



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
MOBILITA' SOSTENIBILE- RICUCITURA E COLLEGAMENTO DEI TRATTI CICLABILI
ESISTENTI PER LA RICONNESSIONE DI AREE PERIFERICHE"**
PH412-1 | Piazza della Stazione Centrale | Riconnesione - Rigenerazione

CUP

C31B21004180001

Oggetto

Relazione Tecnico-illustrativa

Fase

Progetto Definitivo-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
Geom. Massimo Falcini - Comune di Prato
Geom. Derry Ciaramelli - Comune di Prato
Geom. Andrea Lodovisi - Comune di Prato**

Collaboratori

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

Elaborato: PHPE_A

Spazio riservato agli uffici:

PH412_Realizzazione di nuovo percorso ciclabile e riqualificazione Piazza della Stazione Centrale – intervento 1

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

PHPE_01 – Planimetria stato di fatto;

PHPE_02 – Planimetria generale stato di progetto;

PHPE_03 – 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 – 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.

1. Localizzazione

L'intervento interessa la piazza antistante la Stazione Centrale di Prato con l'intento di rafforzare le connessioni ciclabili tra questo rilevante nodo della mobilità e il centro cittadino. Il progetto consente infatti di costituire un collegamento per la mobilità pedonale e ciclistica tra la Stazione Centrale e viale Vittorio Veneto verso piazza San Marco nel giardino esistente e attraverso il fiume Bisenzio.



2. Premessa e motivazione

L'intervento è pensato in diretta conseguenza a quelli già previsti lungo piazza Europa/viale Vittorio Veneto/piazza San Marco/viale Piave fino alla sistemazione dei percorsi pedonali e ciclabili all'interno del giardino presente di fronte all'ingresso della stazione, come strategia di riconnessione del centro storico con itinerari dedicati alla mobilità lenta.

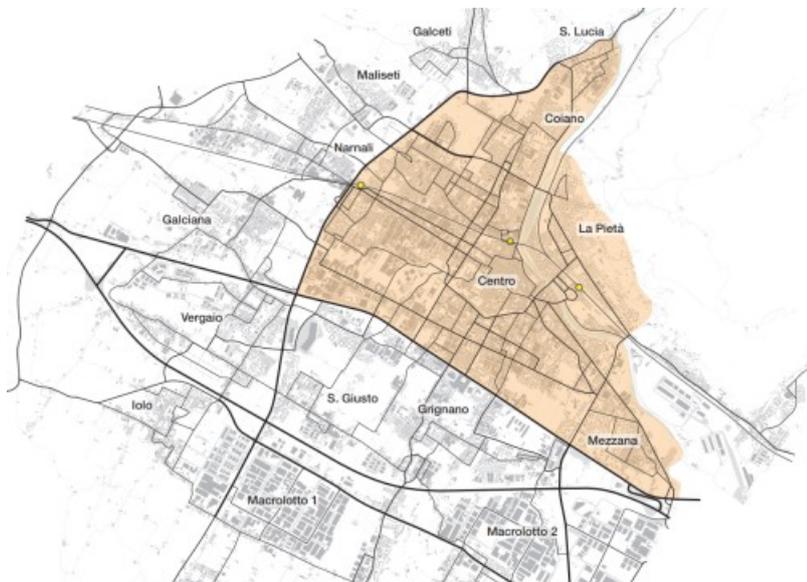
Il contesto di intervento esprime un valore particolare in virtù della sua vicinanza al fiume Bisenzio e in particolare alla Stazione Centrale, costituendo una porta di accesso alla città per molti viaggiatori.

Il progetto scaturisce infatti anche dalla necessità di riqualificare lo spazio pubblico antistante la stazione come luogo di accesso alla città e di invito all'esplorazione con modalità di transito sostenibili e salutari.

L'intervento è posto a integrazione del sistema di una nuova viabilità ciclistica diffusa e capillare che l'Amministrazione sta progressivamente componendo su tutto il territorio comunale.

Infatti 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 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 in parte di proprietà dell'Amministrazione comunale e in parte di proprietà delle Ferrovie dello Stato Italiane. Il piazzale antistante la stazione è stato dato in uso al Comune di Prato da Ferrovie dello Stato con una convenzione del 10 ottobre 1939, con oggetto: *“Convenzione col comune di Prato per regolare la consegna in uso al medesimo, del piazzale esterno della nuova Stazione di Prato e della strada di accesso allo Scalo Merci della stazione stessa”*

5. Descrizione dei Luoghi

La piazza della Stazione Centrale può essere suddivisa in due macro sistemi sulla base dell'uso dello spazio aperto: il giardino centrale a partizione regolare e fruizione ciclo-pedonale e il sistema della mobilità veicolare che si organizza negli spazi periferici lungo le strade di servizio e nello spazio antistante la stazione. Lo spazio aperto davanti alla stazione è in gran parte occupato da aree a parcheggio per veicoli privati, taxi e autobus urbani ed extraurbani e dalle fermate di questi ultimi. Ne risulta un paesaggio caotico e occupato da molti elementi interferenti eterogenei tra cui pensiline, veicoli, cartelli pubblicitari, transenne che confonde e complica l'orientamento da e verso il centro cittadino, rendendo poco attraente, oltre che poco funzionale, uno dei principali accessi alla città per visitatori e cittadini.

6. Descrizione del Progetto

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area prospiciente l'edificio della stazione, con la riorganizzazione della sosta degli autobus urbani ed extraurbani per una migliore fruizione pedonale dello spazio e per la liberazione della visuale da e verso il giardino.

Il Progetto parte dall'intervento già previsto di ridefinizione dei percorsi ciclabili che dalla città arrivano al piazzale della stazione, passando all'interno del giardino, per garantire una più comoda e sicura connessione tra il ponte alla vittoria e la stazione centrale.

Davanti alla stazione il progetto prende avvio dalla riorganizzazione del sistema della sosta dei veicoli al fine di liberarne e pedonalizzarne una porzione.

La nuova disposizione dei veicoli in sosta consente di ricavare uno spazio comodo e piacevole per l'accesso e l'uscita dalla stazione, rialzato alla quota dei marciapiedi e fiancheggiato da due file di alberi e fioriture.

Il progetto prevede, ai due lati dello spazio pedonale centrale, la realizzazione di pedane e pensiline integrate a vasche di piantagione per alberi e arbusti che articolano lo spazio individuando le fermate degli autobus, i parcheggi per i taxi e le auto private, nuove rastrelliere per una più ampia e organizzata sosta delle bici.

Inoltre è prevista l'installazione di un parcheggio coperto e chiuso per biciclette nell'area più a Est della piazza, con una struttura vetrata di dimensioni circa 7x11 metri contenente fino a 80 biciclette.

Le percorrenze pedonale e ciclistica sono garantite, oltre che dall'ampio spazio condiviso davanti all'ingresso della stazione, da attraversamenti pedonali e bike lanes a ridosso dell'edificio per il raggiungimento dei parcheggi

dedicati e delle aree più esterne.

Ne risulta una piazza con un ampio spazio pedonale, un ombreggiamento diffuso e un sistema della sosta più ordinato.

Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo e organico sistema di illuminazione che integri la presenza dei due lampioni monumentali in ghisa già presenti.

Alcuni posti auto persi dalla riorganizzazione dello spazio sono recuperati nelle strade perimetrali della piazza tramite una disposizione a spina di pesce a sostituzione di quella in linea attualmente presente.

Il progetto delle ciclabili 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) Tutte le piste sono realizzate in sede propria (art. 7, comma 1);
- 2) Le piste hanno un'ampiezza di 2,5 m per tutta la loro lunghezza. (art. 7, comma 2, riduzione corsia ciclabile a 1 m per mantenimento del filare di alberi);
- 3) Le pendenze longitudinale e trasversale medie non superano il 2% (art. 8, comma 3) fatta eccezione per le rampe di accesso;
- 4) 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);
- 5) E' prevista apposita segnaletica verticale e orizzontale lungo i percorsi (art. 10, comma 2);

7. Valutazione delle interferenze

Da un esame a vista dei pozzetti di ispezione, dei tombini e dei terminali, risulta che i sottoservizi siano residuali e posti ai margini dell'area di intervento, 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.

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

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.

Il quadro economico complessivo risulta come di seguito ripartito:

QUADRO ECONOMICO PH412_Intervento 1 – Piazza stazione

A Lavori a base di appalto

A.1	Lavori e forniture soggette a ribasso	€ 360.000,00	
	Oneri Sicurezza su A	€ 15.000,00	
		Tot A € 375.000,00	€ 375.000,00

B Per somme a disposizione per l'Amministrazione Comunale

B.0	Espropri:		
B.1	Impianto illuminazione		
B.2	Opere a verde		
B.3	Opere speciali (installazione ciclostazione)	€ 165.000,00	
B.4	Spese tecniche	€ 13.500,00	
B.5	IVA al 10% su A	€ 37.500,00	
B.6	Imprevisti	€ 63.000,00	
B.7	Incentivo per funzioni tecniche previsto da art. 113 D. Lgs. 50/2016 (Reg.Com.le DGC 247/2021, art. 3 -comma 1, lettera i-)	€ 6.000,00	
		Tot B € 285.000,00	€ 285.000,00

Importo Totale (A+B) € 660.000,00

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