

La **viabilità** oggi e domani, come si spostano i cittadini, cosa vogliono i bambini e come i ragazzi vanno a divertirsi

PRATO

Un anno e mezzo di lavoro dello staff della Mobilità, studi sui flussi di traffico con 23 nuovi rilevatori piazzati dentro la città e lungo la cinta, indagini sull'incidentalità, sul modo di viaggiare, sui mezzi preferiti dai giovani. E poi questionari ai quali hanno risposto 1523 cittadini, altri diffusi tra i ragazzi della superiori e tra i bambini delle scuole elementari, con un processo partecipativo curato da Simurg durato mesi e che ha coinvolto circoscrizioni e frazioni. Una quantità di materiale impressionante che fa da fondamento al Piano della mobilità sostenibile (Pums), già concluso sul fronte degli scenari attuali e futuri ma che deve ancora imboccare l'iter per l'approvazione.

A cosa punta il piano della mobilità sostenibile che avrà una valenza decennale (dal 2015 al 2025) e che quindi ridisegna la mobilità di Prato e delle frazioni in prospettiva? «A evitare gli attraversamenti dell'area centrale per gli spostamenti brevi, disegnando una sorta di circoscrizione lungo le grandi arterie di traffico (Declassata, Asse delle Industrie, autostrada, via Firenze, Borgovalsugana e tangenziale ndr) - spiega l'assessore alla mobilità Filippo Alessi - puntando a una mobilità leggera per gli spostamenti sotto i cinque chilometri ma soprattutto punta ad aumentare sicurezza e tutela dell'ambiente».

Punto di partenza. È l'analisi dell'esistente fatta dai tecnici: uso indiscriminato della rete stradale, quindi mancanza di gerarchia degli assi viari. Due colli di bottiglia sulla rete principale che ritardano i trasferimenti di media percorrenza: Declassata (al Soccorso), rotonda di Capezzana; collegamenti insufficienti tra Prato e le frazioni, carenza di manutenzione stradale. Per contro (gli aspetti positivi) buoni collegamenti est-ovest e nord sud, buona organizzazione di strade a doppia corsia, ottimo (perché nuovo) sistema di rilevazione dei flussi.

I nodi urbani. Gli occhi, ovvero i rilevatori di flussi, (23 in tutto, 15 dentro la città, 8 nelle frazioni) hanno "catturato" 11 nodi cittadini sui quali ogni giorno transitano 455.000 veicoli: con punte di stress a Ponte Datini, Sacra Famiglia, Ponte Petri e Pratilia in particolare nelle ore di punta dalle 8 alle 9, dalle 12 alle 14 e, punta massima, tra le 17 e le 18. Ma il traffico si mantiene a livelli molto elevati dalle 8 fino alle 20. Il flusso di veicoli sul cosiddetto "cordone" (aree di cinta) è pari a 150.000 auto al giorno con punte massime di traffico sulla Declassata (sia nei giorni feriali che semiferiali che festivi) con ore di punta tra le 8 e le 9 e tra le 18 e le 19.

Come si spostano i cittadini? È la domanda che è stata fatta direttamente ai pratesi con un questionario diffuso dal Comune al quale hanno risposto 1523 persone (su 1600 moduli diffusi). Le risposte sono in linea con i dati Istat (2011 ultima rilevazione) elaborati dalla Mobilità: il 70% di cittadini si sposta anche



MOBILITÀ

Traffico e sosta selvaggi

Gli studi sulla situazione attuale: troppe auto, molti incidenti, poche bici

per brevi tragitti in auto e moto. L'8% usa il trasporto pubblico e solo il 4% sceglie la bici. Non solo, l'uso del bus nel triennio 2010-2012 (fonte Cap) è calato: 22% in meno di biglietti venduti. Calano anche i viaggi in treno: meno 6% mentre aumenta l'uso del ferro per gli spostamenti da e per Firenze: più 10%. Di contro, le rilevazioni eviden-

ziano una buona percentuale di spostamenti a piedi: 18% e il pendolarismo verso Firenze è coperto per quasi il 50% dall'uso di treno e bus.

I parcheggi. La congestione del traffico si riverbera sulle soste e i parcheggi. Sono in totale 14.55, dei quali 9.553 nell'area urbana, 517 pubblici, 1.490 in strutture private, 2.495 scambia-

tori. Due le indagini effettuate: per capire la pressione su alcune aree cittadine e per rilevare la quota di sosta irregolare. Nel primo caso: la mattina le aree nelle quali si registrano più auto in sosta sono via Pistoiese e l'area della stazione (alti centro, l'area di via Fiorentina e il Serraglio). Nel pomeriggio il parcheggio della stazione di svuota e si

allenta l'occupazione di via Pistoiese, mentre si riempiono ancora di più centro e Serraglio. La notte (la rilevazione è fino alle 23), il centro a più che saturo (l'indice supera il limite), Serraglio e via Pistoiese pieni, alta l'area di via Fiorentina e bassa stazione e Misericordia. La sosta selvaggia ha un andamento costante: il 60% di irregolarità si

registrano in via Pistoiese durante tutto il giorno. La notte la quota di auto in divieto di sosta supera il 60% in centro e il 50 in zona via Fiorentina.

Sicurezza. Un problema per Prato: gli incidenti mortali sono aumentati nel 2013 e 2014 (dai 4 casi del 2012 agli 8 e ai 9 del 2013 e 2014), diminuiti (meno 11%) quelli con feriti (dai 1.095 del 2012 ai 972 del 2014). Complessivamente però gli incidenti totali (danni, feriti, mortali) dal 2007 al 2014 hanno avuto una flessione del 38,6% (da 2.007 a 1.232). Prato però supera la media nazionale per tasso di incidentalità e tasso di lesività. Le aree nelle quali avvengono più incidenti con feriti sono quelle centrali: via Roma, Via Filzi, viale Borgovalsugana e dentro le mura. Più ci si allontana dal cuore della città, più diminuiscono i casi. La localizzazione degli incidenti mortali, fatto salvo il centro storico, è diffusa in tutta Prato: da via Melis a via Aldo Moro, passando per via del Purgatori e via Filzi. Stilata anche la classifica delle strade più pericolose: via Pistoiese; asse Medaglia d'Oro-via Liliana Rossi; asse via Zarini; asse Roncioni; asse via del Castagno; asse via Fiorentina-via Valentini e asse viale della Repubblica.

LE RISPOSTE DI RAGAZZI E BAMBINI

Per la movida il 56% va in auto

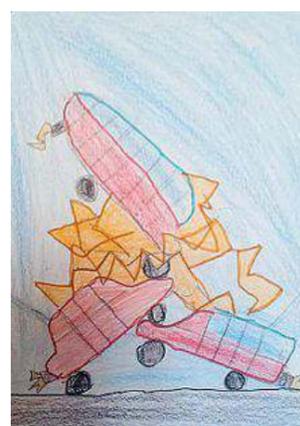
I disegni dei bimbi: non piacciono le strade buie, la velocità, i camion

PRATO

Ragazzi delle superiori e bambini che frequentano le elementari. A loro è stato chiesto un parere sulla mobilità. Queste le risposte: i ragazzi per andare a scuola al 50% usano il bus, 40% auto o moto e solo il 2% utilizza la bici nel tragitto casa-scuola. Il 10% va a piedi. Per le serate della movida le percentuali cambiano: il 56% si sposta entro 5 chilometri in auto. E la ricerca conclude: «Distanza che potrebbe essere agevolmente coperta con mezzi sostenibili».

I bambini delle elementari

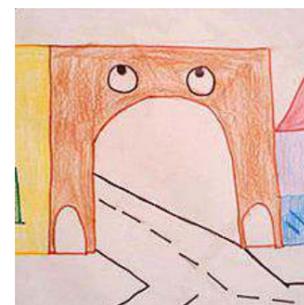
hanno invece risposto con i disegni alle domande cosa ti piace, cosa di fa paura, cosa vuoi cambiare, cosa non ti piace. Per ciascuna domanda un disegno: ai bambini piacciono i monumenti, i parchi, i negozi. Non piacciono le strade strette, la sporcizia, i camion grossi, gli incidenti, la strada lunga da casa a scuola. La paura invece è provocata dalle macchine che vanno troppo veloci, attraversare le strade anche sulle strisce, le ambulanze e i bus, la città al buio. E cosa vogliono i bambini? Più negozi di giocattoli, più aree pedonali, una torre per vedere il panorama.



L'incidente fa paura



Gli attraversamenti non piacciono



Ma i monumenti sono belli

Cristina Orsini

CRIPRODUZIONE RISERVATA