altri strumenti di pianificazione comunali il Comune di Prato sta approntando il BICIPLAN, (in fase di Approvazione) uno strumento di indirizzo strategico con un orizzonte di medio-lungo termine per l'attuazione del PUMS, al fine di raggiungere i seguenti obiettivi specifici:

- 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 pubblici
- incentivazione dell'intermodalità dei trasporti collegando la rete ciclabile ai principali nodi della mobilità del trasporto pubblico e della linea ferroviaria

La "**rete obiettivo**" definita dal Biciplan è articolata in una rete prioritaria, strutturante, per il collegamento dei principali poli di attrazione, suddivisa in 17 percorsi funzionali per un totale di circa 40 km di nuovi itinerari (+47% rispetto allo stato attuale), e una rete secondaria di ricucitura, collegamento e riconnessione dei tratti esistenti o prioritari.

I progetti da finanziare sono stati individuati sia nelle rete prioritaria sia in quella di ricucitura, per offrire un sistema di percorsi continuo e capillarmente esteso sul territorio, capace di attrarre l'utenza sistematica e quella occasionale, alternativa e competitiva rispetto a alla rete veicolare, strumento di riconnessione e ricucitura di diverse aree della città e quindi di rigenerazione urbana delle aree più degradate.

La progettazione dei percorsi per la mobilità ciclistica rappresenta infatti l'occasione per realizzare itinerari attrattivi e piacevoli, espressione di una elevata qualità architettonica e in grado di garantire una percorrenza in sicurezza per tutti gli utenti attraverso interventi di moderazione della velocità, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico e illuminazione notturna delle strade.

## 2. Individuazione e localizzazione degli interventi

### INTERVENTO 1 | Stazione Centrale | Riconnessione/Rigenerazione

Il progetto prevede la realizzazione di piste ciclabili tra il Ponte alla Vittoria e la Stazione Centrale attraverso la piazza della Stazione. Le piste ciclabili in sede propria attraversano il giardino con percorsi rettilinei di collegamento diretto con l'ingresso alla stazione.

Il progetto prevede inoltre l'inserimento di una ciclostazione e una revisione della viabilità antistante la stazione al fine di avviare un processo di rigenerazione degli spazi attualmente soggetti a forme di degrado o di incuria che non incentivano la mobilità sostenibile come ad esempio il deposito degli autobus e il parcheggio disordinato degli altri mezzi.

Dove possibile e coerentemente con lo stato dei luoghi il progetto prevede inoltre l'inserimento di formazioni vegetali.

Alternative progettuali: Il progetto presente investe uno specifico spazio pubblico, il cui ruolo comporta la necessità di intervento precipuo. La localizzazione delle funzioni di intermodalità interne all'area interessata non pregiudicano ulteriori interventi di razionalizzazione e implementazione del hub della mobilità verso le aree ex-ferroviarie. Il disegno definitivo dell'area potrà essere studiato nel dettaglio nella fase definitiva, ma la distribuzione delle funzioni, pur migliorando l'approssimazione di previsione, non inficeranno sulla fattibilità tecnico economica che si ritiene soddisfatta dal presente progetto.

## **INTERVENTO 2 | Borgonuovo – Filzi - Pistoiese | Riconnessione**

Il progetto prevede la realizzazione di bike lanes in zone 30 sui tratti di via Filzi e via Pistoiese a partire dalla Stazione di Borgonuovo e un tratto di via Borgonuovo di collegamento con il progetto già finanziato di collegamento con l'ospedale. L'intervento è volto a favorire l'intermodalità degli spostamenti da e verso il centro cittadino. Il progetto si configura quindi come intervento di riconnessione/ricucitura degli itinerari ciclabili.

Dove possibile e coerentemente con lo stato dei luoghi il progetto prevede inoltre l'inserimento di formazioni vegetali.

Alternative progettuali: il ruolo di ricucitura del presente intervento non permette alternative localizzative, mentre le modalità di attuazione sono fortemente condizionate dalla disponibilità di spazi pubblici e dalla necessità di conservare ove possibile, gli stalli destinati a parcheggio dei veicoli privati. Il presente progetto quindi rappresenta la migliore alternativa progettuale, mentre i successivi approfondimenti ed eventuali modifiche delle previsioni potranno apportare modifiche di dettaglio rientranti nel quadro previsionale qui proposto.

## **INTERVENTO 3 | Liliana Rossi – Coiano – Chiesanuova | Riconnessione - Rigenerazione**

Il progetto prevede i seguenti interventi di riduzione della velocità veicolare, miglioramento della qualità dell'aria e riconnessione degli itinerari ciclabili esistenti:

- Realizzazione di una rotonda tra via Liliana Rossi e via Tagliamento
- Realizzazione di un percorso ciclabile lungo via Liliana Rossi
- Riqualificazione del tratto ciclabile esistente tra Coiano e Chiesanuova e completamento con tratto di nuova progettazione
- Realizzazione di un percorso ciclabile lungo via Bologna.

L'insieme di questi interventi rappresenta un'opportunità di ricucitura ed estensione della rete ciclabile urbana anche nelle aree più periferiche, con caratteri di continuità e capillarità.

Dove possibile e coerentemente con lo stato dei luoghi il progetto prevede inoltre l'inserimento di formazioni vegetali.

Alternative progettuali: Lo scopo di ricucitura/collegamento del presente intervento è stato perseguito attraverso una progettazione di fattibilità che tende ad evitare espropri. Le scelte sono dunque operate all'interno degli spazi pubblici consolidati. Eventuali digressioni rispetto alla filosofia progettuale ricercata potranno essere valutate in fase di progettazione definitiva, tuttavia il progetto di FTE resta chiaramente indirizzato e difficilmente sostituibile con percorsi alternativi.

## **INTERVENTO 4 | Parco della Liberazione | Riconnessione**

Il progetto prevede la realizzazione di un percorso ciclabile lungo via Roma dal centro cittadino fino al Parco della Liberazione e della Pace. Inoltre è previsto un percorso aggiuntivo lungo via Arcangeli per il rispetto dei sensi di marcia unici. Il percorso di progetto si configura come strumento di riconnessione tra tratti già esistenti di percorsi ciclabili oltre che di intersezione tra il sistema della mobilità sostenibile e il sistema ambientale della città.

Dove possibile e coerentemente con lo stato dei luoghi il progetto prevede inoltre l'inserimento di formazioni vegetali.

Alternative progettuali: il ruolo di ricucitura del presente intervento non permette alternative localizzative, mentre le modalità di attuazione sono fortemente condizionate dalla disponibilità di spazi pubblici e dalla necessità di conservare ove possibile, gli stalli destinati a parcheggio dei veicoli privati. Il tratto proposto è di forte interesse per la funzionalità del sistema connettivo dalla periferia al centro e viceversa e durante i

successivi livelli di approfondimento non si prevedono modifiche sostanziali.

## **INTERVENTO 5 | Narnali – Maliseti | Riconnessione - Rigenerazione**

Il progetto prevede la realizzazione di una passerella sulla Bardena per la riconnessione dei percorsi ciclabili tra via Gavinana e via di Maliseti con l'inserimento di nuovi percorsi ciclabili attraverso via Hermada, via Ortigara e via del Guado a Narnali. Il progetto consente una separazione dei flussi ciclo-pedonali e veicolari che attualmente si sovrappongono su via Pistoiese, comportando così anche una rigenerazione delle frazioni periferiche di Narnali e Maliseti.

Il collegamento Galciana – Vergaio prevede il logico e breve collegamento tra le piste di via Olito Nesi e via Mannocci.

Dove possibile e coerentemente con lo stato dei luoghi il progetto prevede inoltre l'inserimento di formazioni vegetali.

*Alternative progettuali:* Il collegamento a Galciana consiste in una mera ricucitura

Il posizionamento della passerella sulla Bardena risulta dall'analisi dei luoghi fondamentalmente univoco. La valutazione di altre localizzazioni come ad esempio quella presso il guado di Narnali, ha evidenziato una minore efficacia quale cucitura tra i due quartieri ed anche una minore funzionalità per gli spostamenti sistematici quotidiani. L'eventuale utilizzo ai fini della mobilità dolce del ponte veicolare sulla Bardena in corrispondenza di via Pistoiese presenta difficoltà legate alla sezione del ponte, particolarmente stretta, ed anche alla chiusura dello stesso tra edifici privati, necessariamente da espropriare nell'ipotesi di un qualsiasi allargamento.

Il progetto presente, al contrario, utilizza spazi pubblici nella disponibilità dall'Amministrazione e risulta quindi di realizzazione relativamente veloce. I percorsi ciclabili previsti sono particolarmente funzionali agli spostamenti quotidiani grazie ad una connessione veloce di spazi pubblici rilevanti come scuola, supermercato, chiesa.

## **INTERVENTO 6 | via Catani | Riconnessione**

Il progetto prevede la realizzazione di percorsi ciclabili lungo tutto l'asse stradale tra viale della Repubblica e viale Guglielmo Marconi. Tra gli obiettivi del progetto vi è anche una maggiore sicurezza della strada con un nuovo sistema di illuminazione sul lato Nord e attraversamenti più brevi.

Il nuovo percorso consente la riconnessione tra quelli esistenti di via Ferrucci e quelli già finanziati lungo viale della Repubblica e il tratto Est di viale Montegrappa.

L'intervento rappresenta anche un'opportunità per perseguire la riqualificazione dell'area attualmente poco attrattiva a causa di un sistema della mobilità e della sosta complesso e caotico e l'assenza di una qualità e riconoscibilità architettonica dell'asse stradale.

Dove possibile e coerentemente con lo stato dei luoghi il progetto prevede inoltre l'inserimento di formazioni vegetali.

*Alternative progettuali:* Il presente progetto si pone come collegamento diretto tra viale della Repubblica / via Ferrucci / viale Montegrappa / Bisenzio. La localizzazione dell'infrastruttura resta quindi ben definita e non sostituibile. Lo spazio di via Catani è nelle disponibilità dell'Amministrazione e quindi non si prevedono espropri. Il disegno definitivo dell'asse potrà essere studiato nei dettagli con l'approfondimento del definitivo, ma la distribuzione delle funzioni (spostamenti – verde -stalli – tpl), pur migliorando l'approssimazione di previsione, non inficeranno sulla fattibilità tecnico economica che si ritiene soddisfatta dal presente progetto.

## **INTERVENTO 7 | Galciana - Vergaio - Ospedale| Ricicucitura - Rigenerazione**

Il collegamento Galciana – Vergaio prevede la nuova realizzazione del logico e breve percorso su via del Fondaccio, tra le piste di via Olinto Nesi e via Mannocci, permettendo di raggiungere in sicurezza la rotatoria presso il sottopasso di via Leonardo da Vinci. La pista prosegue poi verso nord, sulle via Nesi e dell'Organo, che necessitano di riqualificazione e di ristrutturazione al fine di recuperare stalli di sosta in sostituzione di

quelli persi su via del Fondaccio. Il percorso collega infine all'Ospedale attraverso il percorso ciclabile di via Suor Niccolina.

Dove possibile e coerentemente con lo stato dei luoghi il progetto prevede inoltre l'inserimento di formazioni vegetali ed alberature.

Alternative progettuali: Il collegamento a Galciana consiste in una mera ricucitura, ma comporta la perdita di alcuni posti auto. Il progetto complessivo assicura la conservazione delle quote di parcheggio e offre una migliore attrattività al percorso pedonale tra gli stalli di sosta e la zona a maggiore residenzialità. Le aree sono tutte nella disponibilità dell'amministrazione.

### 3. Quadro economico

Il quadro economico complessivo risulta come di seguito ripartito:

<b>Lavori a base di appalto</b>		
Lavori a base di appalto	€	<b>2.850.000,00</b>
Oneri di sicurezza	€	<b>50.000,00</b>
<b>A Sommano importo lavori</b>	<b>€</b>	<b>2.900.000,00</b>
<b>Per somme a disposizione per l'Amministrazione Comunale</b>		
<b>B</b> Iva al 10%	€	290.000,00
<b>C</b> Spese tecniche	€	200.000,00
<b>D</b> Incentivo per funzioni tecniche previsto da art. 113 D. Lgs. 50/2016 (1,8% di A=E52.200,00=80%)	€	41.760,00
<b>E</b> Imprevisti	€	68.240,00
<b>Tot A</b>	<b>€</b>	<b>3.500.000,00 € 3.500.000,00</b>

Firmato da:

**DEL RENO GERARDA**

codice fiscale DLRGRD59D41A509G

num.serie: 86365400595189682552786914975167558758

emesso da: ArubaPEC S.p.A. NG CA 3

valido dal 06/12/2019 al 06/12/2022