

PERCORSO PARTECIPATIVO PER LA REDAZIONE DEL PUMS

**Muoviamoci
Insieme
Prato**



Le strategie del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Focus Group Logistica Urbana

17 maggio 2016

*Ufficio Assessorato alla Mobilità
Prato*

A cura di





IL FOCUS GROUP

L'INCONTRO SI È SVOLTO IL 17 maggio alle ore 10.30, suddiviso in tre fasi:

1. breve presentazione del percorso partecipativo Muoviamoci Insieme Prato e delle attività del laboratorio (Dott. D. Mirani - Simurg Ricerche);
2. presentazione del PUMS (Dott.ssa P. Malgieri - TRT)
3. Focus Group sui temi della logistica urbana.

I temi trattati:

- Promuovere un sistema di accreditamento premiale (standard veicoli) integrato con gli strumenti di regolazione degli accessi all'area centrale
- Favorire attraverso condivisione tra operatori e il sistema delle regole l'inserimento di una piattaforma di distribuzione urbana merci (Interporto) a servizi di Prato e dell'area metropolitana di Firenze
- Regole per la gestione delle piazzole di carico/scarico nell'area centrale
- Sostegno e promozione di iniziative di cycle logistics
- Promuovere l'installazione di pack station (a supporto della diffusione dell'e-commerce)
- Favorire/incentivare la diffusione dei veicoli elettrici (a basso impatto) da impiegare per la distribuzione urbana delle merci
- Individuare il perimetro -area territoriale- della futura LEZ (Low Emission Zone)

I contributi:

Massimiliano Magni

Unione industriali

Il primo tema da affrontare è definire bene i confini delle aree urbane che rientrano nel perimetro del centro storico e della LEZ. Prato nasce come città fabbrica, nel tessuto urbano vi sono tantissime aziende. Tuttora ce ne sono molte. Tali aziende operano in un contesto più ampio di quello cittadino. Parlando di area urbana bisogna quindi intendere quella interna alla declassata (ZTC). Bisogna quindi inserire nel PUMS una zonizzazione precisa.

Alcuni criteri sui quali basare la zonizzazione potrebbero essere i seguenti:

1. centro storico
2. distretto (non solo Prato ma anche altri comuni; suddiviso magari in varie zone, quelle più urbanizzate e quelle meno);
3. area metropolitana vasta (fi- po -pt).



Federico Mazzoni

ACI

Il Pums dovrebbe prendere in considerazione un'area più vasta rispetto a quella cittadina. Questo perché Prato ha una posizione baricentrica e svolge la funzione di ospitare il traffico di un bacino centrato proprio sulla città di Prato. Il Pums deve quindi coordinarsi con gli altri strumenti di programmazione delle realtà territoriali limitrofe.

Siamo in presenza di un sistema saturo (vedi distribuzione del traffico giornaliero che mostra una rete sempre piena e la distribuzione degli incidenti, aumentati nelle aree a bassa velocità); mancano le sedi riservate e le sedi protette (anche e soprattutto per mancanza di spazio). Ciò si scontra e si interseca con il traffico merci.

Un altro aspetto importante che dovrà considerare il PUMS è studiare la gerarchia dei traffici. Il piano Secchi, seppur con molti limiti, aveva cominciato a lavorare su una gerarchia delle strade, dalla quale poi sarà possibile lavorare alle regole.

Il sistema delle regole si interseca con il controllo. Oggi abbiamo mezzi che consentono all'amministrazione di reagire in tempo reale. Bisogna avere un sistema di regole anche variabile così come variabili sono le condizioni del traffico; la flessibilità che passa per i sistemi di controllo e reazione delle PA è elemento fondamentale per quel sistema di premialità di cui si è parlato.

E' infine necessario fare presto a parlare di infrastrutture: da anni ACI spinge su una riflessione per la zona Nord-est dove esiste un ""buco""... importanza di un sistema di trasporto su ferro (non solo ferrovia, anche metropolitana): bisogna fare presto.

Luciano Pannocchia

Interporto di Prato

Nel 2013, presentammo come interporto un progetto di distribuzione delle merci che includeva un centro di distribuzione informatica unico per i diversi centri di distribuzione, come ad esempio è stato realizzato a Padova.

Il Punto di forza dell'Interporto di Prato è ricevere le merci su "gomma" dalle grandi arterie, risulta invece penalizzato il trasporto ferroviario.

L'interporto dovrebbe essere il punto di partenza di mezzi elettrici verso il centro urbano. Questa visione potrebbe essere in contrasto con quella dei "padroncini".

Potrebbero anche essere predisposte alcune piattaforme territoriali, per lo smistamento delle merci. Inoltre bisognerebbe puntare di più sul trasporto su ferro, in particolare per i numerosi container provenienti dai porti. Serve il coinvolgimento della Regione in tal senso.



Vincenzo Mellace

Conser - Macrolotto 1

Partendo da una criticità piuttosto evidente, cioè lo stazionamento TIR all'interno del macrolotto 1, sarebbe ottimale costruire una piattaforma che servisse da area di sosta per questi mezzi. C'è un'area, lungo via Paronese, di fronte alla Caserma dei Vigili del Fuoco, che potrà essere destinata al noleggio per stazionamento dei tir togliendoli dalle strade con esito particolarmente positivo per la viabilità e sicurezza generale.