

PERCORSO PARTECIPATIVO PER LA REDAZIONE DEL PUMS

**Muoviamoci
Insieme
Prato**

comune di
PRATO



Le strategie del
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
Lunedì 22 Febbraio 2016

LABORATORIO 1



INSTANT REPORT

A cura di





IL PROGETTO MIP - MUOVIAMOCI INSIEME PRATO

Muoviamoci Insieme Prato è un percorso partecipativo per la costruzione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Prato.

Il progetto MIP promuove, rafforza e valorizza la partecipazione e la responsabilizzazione dei cittadini nelle scelte strategiche della città e del Comune, favorendo la formazione e il potenziamento di una cittadinanza attiva, informata e responsabile. Questo significa anche promuovere un più ampio processo di cambiamento culturale, che investe tanto il cittadino, quanto l'amministrazione.

Sono previste varie fasi di attività:

1. Sensibilizzazione e (in)formazione
2. Coinvolgimento delle scuole
3. Laboratori partecipativi
4. Monitoraggio degli spostamenti
5. Condivisione e restituzione dei risultati

La fase dei laboratori partecipativi è strutturata secondo uno schema preciso:

- ▶ laboratori tematici sulle strategie del PUMS
- ▶ laboratori territoriali riferiti a 5 zone di Prato

Maggiori informazioni sono disponibili:

- ▶ su <http://open.toscana.it/web/muoviamoci-insieme-prato/home>
- ▶ sulla pagina facebook del progetto <https://www.facebook.com/mip.prato/timeline>

É inoltre attivo il questionario online sulla mobilità a Prato, al quale hanno già risposto quasi 2.500 cittadini. Chi non lo avesse ancora fatto può far sentire la propria voce all'Amministrazione Comunale: <http://goo.gl/YfT4H9>

IL LABORATORIO

Il laboratorio di oggi, 22 febbraio 2016, è il primo laboratorio tematico e riguarda il miglioramento della rete ciclo-pedonale, la maggiore qualità degli spazi pubblici, la sicurezza degli utenti deboli della strada (pedoni, ciclisti...).

L'incontro si è aperto con una prima fase di tipo seminariale, in cui l'Assessore alla Mobilità Filippo Alessi ha portato i saluti dell'Amministrazione e introdotto la giornata, l'arch. Patrizia Malgeri di TRT Trasporti e Territorio (società incaricata di redigere il PUMS) ha spiegato su quali linee di lavoro si svilupperà il piano, l'ing. Claudia Casini e il dott. Sergio Signanini di Simurg Ricerche (società incaricata della gestione del percorso partecipativo) hanno illustrato la struttura del percorso di consultazione dei cittadini e i temi del laboratorio stesso.

Di seguito i partecipanti sono stati suddivisi in tavoli di lavoro e, con la guida di esperti facilitatori, hanno potuto esprimere il loro punto di vista sui temi proposti, esplorare varie alternative ed elaborare idee, sulla base della cartografia e delle informazioni messe a disposizione in ogni tavolo. Di seguito sono riportati i risultati dei lavori dei gruppi.

Alcune immagini dell'incontro







TAVOLO DI LAVORO n. 1

1. COME MIGLIORARE LA RETE CICLOPEDONALE A PRATO?

La rete pedonale

- ▶ Ci si sposta poco con bus per problemi di orario il servizio termina troppo presto la sera e costo non adeguato al servizio.
- ▶ Si rispettano poco gli attraversamenti pedonali soprattutto fuori dal centro.
- ▶ In centro ci si sposta bene.

La rete ciclabile

- ▶ In generale è pericoloso andare per strada con la bici, l'auto la fa da padrone; es venire da Sesto a Prato in bicicletta è pericoloso.
- ▶ Le piste ciclabili tolgono posto alle auto.
- ▶ Rimuovere le auto che sono parcheggiate sulle piste ciclabili.
- ▶ Ripristinare vecchi tracciati ciclabili oggi non più visibili es. quella dalla stazione-Piazza San Marco fino a Polo San Giusto; quelle che ci sono spesso si interrompono, sono troppo spezzettate vedi ad esempio il tracciato di Pratilia o quella che si interrompe alla porta dell'Ospedale.
- ▶ Mancano le rastrelliere non sappiamo mai dove parcheggiare le bicicletta.
- ▶ Fare ciclabili a movimentazione rapida per scorciare i tempi di percorrenza, per ora sono ciclabili turistiche o per passeggiate della domenica.
- ▶ Spesso piste ciclabili sono promiscue bici-pedone, manca adeguata segnaletica, istituire strisce pedonali adatte anche all'attraverso delle biciclette, far accedere le biciclette alle corsie preferenziali dei bus.
- ▶ Incentivare l'acquisto della bicicletta.
- ▶ Incentiva l'uso della bicicletta anche economicamente es. Euro/KM

Intermodalità

- ▶ Scuole dentro il centro storico creano ingorghi e traffico, sarebbe utile creare un vero polo scolastico/universitario fuori dai flussi di traffico più intensi.
- ▶ Fare autobus a chiamata, il centro storico di Prato non supporta gli autobus troppo grandi che circolano attualmente, utilizzare autobus più piccoli.
- ▶ Rimettere in uso i vecchi 4 parcheggi scambiatori con incentivo all'uso del bus che funzionavano molto bene. Ottimizzare le aree di sosta fuori dal centro storico.



2. PUO' LA CITTA' DI PRATO DIVENTARE ACCESSIBILE A TUTTI E MIGLIORARE LA QUALITA' DEI PROPRI SPAZI PUBBLICI ATTRAVERSO LA MOBILITA' SOSTENIBILE?

- ▶ Eliminare le auto dalle principali piazze, attivare parcheggi con prezzo calmierato per incentivarne l'uso es il parcheggio del Mercato Nuovo.
- ▶ Eliminare le auto dal centro, dare l'accesso solo ai residenti. Es Piazza Mercatale è diventata un parcheggio ed è stata deturpata.
- ▶ Attivare veramente le ZTL con varchi con telecamere soprattutto all'inizio dell'area che delimita il centro storico. Identificare un unico permesso per accedere alla zona del centro storico.
- ▶ Iniziare a pensare che Prato - Pistoia e Firenze sono un unico agglomerato. Migliorare il servizio ferroviario, treni poco frequenti, migliorare le coincidenze e le linee es. quella con Pisa creare una metropolitana di superficie; creare un corridoio ferroviario dalla Val Bisenzio e Firenze.
- ▶ Fare strade a senso unico per migliorare il traffico, inserire piste ciclabili a doppio senso.
- ▶ I Macrolotti sono snodati dalle altre zone. Il casello autostradale dovrebbe essere vicino alle attività del Macrolotto e creare una viabilità separata per le attività produttive.

3. COME REALIZZARE UNA CITTA' A RISCHIO ZERO?

- ▶ Rubano troppe biciclette, se si vuole incentivarne l'uso è necessario diminuire il numero dei furti.
- ▶ Migliorare l'illuminazione lungo le piste ciclabili.
- ▶ Spostare la fermata dell'autobus all'interno della viabilità interna del polo scolastico di via Reggiana.
- ▶ Educare, cambiare la cultura della mobilità attraverso le scuole..., utilizzo della pubblicità progresso es. con TV Prato, fare educazione stradale, educazione civica, ambientale ecc.
- ▶ Attivare ciclo stazioni sorvegliate e più sicure. Stessa cosa per i parcheggi scambiatori.
- ▶ Aumentare le zone 30KM con dissuasori. Insegnare a guidare a velocità più bassa.
- ▶ Utilizzare mezzi più ecologici per il trasporto delle merci soprattutto delle merci da portare in centro.
- ▶ Maggior rispetto del codice della strada anche da parte delle biciclette con luci, casco ecc.



TAVOLO DI LAVORO n. 2

COME MIGLIORARE LA RETE CICLOPEDONALE A PRATO?

La rete ciclopedonale

Problemi strutturali:

- ▶ Carenza di piste ciclabili: non esiste ad oggi una maglia di ciclabili ben integrata e pensata per chi sceglie la mobilità ciclabile
- ▶ Le piste ciclabili sono pensate per chi vuol fare una passeggiata ogni tanto e non per chi sceglie la mobilità ciclabile come modalità di spostamento quotidiano. Deve essere privilegiata la facilità di accesso e di utilizzo e questo può essere fatto soltanto trovando spazio nella sede stradale.
- ▶ Mancanza di rispetto per i ciclisti
- ▶ I cavalcavia e i sottopassi sono impraticabili per le biciclette (è protetto solo quello di San Giusto)

Problematiche specifiche:

- ▶ Manca la manutenzione delle piste ciclabili
- ▶ Manca un percorso ciclopedonale dalla stazione Prato Borgonuovo al nuovo ospedale
- ▶ In Via Toscanini la pista ciclabile viene utilizzata in alcuni punti come discarica a cielo aperto
- ▶ La pista ciclabile di Via Visiana, zona Sant'Ippolito, è continuamente invasa dalle auto negli orari di accesso/uscita da scuola
- ▶ Cavalcavia di Galceti (pendenza 14%), Sottopasso di Chiesanuova (pendenza elevata), Sottopasso per la Questura (pendenza, stretto, buio): evidenziano una criticità degli attraversamenti sotto o sopraelevate rispetto alle tangenziali in relazione ai percorsi ciclopedonali.
- ▶ I tratti ciclabili Centro storico-Esselunga (ex Pratilia) e Scuole Toscanini (San Paolo)-stazione Borgonuovo sono di fatto percorsi ad ostacoli che in parte creano conflitto tra pedoni e ciclisti e in parte non sono percorribili in sicurezza
- ▶ Il tratto ciclabile che passa sotto la Camera di Commercio è transitata dai ciclomotori e non controllata: proteggere i percorsi dall'invadenza di ciclomotori e suv
- ▶ Rotatoria tra la declassata Via Da Vinci e Via dei Treppi priva di attraversamenti pedonali e ciclabili
- ▶ Con la creazione dell'Interporto, manca un collegamento ciclabile e pedonale tra le frazioni est Le Macine e La Querce verso il parco Fluviale del Bisenzio (dove è presente una ciclabile che porta verso il centro città)



Proposte:

- ▶ Una buona rete ciclabile dovrebbe poter essere raggiungibile nell'arco di 2-300 metri da qualsiasi zona della città
- ▶ Bisognerebbe chiedere alle autostrade, nell'ambito dei lavori di ampliamento della Autostrada, di contemplare rifacimenti o nuovi sottopassi/cavalcavia in cui prevedere interventi per la mobilità ciclopedonale
- ▶ Via Fosso del Masi occorrerebbero degli accorgimenti per la moderazione della velocità
- ▶ In quali strade si può creare il percorso ciclabile con la semplice segnaletica orizzontale? Occorrerebbe un riflessione in questo senso
- ▶ Inserire nel regolamento urbanistico delle direttive per cui ad ogni nuova strada o manutenzione venga affiancata la realizzazione di ciclabili e ciclopedonali.
- ▶ Realizzazione di spazi sosta bici sicuri (contro furti) almeno nei punti nevralgici della città (stazione, ospedale, scuole, etc)
- ▶ Meno estetica e più funzionalità per le piste ciclabili: percorsi ben delineati e sicuri
- ▶ Occorre rendere sicuri e bene integrati i percorsi ciclabili perché chi prende la bici abbandona l'auto
- ▶ L'aumento dei sensi unici, dove consentire il controsenso per le bici, potrebbe essere un buono strumento per allungare i percorsi e scoraggiare l'uso dell'auto.
- ▶ È necessaria un'opera di ricucitura dei vari segmenti già esistenti e poi potenziare e sviluppare ulteriormente la rete ciclabile esistente
- ▶ Apporre il simbolo della bicicletta in maniera più continuativa nei percorsi ciclabili e ciclopedonali
- ▶ Sulle rotonde che attraversano le tangenziali può essere opportuno inserire un semaforo a chiamata per gli attraversamenti pedonali e ciclabili
- ▶ Servizi per i ciclisti: ciclo stazioni (presso le stazioni), ciclo parcheggi, no rastrelliere con blocco della sola ruota ma stalli a u rovesciata che consentono il blocco telaio, marchiatura biciclette e istituzione archivio/data base delle biciclette marchiate;
- ▶ Comunicazione: promozione culturale all'uso della bicicletta in particolare verso le scuole
- ▶ Dare seguito a quanto riportato nel programma di governo della città del sindaco Matteo Biffoni riguardo alla accessibilità alle biciclette delle corsie riservate ai bus
- ▶ Segnaletica nei percorsi ciclabili relative a direzioni e distanze (es. Iolo 5 km)
- ▶ Realizzazione di percorsi ciclabili con segnaletica orizzontale ben delineata nelle sezioni stradali (molto ampie) che sono presenti nei macrolotti industriali
- ▶ Macrolotto 2: si potrebbero realizzare sui marciapiedi molto ampi percorsi promiscui ciclopedonali abbattendo le barriere architettoniche

Intermodalità

- ▶ Occorrerebbe creare parcheggi gratuiti e togliere le auto dalle strade.



- ▶ A Iolo e Tavola non arriva il Trasporto Pubblico Locale
- ▶ Spesso i treni non hanno gli spazi bici
- ▶ Metropolitana di superficie lungo l'attuale linea ferroviaria sottoutilizzata implementando le fermate
- ▶ Occorrerebbe prevedere parcheggi presso le scuole che siano leggermente distanti in modo che non si arrivi in auto sotto la scuola ma si invitino i genitori a passeggiare con i figli

COME REALIZZARE UNA CITTÀ A RISCHIO ZERO?

- ▶ Realizzazione di Zone 20-30 nel cuore storico delle singole frazioni
- ▶ Zona 30 all'interno della zona densa del centro urbano
- ▶ Segnali acustici per i non vedenti presso tutti i semafori
- ▶ Segnaletica orizzontale specifica per non vedenti in prossimità di tutti gli attraversamenti pedonali



TAVOLO DI LAVORO n. 3

1. COME MIGLIORARE LA RETE CICLOPEDONALE A PRATO?

La rete ciclabile: aspetti strategici

Emerge al questione della promiscuità: da un lato, le piste ciclo-pedonali vengono percepite come un limite da superare con percorsi ad hoc (come in viale Galilei), dall'altro, gli spazi costringono a ripensare la condivisione di strade, piste ciclabili e percorsi preferenziali di bus.

Viene evidenziato il tema della sicurezza, qui intesa in senso ampio, tanto come incolumità fisica (e quindi manutenzione dei percorsi, segnaletica e illuminazione) quanto come contrasto alla microcriminalità (soprattutto per quanto concerne i parcheggi custoditi e quindi il contrasto ai furti) e decoro urbano (prevedendo dei percorsi pienamente fruibili dai bambini).

Altro punto fondamentale è il tema dell'accesso alle piste da punti diversi della città e l'esigenza di ripensare i nuovi insediamenti, industriali e abitativi, in un'ottica bike friendly.

Le strategie per punti:

- ▶ Commistione pedoni-ciclisti (ma potrebbe essere positiva in via borgovalsugana e in generale ripensare la promiscuità)
- ▶ Sicurezza (anche con la videosorveglianza)
- ▶ Illuminazione e manutenzione delle piste.
- ▶ Manutenzione
- ▶ Decoro urbano
- ▶ Accesso alle piste
- ▶ Predisposizione di nuove piste per nuove strade
- ▶ Condivisione degli spazi tra Lam e ciclisti, pensando a delle vie di fuga.

Sono state rilevate le seguenti criticità:

- ▶ se la mattina ci fossero più persone sulle piste ciclabili il rischio di incidenti con i non ciclisti sarebbe alto (problemi di commistione ed esigenza di percorsi diversi). Ci sono varie tipologie di ciclista.
- ▶ a Prato ci sono soprattutto percorsi misti, mentre in Europa esistono percorsi distinti.
- ▶ i percorsi ciclabili non vengono considerati percorsi di mobilità. Ci sono ciclabili interrotte o occupate da altre strutture, come a Vaiano, e non sono segnalate.
- ▶ a Vaiano lungo la pista ciclabile solo 100 mt prima dell'interruzione c'è il cartello che segnala, appunto l'interruzione. Succede Quindi fai 7 km, c'è il blocco e non c'è percorso alternativo.
- ▶ non uso la bici. Se posso vado a piedi, mi sposto in autobus o in treno. Come pedone ci sono dei grossi problemi di manutenzione. Mi metto nei panni anche dei portatori di handicap, che non hanno percorsi specifici. C'è poi il problema dei furti di biciclette (problema generalizzato. Tutti acconsentono) e, più in generale, della sicurezza.
- ▶ prima della patente la usava quasi per tutti gli spostamenti. I problemi da utente sono di commistione (sono ciclopedonali)



- ▶ esiste il problema della commistione, ma basta fare attenzione. Mi piacerebbe anche andare in altre città in bici, non solo firenze o pistoia, ma anche poggio a caiano, senza dover fare il giro del bisenzio. Servirebbe poi una sorta di assistenza sui percorsi lunghi. (autostrade della bici, che raccordano il comune con i comuni vicini).
- ▶ problema dell'illuminazione dei percorsi ciclabili sia per la sicurezza rispetto ai furti e scippi sia per la sicurezza stradale.
- ▶ raggiungere la pista lungo il bisenzio è un problema per i bambini (questione del decoro). In Via Borgovalsugana potremmo ipotizzare una pista ciclopedonale. Sotto il ponte Petrino non è possibile passare, c'è solo un marciapiede rischioso.
- ▶ E' necessario progettare una serie di percorsi ciclabili che sfruttano i percorsi della LAM in modo da poter, ad esempio in questo modo è possibile risalire i sensi unici in sicurezza.

La mobilità a piedi: aspetti strategici

Emerge la questione dei marciapiedi, soprattutto per quanto concerne le dimensioni e la manutenzione. Inoltre viene rilevato che spesso, soprattutto nelle aree centrali, nel corso del tempo si sono sacrificati gli spazi per i pedoni (ristringendo i marciapiedi) favorendo lo spazio per i parcheggi auto.

Alcuni dei principali parcheggi (Mercato, Poste, ecc.) sono insicuri soprattutto la sera. Questo determina una scarsa propensione per l'utilizzo dei parcheggi di "scambio" e spinge le persone a spostarsi in auto e parcheggiare in pieno centro storico o nelle immediate vicinanze.

Sono state rilevate le seguenti criticità:

- ▶ manutenzione delle strade e dei marciapiedi. Il tratto di mura tra via Pomeria e la Lazzerini c'è soltanto un pezzo di pista ciclabile.
- ▶ dobbiamo far rispettare il codice della strada nelle aree pedonali (5km). Questo scoraggerebbe il transito. Le macchine condivise (carsharing) non rispettano le regole in centro.
- ▶ c'è il problema dei marciapiedi. Tra San Domenico e Porta Pistoiese, o in via Strozzi, per lasciare spazio alle auto si sono fatti marciapiedi troppo stretti.
- ▶ cosa succede nel centro storico con l'abolizione del marciapiedi (questione pedonalità). La sosta lungo le strade nell'area pedonale è un problema per i ciclisti.
- ▶ in Via Santa Trinità le fioriere creano dei problemi ai pedoni che non possono passare.

Intermodalità: aspetti strategici

- ▶ Emerge l'esigenza di predisporre parcheggi controllati perché la questione della sicurezza è la più sentita.
- ▶ Si registra la necessità di nuovi percorsi, soprattutto verso l'ospedale e nelle tangenziali, per raggiungere il centro e i comuni vicini.
- ▶ Per quanto concerne l'intermodalità emerge il ruolo strategico delle stazioni, soprattutto in presenza di parcheggi custoditi e di aree dedicate.
- ▶ Il tema degli incentivi risulta cruciale, da attuare attraverso sperimentazioni dell'uso congiunto di bici e lam, bici e treno, bici e autobus extraurbani. Vengono inoltre ipotizzate



tariffe ad hoc. Gli incentivi possono essere promossi anche da imprese, supermercati e grande distribuzione.

Le strategie per punti:

- ▶ Esigenza di aree di scambio controllato. Il problema della sicurezza è il più sentito.
- ▶ Ciclabili per l'ospedale
- ▶ Ruolo strategico delle stazioni
- ▶ Officine per la riparazione delle bici
- ▶ Questione incentivi (sia per il trasporto delle bici su bus e Lam sia per zone orarie). Sperimentazioni di tariffe speciali

Sono state rilevate le seguenti criticità:

- ▶ alle porte della città andrebbero create delle zone ad accesso con delle persone dedicate al controllo delle biciclette.
- ▶ area dell'ex ospedale potrebbe essere la zona giusta per un accesso.
- ▶ nell'ospedale nuovo si arriva davanti in macchina ma non in autobus. Manca un percorso ciclabile. Le strade devono essere rese promiscue.
- ▶ ciclabile in via Roma e in via Pomeria. A Borgonuovo non ci sono fermate e c'è il problema della sicurezza.
- ▶ servono attività di contesto nei parcheggi per renderli più sicuri
- ▶ piazzale Nenni potrebbe diventare un parcheggio custodito
- ▶ il bike sharing non ha funzionato.
- ▶ le stazioni possono essere un luogo strategico. Il trasporto extraurbano potrebbe essere rivitalizzato dalle bici.
- ▶ servirebbero degli incentivi (orari gratis) per favorire il trasporto bici su Lam e bus extraurbani. incentivare la lam con corse gratis o a scalare. Potrebbero essere delle sperimentazioni. Sfruttare le applicazioni per riempire le macchine. Collegamenti in treno prato-firenze.
- ▶ il parcheggio deve essere reso più economico.
- ▶ avvantaggiare le zone interscambio con costi differenziati. Ciò obbligherebbe a recarsi in determinate zone ma rimane il problema della sicurezza (tutti concordano).

2. PUO' LA CITTA' DI PRATO DIVENTARE ACCESSIBILE A TUTTI E MIGLIORARE LA QUALITA' DEI PROPRI SPAZI PUBBLICI ATTRVERSO LA MOBILITA' SOSTENIBILE?

- ▶ Favorire la condivisione di spazi tra bicicletta e pedoni, laddove possibile, e nei casi di distanze dove non è necessaria la presenza di ciclopiste dedicate
- ▶ Inserire l'utilizzo delle corsie attualmente dedicate alla LAM come percorsi ciclabili sicuri in modo da poter risalire anche i sensi unici delle principali direttrici di traffico
- ▶ Creare spazi sicuri per ciclisti e pedoni, sia per quanto riguarda l'illuminazione pubblica, che la presenza di attività, anche durante le ore serali
- ▶ Inserire la intermodalità ciclabile come elemento centrale all'interno di progetti di trasformazione dello spazio urbano (es. area Ex Ospedale).



3. COME REALIZZARE UNA CITTA' A RISCHIO ZERO?

- ▶ Inserire, in particolare nei quartieri centrali della città, zone 30.
- ▶ Mettere in sicurezza i marciapiedi, partendo dal centro storico.
- ▶ Creazione di ciclopiste separate dalla strada soprattutto nei tratti verso i quartieri esterni.
- ▶ Migliorare i sottopassi cittadini.
- ▶ Moderare la velocità dei veicoli.



TAVOLO DI LAVORO n. 4

1. COME MIGLIORARE LA RETE CICLOPEDONALE A PRATO?

La rete pedonale

I partecipanti sono d'accordo sul promuovere la mobilità ciclopedonale, con progressiva **pedonalizzazione del centro storico** (totale o parziale). Molte attività commerciali sono concentrate in alcune zone del centro, e spesso i commercianti sono in disaccordo con la pedonalizzazione.

Le direttrici più battute dai pedoni, che quindi si suggerisce di pedonalizzare o limitare al traffico, sono:

- Porta al Serraglio - Via San Giorgio - Via Santa Margherita - Piazza Mercatale
- Porta Al Serraglio - Via Magnolfi (già pedonale) - Via Pier Cironi - Via Santa Margherita - Piazza Mercatale
- Da Piazza Mercatale a Piazza Duomo. Oggi si passa da via Garibaldi. Pedonalizzare via Santa Margherita, favorirebbe flusso anche su quell'asse.

Queste direttrici, ad esclusione di via Magnolfi, sono attraversate da autobus, creando problemi di sicurezza a causa di marciapiedi inesistenti o stretti. Probabilmente la chiusura di via Tintori agli autobus ha aggravato questa situazione. Il passaggio dei bus andrebbe limitato, e i mezzi sostituiti da messi più idonei per dimensione (bus elettrici).

Esiste inoltre un problema di inquinamento di via di Santa Margherita, causato, oltre che dal traffico, anche dalla mancanza di areazione, che l'ha fatta definire "strada canyon" in quanto non permettono alle correnti che vengono dal Bisenzio un ricambio dell'aria.

Bisognerebbe disincentivare l'attraversamento del centro, delle direttrici di collegamento Nord-Sud, ed Est-Ovest, preferendo la circonvallazione esterna alle mura.

La rete ciclabile

La bicicletta non si usa abbastanza. C'è un problema culturale, che fa preferire ai giovani, motorini alle bici.

Altro problema relativo all'utilizzo della bicicletta è la commistione tra spazi destinati ai pedoni e ai ciclisti; in alcuni casi i ciclisti sono obbligati a percorrere marciapiedi, mentre spesso i pedoni non rispettano la pista ciclabile, con il rischio di incidenti. In tal senso non aiuta la scelta frequente di convertire marciapiedi in ciclabili. Bisogna pensare di creare infrastrutture ad hoc senza riadattare strutture esistenti. In ambito urbano è difficile ritagliare margini da destinare ai ciclisti, e spesso ciò obbliga a togliere parcheggi in centro con relative proteste. Inoltre, anche quanto viene disposta adeguata segnaletica (pedoni/ciclisti), successivamente non viene eseguita manutenzione per cui la segnaletica orizzontale tende a scomparire.

Le piste ciclabili, essendo discontinue e non unendo con continuità punti strategici della città, non sono utili negli spostamenti quotidiani. Più che altro sono percepite come piste per le passeggiate domenicali, ad esclusione di quella del nord (Viale Galilei, lungo il Bisenzio), che viene ritenuta utile.



Si richiede maggiore attenzione alla piantumazione degli alberi limitrofi alle piste ciclabili, evitando piantumazioni di alberi con radici superficiali.

Intermodalità

Per quanto riguarda i parcheggi in prossimità del centro storico, Piazza Mercatale è considerata la più vicina al centro, è percepita meno pericolosa rispetto a Porta al Serraglio e quindi più utilizzata, mentre gli altri parcheggi restano vuoti. In tal senso bisognerebbe convincere i cittadini ad utilizzare gli altri parcheggi in prossimità del centro, con segnaletica e incentivi sulle tariffe dei parcheggi.

Alcuni anni fa' è stato indetto un concorso d'idee per Piazza Mercatale. L'idea era di togliere le auto dalla piazza cercando parcheggi alternativi; era stato prevista anche la costruzione di un parcheggio multipiano oppure la realizzazione di un parcheggio interrato nella piazza, idea mai realizzata per problemi di tempistiche e costi.

Spesso non si tiene conto dell'aspetto storico, perché ad esempio realizzare un parcheggio a piazza Mercatale di fatto è incompatibile con il contesto da un punto di vista storico. Inoltre c'è anche un problema strutturale idro-geologico.

Secondo i partecipanti, il centro storico è adeguatamente servito dai parcheggi (Curtatone-multipiano, parcheggio lato Martini, parcheggio seminterrato della Coop utilizzabile, ecc). Inoltre in centro ci sono diversi parcheggi privati che potrebbero essere utilizzati. Chi è più penalizzato è il residente del centro, che pur se munito di permesso di parcheggio, ha posti limitati, spesso occupati da non residenti.

Altra problematica legata all'intermodalità, riguarda i servizi pubblici. Ad esempio la sera non ci sono bus, per cui la gente è costretta ad utilizzare l'auto privata.

In un'ottica di pedonalizzazione del centro, si suggerisce l'utilizzo della viabilità intorno alle mura che potrebbero essere sfruttata per mettere a punto un sistema di mobilità urbana alternativa anche per gli autobus al fine di permettere un avvicinamento al centro storico per gradi. Per permettere un maggiore avvicinamento degli anziani al centro, o comunque una penetrazione nel centro si potrebbero utilizzare due direttrici: un anello esterno (mura) e un anello interno (asse via delle Piave, via San Jacopo, via Santa Caterina, Piazza San Domenico, ritorno in Piazza Duomo). L'anello interno, con punti di contatto con anello esterno, da utilizzare con bus elettrici a basso impatto, potrebbe essere comodo per gli anziani. Secondo alcuni bisogna cercare di ridurre i cambi dei bus. Prato ha avuto per anni il capolinea autobus in centro storico, e il sistema era a raggera; ora, spostando il capolinea, il sistema è saltato.

2. PUO' LA CITTA' DI PRATO DIVENTARE ACCESSIBILE A TUTTI E MIGLIORARE LA QUALITA' DEI PROPRI SPAZI PUBBLICI ATTRVERSO LA MOBILITA' SOSTENIBILE?

Per quanto riguarda gli spazi pubblici, sulla zona sud non ci sono molto parchi oppure non sono valorizzati come ad esempio Cascine di Tavola dove mancano servizi e attività. Ci sono alcuni progetti ipotizzati legati all'agricoltura per qualcuno discutibile.

Per qualcuno, alcune piazze della periferia e delle frazioni non vengono frequentate perché le persone preferiscono frequentare i circoli. Prato è ricca di frazioni che mantengono la loro identità, con alcuni punto di riferimenti (chiesa, casa del popolo) ma anche molti slarghi. I cittadini



sentono l'esigenza di riappropriarsi questi spazi, con panchine, punti di ristoro, mercatini, giochi per i bambini.

Piazza Mercatale ha un potenziale enorme, si potrebbero realizzare moltissime attività. Ma è anche un parcheggio utile.

Molto importante è ritenuta la questione dell'informazione e della comunicazione. Per esempio, sarebbe necessario informare sul numero dei parcheggi disponibili, sui tempi di percorrenza di avvicinamento dal parcheggio alle zone nevralgiche della città, attraverso segnaletica verticale, segnaletica luminosa.

Qualcuno ha proposto di usare "Sanzioni Educative"; tra queste suggerire a chi è in divieto di sosta, soluzioni alternative di parcheggio e relativi tempi di percorrenza. Una provocazione potrebbe essere quella di commutare le multe in ticket per il parcheggio.

3. COME REALIZZARE UNA CITTA' A RISCHIO ZERO?

Uno dei principali problemi per la sicurezza l'alto numero di passaggi di autobus di grandi dimensioni nel centro storico, che spesso invadono anche i marciapiedi.

Via di Santa Margherita, strada storica e molto frequentata del centro, presenta un restringimento iniziale e finale della carreggiata; la parte centrale, più larga, favorisce una maggiore velocità dei mezzi creando problemi di sicurezza per i pedoni.

Un problema molto sentito è quello dei furti di biciclette nel centro storico, che ne disincentiva l'utilizzo. Si suggerisce di creare parcheggi custoditi, o impiegare altri sistemi di controllo.

La Pista ciclabile sul Bisenzio verso Gonfienti, che permette di raggiungere il centro commerciale I Gigli, risulta sterrato, poco illuminato, isolato e per questo poco sicuro. All'inizio era pattugliato dalla polizia municipale in bicicletta, ma ora non succede ed è meno sicuro.