

**Prato Domani.
La città discute il suo Piano Strutturale
Report dei Laboratori alle Circoscrizioni**

tavola **Pa.3a**



Il Sindaco

Roberto Cenni

Direttore Generale

Vincenzo Del Regno

Assessore all'Urbanistica

Gianni Cenni

Progettista e Coordinatore per le Attività di Pianificazione

Dirigente del Servizio Urbanistica

Riccardo Pecorario dal 27/06/2006 al 31/01/2011

Francesco Caporaso dal 01/02/2011

Responsabile del Procedimento

Giuseppe Santoro

Consulente Generale - Direzione Scientifica Generale

Gianfranco Gorelli

Collaborazione alla Progettazione Generale e

Coordinamento dell'attività di Pianificazione

Luisa Garassino

Garante della Comunicazione

Lia Franciolini

Coordinamento Tecnico e Scientifico dell'Ufficio di Piano

Camilla Perrone

Responsabile dell'Ufficio di Piano

Pamela Bracciotti

Ufficio di Piano

Silvia Balli

Elisa Cappelletti

Marco Caroti

Manuela Casarano

Monica Del Sarto

Alice Lenzi

Catia Lenzi

Chiara Nostrato

Contributi intersettoriali

Servizio Urbanistica

Michela Brachi, Massimo Fabbri, Costanza Stramaccioni

Mario Addamiano, Riccardo Corti, Francesca Gori

Davide Tomberli

Settore Mobilità, Politiche Energetiche e Grandi Opere

Lorenzo Frasconi

Alessandro Adilardi, Edoardo Bardazzi

Servizio Sistema Informativo e Statistica

SIT - Sistema Informativo Territoriale

Alessandro Radaelli

Francesco Pacini

Gruppo Statistica

Paola Frezza

Carmagnini Sandra, Belluomini Sandra

Consulenti

Aspetti geologici

Alberto Tomei

Nicolò Mantovani

Aspetti agro-ambientali

David Fanfani

Aspetti agro-forestali

Ilaria Scatarzi

Aspetti ambientali

Laura Fossi e Luca Gardone per Studio Sinergia

Perequazione

Stefano Stanghellini

Valeria Ruaro

Percorso partecipativo

Giancarlo Paba, Camilla Perrone

Paolo Martinez e Alessandra Modi per Abbeni IDEAI

Sociolab srl

Sistema informativo Territoriale ed Aspetti Informatici

Luca Gentili per LDP progetti GIS

Studi specifici

Paesaggio Antropico

Giuseppe Centauro

Storia del Territorio

Paolo Maria Vannucchi

Aspetti Economici

Gabi Dei Ottati

Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale



Percorso di condivisione con i cittadini

Laboratorio Circoscrizione Nord

26 ottobre 2011

Sede della Circoscrizione Nord, Prato

Rapporto di Sintesi

Laboratorio Circoscrizione Nord

Rapporto di sintesi

Il percorso di condivisione e confronto sulle strategie del nuovo Piano Strutturale del Comune di Prato continua con cinque serate di discussione nelle cinque circoscrizioni del Comune. Mercoledì 26 ottobre 2011 presso la sede della Circoscrizione Nord a Prato si è svolto il laboratorio dedicato a quell'area della città. Al laboratorio hanno preso parte circa 35 partecipanti tra cui semplici cittadini interessati al tema della pianificazione urbanistica, rappresentanti di comitati ed associazioni attive sul territorio e tecnici esperti della materia. Tutti hanno potuto esprimere le proprie idee sul futuro della città e sulle strategie del Piano Strutturale. Le raccomandazioni emerse riguardano sia il territorio in generale, sia più specificatamente le caratteristiche, le problematiche e le possibili soluzioni per l'area Nord, a cui il laboratorio era dedicato. Le indicazioni sono raccolte in questo rapporto e in una mappa condivisa e interattiva accessibile a tutti su cui è possibile consultare le indicazioni emerse e inserire i propri suggerimenti, per arricchire il quadro d'insieme con il proprio punto di vista. Tutti i materiali ed il link alla mappa sono disponibili sul sito

<http://partecipazione.comune.prato.it>



Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini



Laboratorio Circoscrizione Nord

Rapporto di sintesi

La mostra degli elaborati del Piano Strutturale inaugurata sabato 24 Settembre resterà aperta e visitabile all'Urban Center sino all'11 Novembre, data prevista per l'incontro conclusivo, con il seguente orario: lunedì e giovedì ore 15.30-18.30 e sabato ore 10.00-13.00.

Tutti gli incontri sono liberi ed aperti a tutti i cittadini interessati. Per informazioni ed iscrizioni, è possibile scrivere a garantecomunicazione.ps@comune.prato.it o telefonare dalle 9.00 alle 13.00 al numero 0574.1835990



Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini



Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)



Al tavolo hanno partecipato prevalentemente cittadini che abitano nella circoscrizione nord tra cui alcuni professionisti, ingegneri e architetti, che hanno dato un contributo alla discussione evidenziando la necessità di rinnovare il Piano Strutturale basandosi su esperienze personali concrete.

La premessa del gruppo alla discussione si basa infatti sull'esigenza di ripensare la città limitando al massimo l'uso di suolo e cercando di recuperare al massimo i volumi esistenti, in particolare quelli delle industrie dismesse.

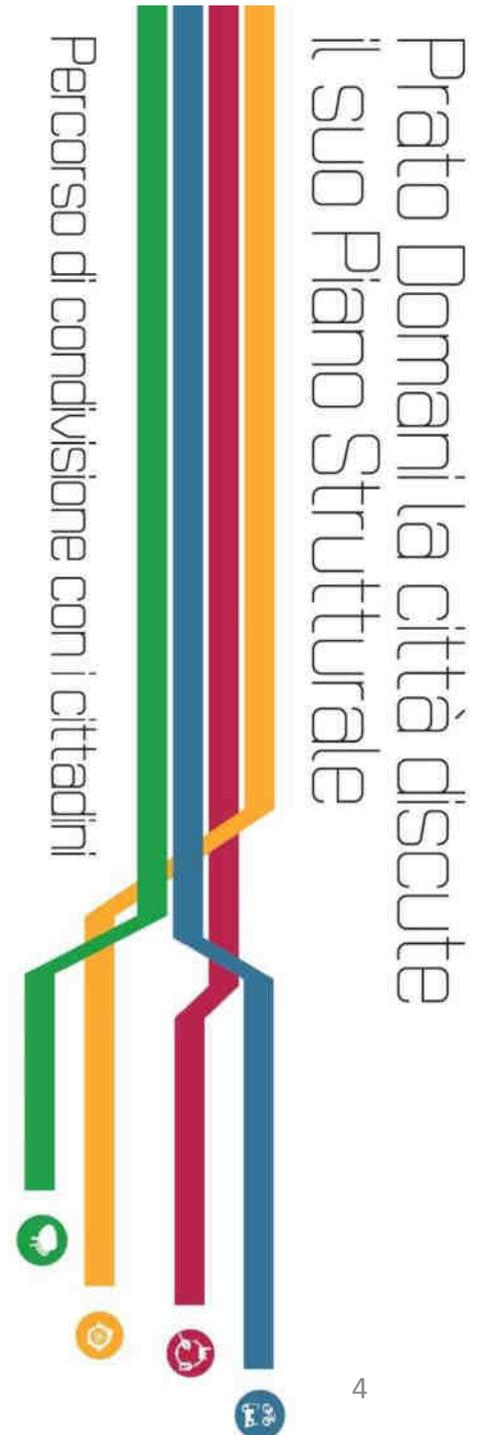
Identità e rigenerazione

“Prato prima era una città viva e adesso è una città morta”, questa è la frase con cui un partecipante ha introdotto la discussione del tavolo evidenziando la necessità di affrontare il tema della crisi che ha subito il territorio comunale dal punto di vista economico e di conseguenza urbanistico. Secondo i partecipanti l’“abbandono” delle residenze e delle industrie è un segnale importante che non è stato ascoltato dall’Amministrazione, la quale adesso dovrà favorire un ricambio dell’economia della città, “rigenerando” non solo gli spazi ma più in generale la vita della città e dei cittadini.

Un esempio indicato è quello di Via Bologna, una zona che prima era ricca di abitazioni, commercio ed industrie e che adesso è sempre più vuota e di conseguenza degradata.

Secondo i partecipanti la carenza di servizi pubblici e di spazi di aggregazione sono criticità da cui partire per iniziare una riqualificazione di alcune zone e per questo ritengono fondamentale che vengano usate strutture esistenti, ad esempio fabbriche dismesse.

Su segnalazione di un architetto presente nel gruppo è emersa l'estrema difficoltà di attuare una “rigenerazione dei volumi esistenti” con i vecchi strumenti urbanistici, in particolare con il vecchio PRG. Per questo motivo il gruppo si auspica che con il nuovo Piano Strutturale si possano realizzare recuperi di edifici di archeologia industriale, come la





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

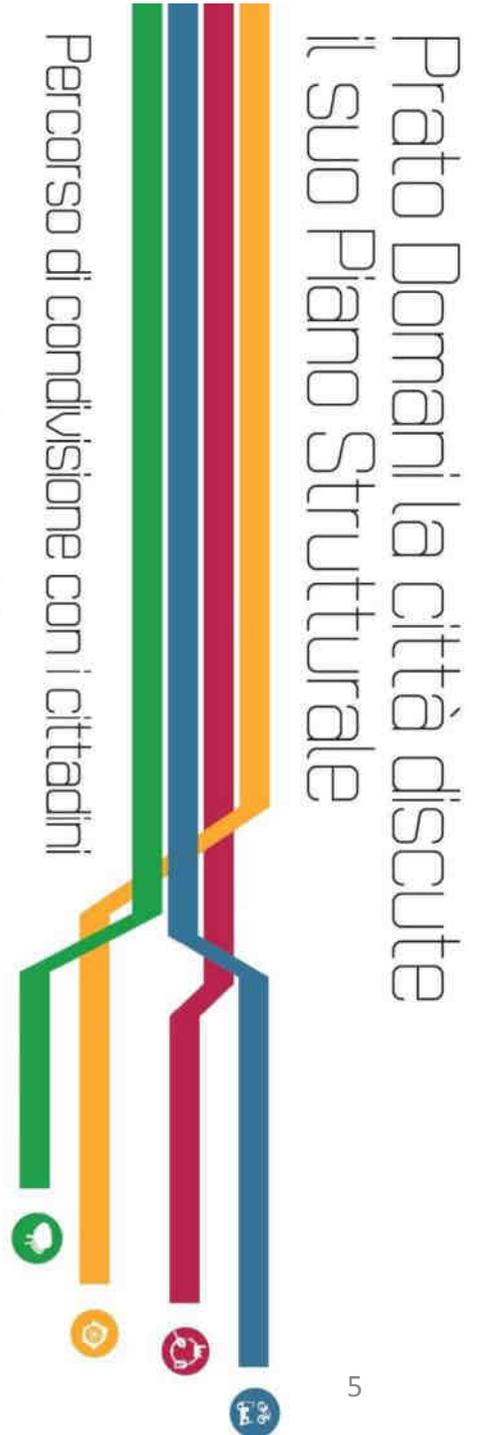
fabbrica Affortunati che è una struttura dell'inizio del '900 molto bella che secondo i partecipanti potrebbe essere valorizzata creando al suo interno dei servizi pubblici (ad esempio un asilo nido).

Secondo i partecipanti si dovrà fare attenzione a trovare un equilibrio tra l'inserimento di residenze, commercio e servizi per evitare il rischio di creare nuovi quartieri dormitorio ed alimentare il degrado di alcune aree (vedi macrolotto 0).

A tal proposito alcuni partecipanti fanno riferimento al dato indicato dalle tavole delle strategie del Piano che prevedono un aumento della popolazione notevole. In particolare i partecipanti ritengono preoccupante la previsione di 11.000 nuove presenze a San Paolo e a Borgonuovo evidenziando che quella zona è già saturata e presenta molti problemi in particolare di traffico e di carenza di servizi. Il tavolo ritiene che il Piano Strutturale giustamente debba prevedere un aumento di volumi per favorire una consapevolezza maggiore sul futuro del territorio, in particolare il Piano dovrà adeguare le esigenze del territorio con una pianificazione attenta su tutti i fronti: dalle nuove residenze, alla viabilità, all'inserimento di servizi e all'adeguamento del trasporto pubblico.

Inoltre, in un'ottica di risparmio di suolo e di pianificazione del territorio, il tavolo ritiene che si debba evitare l'effetto di "saldatura dei borghi".

Un altro tema legato alla rigenerazione urbana e alle trasformazioni del territorio è quello dell'uso della perequazione, pratica sempre più usata e a volte, a detta di alcuni partecipanti, usata a sproposito, ovvero trasferendo volumi edificabili in aree vuote o addirittura aree verdi. I partecipanti auspicano che in un'ottica di risparmio di suolo e di pianificazione del territorio, si eviti l'effetto di "saldatura dei borghi" e si evitino le edificazioni nelle aree verdi. Un partecipante porta l'esempio del Centro di scienze naturali di Galceti il cui progetto è previsto in un'area "vergine" mentre la soluzione auspicabile sarebbe invece quella di prevedere il riuso di una struttura esistente. Quest'ultima soluzione non è realizzabile a detta dello stesso architetto progettista presente al tavolo a causa dei vincoli del precedente PRG. Inoltre, su suggerimento dello stesso architetto, in futuro potrebbe essere utile riprendere i principi dell'urbanistica contrattata, in cui è il privato che si accorda con il Comune per realizzare opere di interesse collettivo, anche in funzione delle carenze di fondi degli Enti pubblici. Questa modalità, infatti, permetterebbe di lavorare per aree omogenee e definire progetti organici in linea con lo sviluppo di tutto il territorio.



Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini



Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Turismo e ricettività

La previsione di strutture turistico ricettive nella zona di San Paolo – Borgonuovo se da un lato può essere un rischio perché si inserisce in un contesto saturo e non ben pianificato (vedi sopra), dall'altro è auspicabile nella nuova pianificazione del territorio Ovest di Prato dove non esistono strutture ricettive.

Dopo la crisi del tessile, infatti, Prato deve ancora trovare una sua identità e secondo il gruppo una direzione potrebbe essere quella del turismo. Un partecipante porta l'esempio di altre città che, dopo una storia industriale si sono rinventate attraverso un'attenta pianificazione: Manchester e Torino sono alcuni esempi che secondo i partecipanti devono essere seguiti. In generale gli aspetti su cui lavorare sono:

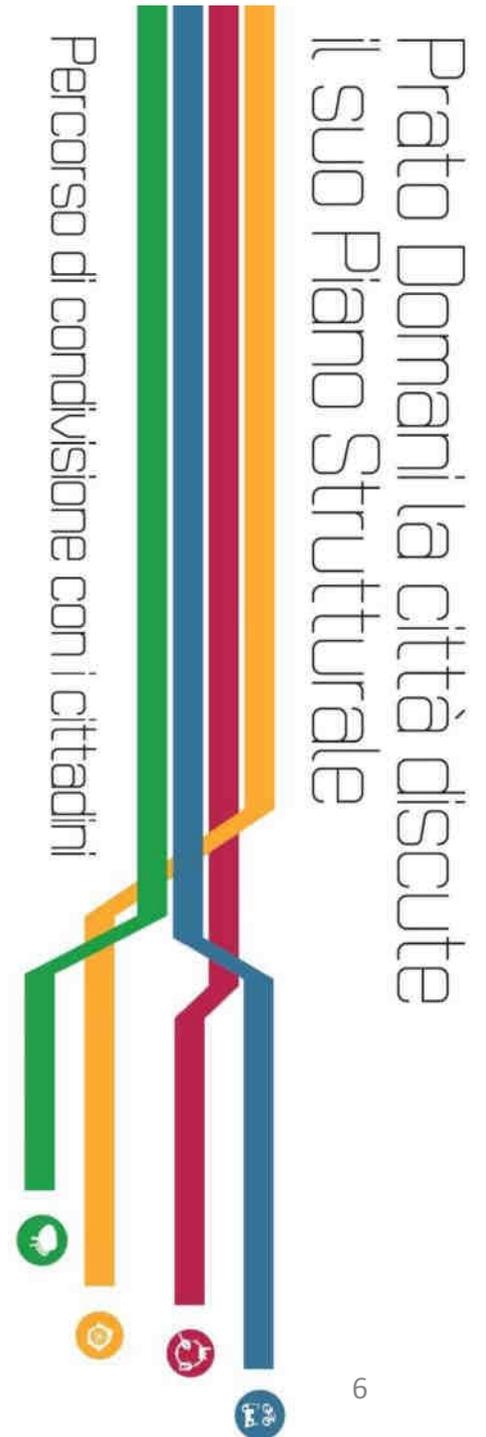
- Valorizzare musei e strutture che potenzialmente possano diventare luoghi culturali e di aggregazione.
- Investire nel centro storico che deve essere il biglietto da visita della città in quanto borgo medioevale di grande pregio.
- Investire nei borghi che sono elementi importanti dell'identità del territorio e che hanno caratteristiche da valorizzare e tutelare.

Valorizzare il verde e l'ambiente

Il gruppo ha evidenziato l'importanza di tutelare il verde esistente da eventuali sviluppi urbanistici e di incentivare lo sviluppo dell'agricoltura, per preservare il territorio e creare posti di lavoro (in particolare la zona della Piana).

I partecipanti ritengono inoltre che in particolare alcune zone debbano essere considerate invariante strutturali: l'area delle Pantanelle e di Gonfienti che potrebbero essere valorizzate anche come attrattiva naturalistica del territorio. Altre aree da tutelare sono il Monferrato, la Calvana, le Cascine di Tavola e le aree umide presenti sul territorio. Un partecipante inoltre suggerisce di riqualificare e valorizzare la sentieristica.

Il tavolo ha inoltre affrontato il tema delle energie alternative che dovranno trovare un posto nella pianificazione del territorio con un'attenta regolamentazione per evitare che diventino motivo di degrado del paesaggio. Infatti i partecipanti raccomandano che vengano esplicitate delle norme nel Piano in cui si evidenzia che eventuali campi di fotovoltaico non vengano permessi nei campi ma piuttosto sui tetti e nelle zone industriali. Un partecipante suggerisce anche di sfruttare il tramontano del Bisenzio per un eventuale impianto eolico.





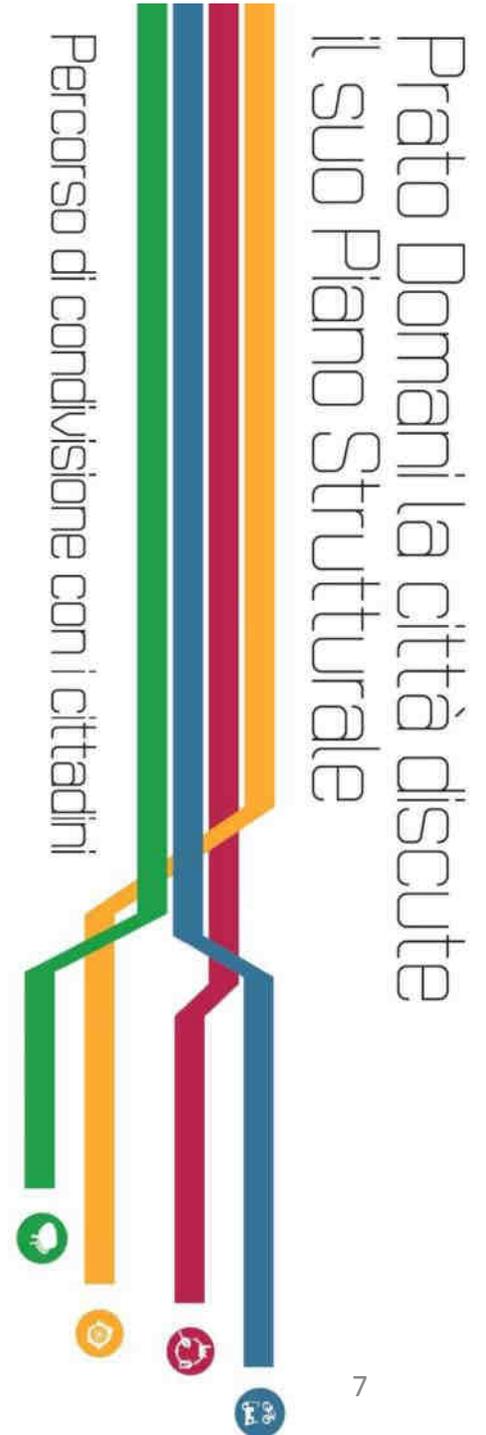
Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Muoversi in città

I partecipanti evidenziano alcuni aspetti di criticità su cui l'Amministrazione dovrà fare attenzione nella futura pianificazione:

- Il collegamento tra i paesi è inadeguato e dovrebbe essere realizzata una rete di piste ciclabili che permetta una mobilità diversa tra paesi e con il centro urbano.
- Nelle previsioni manca un attraversamento est-ovest e nord-sud della circoscrizione che risponda alle problematiche di viabilità in particolare della zona di via di Galceti.
- Ripristinare i collegamenti interrotti delle varie tangenziali e zone commerciali.
- Il progetto del viadotto sulla declassata è, a detta del gruppo, inadeguato alle strategie previste dal Piano. Su questo argomento i partecipanti ritengono che in un quartiere come il Soccorso, che ha già problemi di degrado, non si possa prevedere un intervento così di impatto che dequalificherebbe ulteriormente la zona. Per questo raccomandano che l'Amministrazione rivaluti la soluzione dell'interramento che risponderebbe al problema della viabilità della declassata e libererebbe spazi in superficie utilizzabili per la collettività.



Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)



Il tavolo era composto da circa quindici partecipanti provenienti in parte dalla circoscrizione Nord e in parte dal resto del territorio comunale, alcuni dei quali avevano preso parte anche ad altri laboratori del percorso. All'inizio delle discussioni i partecipanti hanno chiesto in che considerazioni saranno tenute le indicazioni dei cittadini qualora esse ricadano in ambiti estranei al Piano Strutturale ed hanno espresso alcune richieste di chiarimento sugli indirizzi strategici. A tutte le domande è stata data risposta dai tecnici presenti all'incontro.

A conclusione del laboratorio i partecipanti hanno suggerito di avviare un simile percorso di condivisione del Piano strutturale nelle scuole, per aiutare i ragazzi a prendere coscienza del territorio in cui vivono.

Rigenerare la città

Si sottolinea che la rigenerazione è più di una semplice riorganizzazione e ristrutturazione, ma va ad incidere sul tessuto sociale, che è un elemento strettamente connesso con le scelte urbanistiche. Nel caso del macrolotto 0, portato come esempio da una partecipante, in cui il tessuto sociale multiculturale a predominanza cinese ha determinato un'alta densità abitativa, appare quindi particolarmente critica la scelta di realizzare edifici a più piani accanto a nuove attività produttive poiché porterebbero ad incoraggiare la concentrazione abitativa. La rigenerazione di quell'ambito dovrebbe invece concentrarsi sulla tutela dell'elemento identitario dato dalla struttura mista di Borgo Nuovo San Paolo e sulla creazione di maggiore integrazione e aggregazione, con le altre componenti della città, attraverso la creazione di nuovi spazi a cui dare una destinazione d'uso prevalentemente pubblica, come giardini, piazze e luoghi di aggregazione sociale al chiuso. Si ritiene infatti che la riqualificazione della città non deve avere conseguenze solo relativamente alla generazione di nuovi volumi ma avere anche ricadute positive sulla viabilità, sui parcheggi e sulla realizzazione di nuove funzioni pubbliche.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

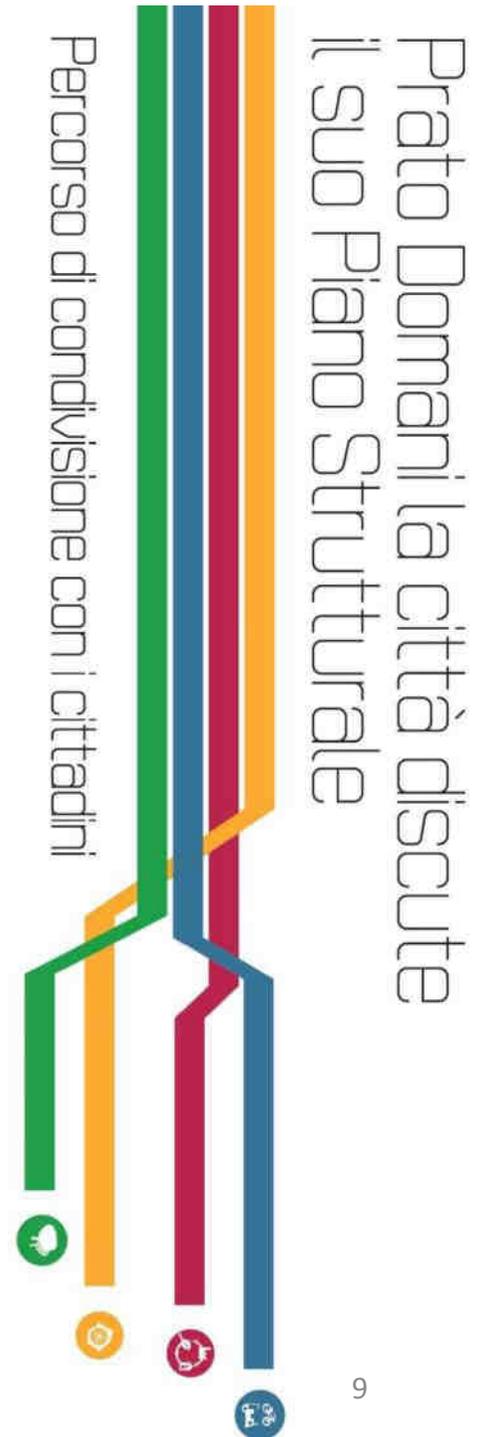
Emerge quindi con forza il tema della **qualità degli spazi pubblici**: accanto alla mancanza di spazi di aggregazione sociale al chiuso di cui le associazioni possano fruire e allo stato di degrado di alcuni edifici scolastici e palestre gestite da scuole ed associazioni, viene segnalata l'importanza di progettare e prevedere piazze realmente fruibili. Una progettazione attenta alla rigenerazione, ritengono i partecipanti, dovrebbe porre particolare attenzione agli spazi della socialità, siano questi all'aperto o al chiuso. Per questo motivo, sarebbe anche auspicabile una maggiore attenzione agli spazi esistenti, come Piazza Mercatale, che dovrebbe essere liberata dal parcheggio per restituirla al suo ruolo centrale di spazio aggregativo cittadino .

In generale, il tavolo condivide in maniera unanime che per operare una rigenerazione della città sia necessario dare la priorità al **recupero dell'esistente** prima di realizzare nuove edificazioni, in linea anche con la legge regionale 1/2005, allo scopo di controllare il più possibile il consumo di suolo valorizzando l'esistente e di contrastare il rischio, fortemente sentito di potenziali speculazioni edilizie nella realizzazione di nuove edificazioni.

A questo proposito i partecipanti condividono la raccomandazione che **all'interno del Piano Strutturale, che prevede 1/5 di nuove edificazioni e 4/5 di recupero dell'esistente, sia esplicitato chiaramente che le nuove edificazioni sono vincolate al recupero di una determinata quota dell'esistente**, per evitare che al momento della formulazione del Regolamento Urbanistico si proceda a "utilizzare" immediatamente le percentuali concesse dal Piano.

I partecipanti hanno condiviso inoltre alcune considerazioni generali sulla perequazione:

- Andrebbe previsto che una parte delle funzioni pubbliche (come giardini e parcheggi) che risultano dagli accordi di perequazione ricada nell'area su cui l'impatto urbanistico è maggiore come **elemento di mitigazione** degli effetti delle nuove edificazioni.
- Sarebbe particolarmente opportuno che gli spazi recuperati per funzioni pubbliche (quali parcheggi, giardini o piazze) fossero realizzati **in prossimità delle aree abitate che ne dovranno fruire**, in una posizione che non sia né residuale né decentrata.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

- La consultazione dei cittadini potrebbe aiutare a **dare indicazioni non soltanto sui grandi interventi, ma anche sulle aree più ristrette a livello locale**. Qui, le scelte relative alla perequazione urbana potrebbero essere risolte con il contributo dei cittadini che potrebbero aiutare ad individuare le aree di perequazione più adeguate per la realizzazione di parcheggi, giardini, eccetera.

Muoversi in città

I partecipanti hanno ascoltato un'illustrazione dettagliata delle strategie previste per la viabilità da parte del Professor Gorelli responsabile del Piano Strutturale ed hanno condiviso alcune considerazioni relative a:

- L'importanza di intervenire sui percorsi ciclabili per permetterne un uso quotidiano, collegando il centro con la periferia, completando le piste ciclabili interrotte, come nella zona di via Valsugana realizzando percorsi in aree attualmente sprovviste, come via Liliana Rossi e mettendo in sicurezza le piste esistenti, realizzando tracciati in rilievo anche all'esterno delle rotonde, come viene fatto in alcune capitali europee e in altre città italiane.
- La necessità di ridurre i disagi determinati dall'utilizzo di alcune strade urbane come vie di transito per attraversare la città, in particolare via Borgo Valsugana, il Ponte Datini e Via Liliana Rossi, che attualmente provocano disagio, congestione in zone densamente abitate ed inquinamento. A questo proposito si suggerisce di incoraggiare l'uso della tangenziale e della declassata per questi spostamenti
- A fronte di un aumento notevole del traffico, si ritiene utile lavorare sui disincentivi all'uso dell'automobile e sulla creazione di una maggiore interconnessione tra le diverse aree cittadine e tra Prato e il resto del territorio, quale ad esempio la realizzazione della tramvia tra Prato e Firenze.
- La valorizzazione delle rotaie esistenti (come previsto dal Piano Strutturale) per realizzare una vera e propria metropolitana di superficie che preveda un aumento delle fermate previste, la possibilità di uno scambio treno-piste ciclabili e un collegamento su rotaia tra la stazione di borgo Nuovo San Paolo e l'Ospedale nuovo.

Infine, i partecipanti concordano nel ritenere l'ampliamento su piloni della declassata un intervento non è auspicabile e non in linea con le strategie del Piano Strutturale di ricucitura della città e di riqualificazione delle aree urbane.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Valorizzare il verde e l'ambiente

La circoscrizione di Prato Nord risulta essere tra le aree della città di con la migliore qualità e quantità di aree verdi. Come esempi positivi, si citano a questo proposito GiocaGiò e i Giardini di Via Galilei. I partecipanti hanno condiviso la raccomandazione di **salvaguardare e conservare gli attuali livelli di verde pubblico** in città, allo stesso tempo intervenendo sulle aree attualmente in situazione di degrado :

- Il parco di Galceti è uno dei parchi più belli della città, ma presenta attualmente un percorso ginnico distrutto, una mancanza di aree attrezzate per i bambini e una particolare fragilità del tessuto arboreo dovuto alla mortalità delle piante presenti.
- Il Centro di scienze naturali che si colloca all'interno di un'area verde ed è una struttura museale decentrata e scarsamente fruibile. I nuovi progetti (attualmente in discussione) dovrebbero avere un impatto minore e puntare sullo sviluppo di attività culturali e non commerciali.
- L'Anfiteatro di Santa Lucia che è attualmente in uno stato di abbandono e per cui si pone un problema di sicurezza urbana.

Infine, accanto al tema della tutela, emerge quello della fruibilità del verde esistente, sollevato da un partecipante che auspica una maggiore attenzione alla creazione di opportune infrastrutture di collegamento che permettano la fruizione delle aree verdi, ad esempio prevedendo più accessi (con spazi di sosta) al percorso pede-collinare della Calvana e al Parco di Gonfienti.



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini

Laboratorio Circoscrizione Nord

26 ottobre 2011, Sede della Circoscrizione Nord, Prato

Hanno partecipato

Roberto Antonelli, Luca Nutile, Riccardo Mechi, Alice Torre, Monica Venturini, Lucia Montanari, Giulia Borsi, Alessio Casciaru, Sandro Lascialfari, Gaspare Mazzamuto, Paola Tassi, Rizzi Loredana, Franco Rosati, Daniela Gianassi, Paola Guarducci, Ruben Bulleri, Massimo Iannelli, Francesca Gori, Lamberto Mercatanti, Goffredo Parretti, Filippo De Rienzo, Enzo Balli, Mario Balzami, Filippo Bonanni, Maurizio Bessi, Luciana Becherini, Valentina Nunziati, Mario Barbacci, Carlo Cartei, Stefano Bruno Bongi, Vincenzo Branciforti, Ilaria D'Angelo, Matteo Calbi, Patrizio Giusti.



Foto: Sociolab

<http://partecipazione.comune.prato.it>
garantecomunicazione.ps@comune.prato.it



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale



Laboratorio Circoscrizione Ovest

19 ottobre 2011

Sede della Circoscrizione Ovest, Prato

Rapporto di Sintesi

Laboratorio Circoscrizione Ovest

Rapporto di sintesi

Il percorso di condivisione e confronto sulle strategie del nuovo Piano Strutturale del Comune di Prato continua con cinque serate di discussione nelle cinque circoscrizioni del Comune. Mercoledì 19 ottobre 2011 presso la sede della Circoscrizione Ovest a Prato si è svolto il laboratorio dedicato a quell'area della città. Al laboratorio hanno preso parte quasi 50 partecipanti tra cui semplici cittadini interessati al tema della pianificazione urbanistica, rappresentanti di comitati ed associazioni attive sul territorio e tecnici esperti della materia. Tutti hanno potuto esprimere le proprie idee sul futuro della città e sulle strategie del Piano Strutturale. Le raccomandazioni emerse riguardano sia il territorio in generale, sia più specificatamente le caratteristiche, le problematiche e le possibili soluzioni per l'area Ovest, a cui il laboratorio era dedicato. Le indicazioni sono raccolte in questo rapporto e in una mappa condivisa e interattiva accessibile a tutti su cui è possibile consultare le indicazioni emerse e inserire i propri suggerimenti, per arricchire il quadro d'insieme con il proprio punto di vista. Tutti i materiali ed il link alla mappa sono disponibili sul sito

<http://partecipazione.comune.prato.it>



Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini



Laboratorio Circoscrizione Ovest

Rapporto di sintesi

La mostra degli elaborati del Piano Strutturale inaugurata sabato 24 Settembre resterà aperta e visitabile all'Urban Center sino all'11 Novembre, data prevista per l'incontro conclusivo, con il seguente orario: lunedì e giovedì ore 15.30-18.30 e sabato ore 10.00-13.00.

Tutti gli incontri sono liberi ed aperti a tutti i cittadini interessati. Per informazioni ed iscrizioni, è possibile scrivere a garantecomunicazione.ps@comune.prato.it o telefonare dalle 9.00 alle 13.00 al numero 0574.1835990



Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)



Al tavolo hanno preso parte circa venti cittadini, residenti dell'area, che hanno lavorato in maniera intensa e appassionata e hanno sottolineato l'importanza che il Piano Strutturale una volta approvato venga effettivamente rispettato.

Rigenerare la città

Gran parte dell'attenzione del tavolo è stata dedicata al tema del macrolotto zero. I partecipanti sottolineano che si tratta di una zona con forti problematiche sociali, urbanistiche, in particolare segnalano rilevanti carenze dei servizi di utilità pubblica, di spazi urbani pubblici, di spazi e attrezzature per attività ricreative e di socialità (soprattutto, ma non solo, per i giovani), di parcheggi, di dotazione di servizi quali poste, Asl, servizio anagrafe, vigili urbani. I partecipanti fanno notare che il degrado di quest'area è palesato anche dal fatto che le case costano il 10-15% in meno rispetto al resto della città.

I cittadini ritengono che in quell'area sarebbero necessarie palestre, centri di incontro e per la ricreazione, cinema ma anche parcheggi, aree a verde e servizi e che sia necessario procedere verso una riqualificazione dell'edificato e verso una distinzione tra residenziale e produttivo in termini di contiguità degli spazi.

Altro tema, profondamente legato a quelli citati, e di grande importanza per i partecipanti è quello della densità abitativa e di popolazione. Una questione che i partecipanti ritengono una criticità sia dal punto di vista delle previsioni dell'uso del suolo sia dal punto di vista della concentrazione della popolazione in quell'area (si veda il paragrafo successivo sulla densità abitativa).





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

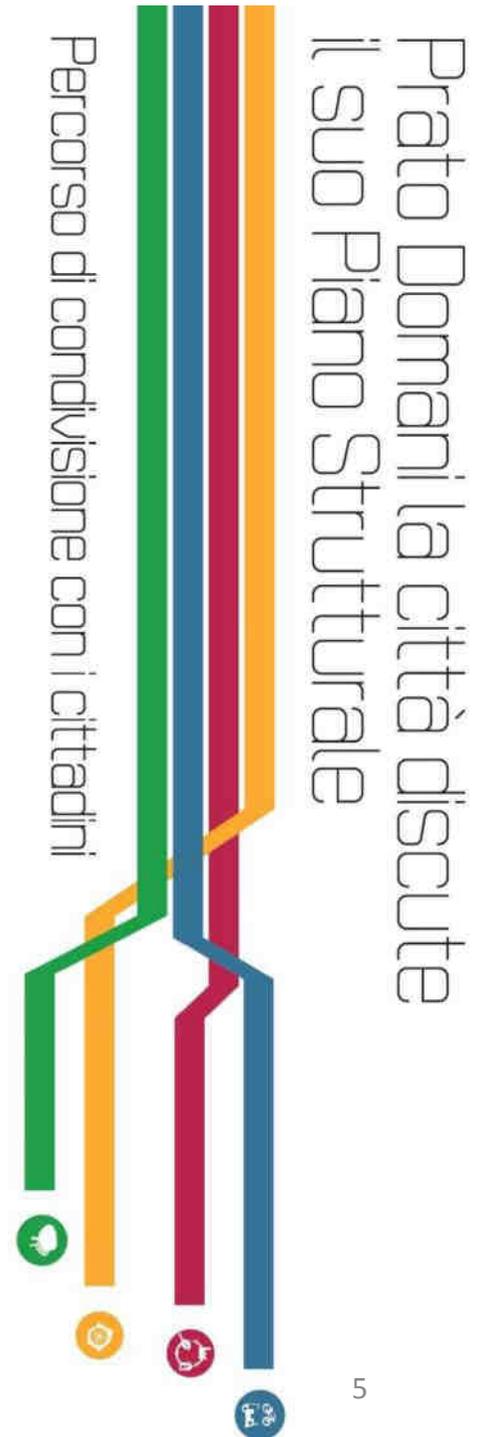
In quest'ottica i partecipanti concordano sulle strategie proposte dal Piano rispetto alla rigenerazione urbana dell'area della mixit  ma rilevano alcune criticit  di diverso tenore:

- Che le previsioni non vengano effettivamente realizzate per mancanza di investitori e in un periodo di forte crisi economica. “Chi pu  dire che le previsioni verranno davvero attuate?” chiosa un partecipante.
- Che i volumi eliminati dalla zona del macrolotto vengano mantenuti nella circoscrizione, come appare dal progetto di simulazione,   un elemento che preoccupa i residenti poich  per liberare spazio a terra sar  necessario recuperare volume in altezza (i cittadini calcolano una altezza media di 5/6 piani).

Infine i partecipanti ritengono che per la riqualificazione dell'area del Macrolotto 0 e di San Paolo non si possa aspettare 15 anni e che a questo obiettivo si debba dare una vera e propria priorit .

I cittadini aggiungono anche delle indicazioni di dettaglio rispetto ad alcune aree della zona. Per quello che riguarda l'area di **Salvi Cristiani** sulla quale   stata fatta una variante e chiedono che essa venga attrezzata a verde e che la quota di edificato prevista dalla variante sia con funzione commerciale e non residenziale.

A proposito del timore che le nuove edificazioni o i progetti di recupero non portino con s  la dotazione di servizi sufficienti per servire l'area sulla base di un accrescimento della popolazione i partecipanti portano l'esempio **dell'Ex Rosalinda**. Il limite principale di questo progetto – che pure prevede una serie di dotazioni pubbliche quali gli spazi per l'asilo, la Asl, la piazza e cos  via –   il nodo della viabilit  che pur previsto in sede di piano di recupero non verr  risolto perch  mancano le risorse al Comune per realizzare la met  della strada a carico del pubblico che dovrebbe evitare il passaggio delle auto dalla strada che passa attraverso i giardini della scuola. Dunque, bench  il piano di recupero, preveda una serie di interventi sulla viabilit  interna all'area non si risolver , invece, il problema della cintura esterna.





Rapporto gruppo A

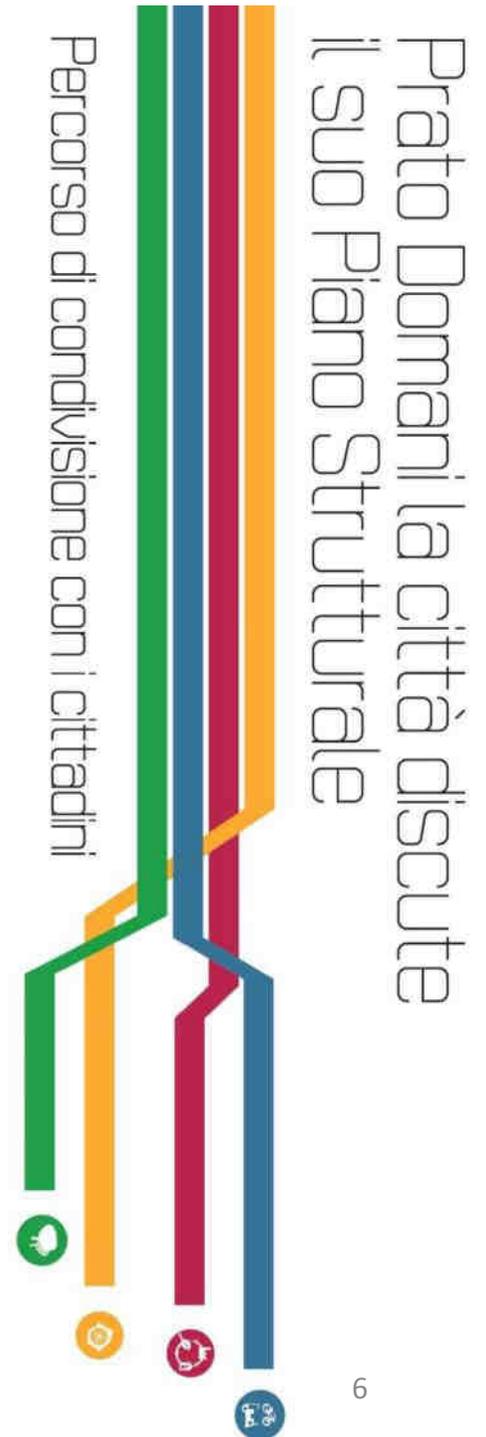
Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

Sempre legandosi al problema della congestione del quartiere, i cittadini ritengono che la previsione che lo **Stadio** possa essere spostato nell'area pubblica di **Capezzana** aggraverebbe il quartiere di un'ulteriore struttura togliendo spazio verde pubblico a quella zona che ne è già carente. Non solo. La combinazione di Stadio e Ospedale nuovo non solo rischierebbe di aggravare le condizioni di carico della viabilità ma provocherebbe dei problemi di incompatibilità tra le chiusure del traffico programmate nelle giornate delle partite e le necessità di percorribilità delle strade per le urgenze dirette all'Ospedale. I partecipanti ritengono che lo stadio possa restare dove è collocato attualmente usufruendo, per strutture di servizio, degli ex magazzini delle ferrovie attualmente inutilizzati. Questa soluzione consentirebbe di evitare, oltretutto, una spesa che, al momento, i cittadini reputano inutile.

Un partecipante segnala che l'area occupata da un ex cinema a Galciana nei pressi di Via Matteo degli Organi potrebbe diventare un parcheggio per i residenti dell'area. La dotazione di parcheggi è, infatti, sotto dimensionata rispetto alle esigenze. Per la realizzazione del parcheggio, secondo il partecipante, potrebbe essere valutata anche una collaborazione economica da parte di cittadini che potrebbero essere intenzionati ad utilizzare quelle aree parcheggio. Una altra possibilità, suggerita da un cittadino, è di trasformare la destinazione d'uso della ex scuola (attualmente inutilizzata) che era collocata in un palazzo di abitazioni. Recuperando la destinazione residenziale si potrebbero realizzare in quell'edificio degli appartamenti e con gli oneri realizzare il parcheggio.

Densità abitativa e di popolazione

Uno dei punti che ha più caratterizzato la discussione del tavolo è la preoccupazione per la crescita della città (e del quartiere in particolare). Una preoccupazione che non è legata solo al consumo di suolo ma alla pressione demografica. Su questo punto, i cittadini hanno discusso a lungo e argomentato in maniera articolata e approfondita. I cittadini ritengono che le stime complessive di crescita per la città siano eccessive. In particolare considerano che, sebbene l'ipotesi di crescita di 45.000 unità in 20 anni prevista dai documenti di Piano sia l'ipotesi più elevata (e non l'obiettivo né l'auspicio), essi ritengono che se dovesse verificarsi sarebbe un problema che rischia di inficiare le altre strategie. Essi ritengono che sia necessario preoccuparsi di governare la crescita anche stabilendo "quanto" la città vuole crescere.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

L'eccessiva crescita della popolazione comporterebbe – secondo i partecipanti - per l'area in questione, dove si avrebbe un accrescimento di 11.000 unità, un eccessivo consumo di suolo e soprattutto una congestione dell'area, la scomparsa di aree verdi e pubbliche e una ulteriore pressione su servizi che risultano già ad oggi insufficienti per la popolazione residente.

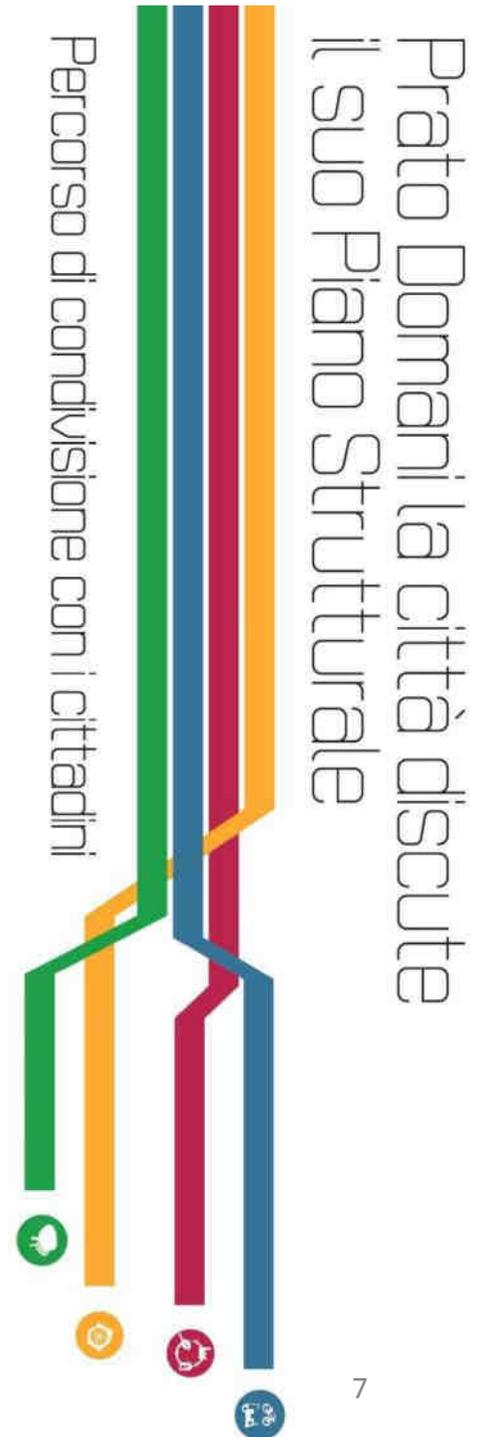
In particolare - benché, secondo le indicazioni, almeno il 75% degli alloggi necessari deriverà da recupero - i partecipanti fanno notare che nell'area ovest e nei borghi non c'è molto da recuperare e che questo significherebbe in generale un incremento dell'uso del suolo e – in particolare rispetto ai borghi – un rischio di saldatura dei borghi piuttosto che una valorizzazione delle identità dei borghi, come indicato dalle strategie.

I cittadini si domandano se non sia possibile procedere ad un censimento delle abitazioni sfitte per evitare di giungere ad una sovra offerta di abitazioni. Il timore principale è, infatti, che Prato possa - continuando a costruire abitazioni a basso prezzo - diventare definitivamente una città dormitorio nella quale si spostano i cittadini provenienti dalle provincie di Firenze e Pistoia in cerca di alloggi a basso costo. Mentre ritengono che la crescita debba essere legata alle naturali variazioni della popolazione dovute al ricambio generazionale ma non a politiche di attrazione della popolazione per abitazioni a basso costo.

Muoversi in città

Sia relativamente al quartiere che rispetto alla viabilità in generale i cittadini hanno dato un ulteriore contributo. In particolare i cittadini esprimono totale contrarietà rispetto all'ipotesi della declassata su viadotto e si accodano alle raccomandazioni che hanno dato in questo senso i precedenti gruppi di lavoro condividendone la lettura e le preoccupazioni. Sottolineano, inoltre, che la non elevata qualità dell'edilizia residenziale del quartiere Soccorso non può essere una motivazione per inserire una struttura su piloni.

Ritengono che lo svincolo di Prato sud non sia utile e che possa essere più utile risolvere i problemi di viabilità sulle grandi direttrici della città.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

Valorizzare il verde e l'ambiente

Secondo i partecipanti l'ippodromo è un fiore all'occhiello della città e al suo interno non dovrebbero essere previste edificazioni. Al contrario, nell'opinione dei cittadini, l'area andrebbe migliorata mantenendo la funzione di parco urbano. La funzione dell'ippodromo potrebbe anche essere recuperata per la realizzazione di attività terapeutiche con i cavalli.

Sebbene le Cascine di Tavola siano ritenute un'area di pregio, i partecipanti ritengono che prima di investire su quest'area (come prevede il Piano Strutturale) vi siano investimenti più urgenti da effettuare, quale ad esempio la realizzazione di bretelle stradali per snellire il traffico.



Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)



Hanno contribuito alle discussioni del tavolo circa quindici partecipanti la maggior parte dei quali residenti nella circoscrizione Ovest.

Premesse sul Piano Strutturale

I partecipanti hanno espresso in apertura dell'incontro alcuni bisogni informativi relativamente al dimensionamento del Piano, alle previsioni di sviluppo residenziale e agli indirizzi per la viabilità. In generale, avrebbero ritenuto utile che l'Amministrazione fosse intervenuta per presentare personalmente le strategie presso la Circoscrizione, poiché molti di loro non erano presenti alla giornata di inaugurazione del percorso. Un cittadino che ha preso parte agli incontri di ParteciPrato ha anche chiesto aggiornamenti riguardo alla valutazione dei progetti emersi da quel percorso. Alle domande tecniche dei partecipanti è stata data risposta dalla responsabile dell'ufficio di Piano.

Altri partecipanti hanno sottolineato che la stesura del Piano strutturale dovrebbe seguire considerazioni e scelte strategiche di tipo politico e che a loro parere sarebbe stato necessario avere maggiori momenti di confronto in fase di definizione delle strategie con categorie strategiche quali le associazioni di categoria e le cooperative edilizie.

Viene inoltre espressa la raccomandazione di prevedere un sistema di monitoraggio degli sviluppi del Piano Strutturale, attraverso incontri periodici con gli assessori e altre iniziative che permettano ai cittadini di verificare gli sviluppi nella implementazione delle strategie.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Come tutelare l'identità e rigenerare la città

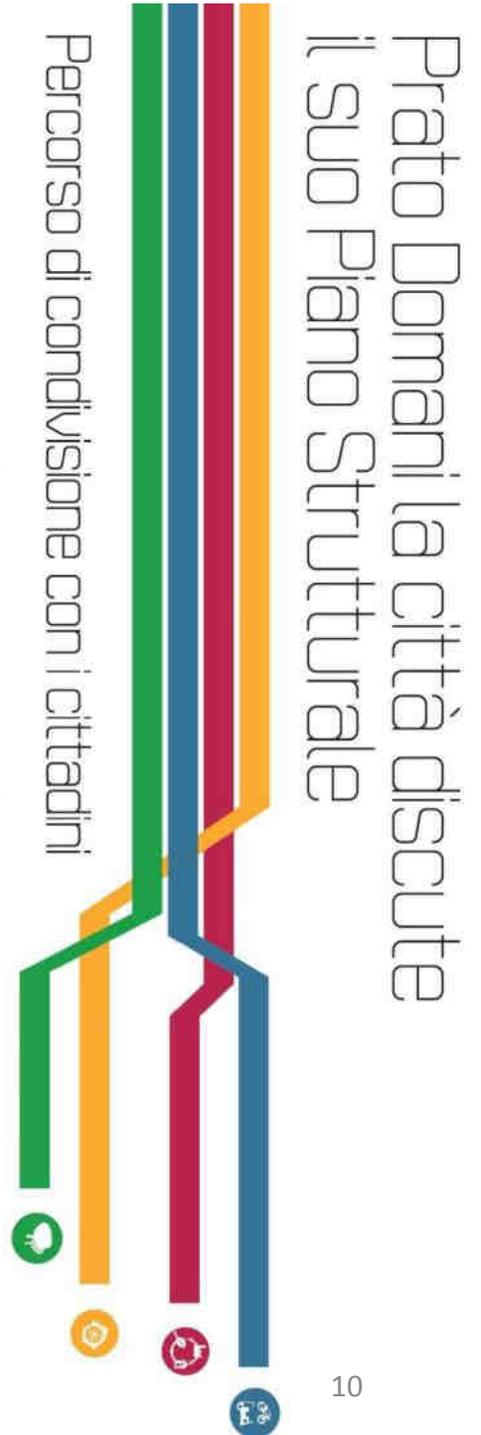
Emerge dalle discussioni dei partecipanti un generale senso di disagio rispetto allo sviluppo edilizio che ha interessato l'area di Prato Ovest e di tutto il Comune negli ultimi decenni. A loro parere, questo sviluppo ha portato negli anni ad una densità abitativa considerevole, a cui non è seguito un proporzionale aumento dei servizi. In particolare lo sviluppo residenziale a Galciana e a San Paolo preoccupa molto i residenti dell'area, che parlano di una Galciana ormai "a due piani" dove ogni spazio possibile è stato utilizzato, creando disagio per i residenti e sovraccarico sul sistema della viabilità, dei parcheggi e dei servizi.

Lo sviluppo futuro della città

I partecipanti esprimono preoccupazione rispetto alle previsioni contenute nel Piano Strutturale che prevedono 45.000 nuovi abitanti nel Comune nei decenni a venire. I partecipanti ritengono indispensabile chiedersi sulla base di che flussi si prevede questo aumento (immigrazione o nuove famiglie) e su quali spazi, arterie del traffico e servizi graveranno, prima di prevedere gli sviluppi residenziali necessari ad accoglierli. "I servizi devono crescere con la città" sottolineano, affermando anche che già in passato previsioni poi rivelatesi sovradimensionate hanno portato a realizzare molti sviluppi residenziali di dimensioni considerevoli, quali il Villaggio Gescal a cui non sono state affiancate opportune dotazioni di servizi (quali parcheggi pertinenziali, scuole, eccetera).

In particolare, i partecipanti si concentrano sull'aumento delle abitazioni nuove e dei metri quadrati dedicati al residenziale previsti dal Piano Strutturale nel sistema di Borgonuovo San Paolo e di quello dei Borghi, in cui sono contenute quasi tutte le frazioni della zona ovest, chiedendosi quale parte è da recupero e quale parte è da consumo di nuovo spazio e sottolineando che prima di prevedere nuove residenze dovrebbero essere considerati gli appartamenti sfitti e gli appartamenti già in costruzione e la possibilità di recuperare gli immobili dismessi.

Nell'ottica che la tutela ambientale vada garantita non solo tramite edilizia eco-sostenibile ma anche tramite un contenimento del consumo di suolo e del traffico conseguente all'insediamento di nuovi residenti, c'è chi ritiene auspicabile un consumo di suolo zero e quindi l'eliminazione di quel 25% di nuove edificazioni.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

La rigenerazione della città attraverso la perequazione

Nella visione dei partecipanti, la perequazione territoriale può essere un buon modo per liberare spazio all'interno di aree densamente abitate della città, quali Borgonuovo San Paolo e si riconosce che in altre città questo sistema ha funzionato bene. Allo stesso tempo emergono dubbi sulla possibilità di mettere d'accordo tutti i proprietari dell'area, stipulando con ciascuno un accordo soddisfacente senza compromettere la coerenza della progettazione unitaria, una operazione che ritengono estremamente complessa. Viene anche sottolineato che nell'area di Borgonuovo San Paolo sono presenti edifici di valore e strutture di pregio storico ed architettonico che andrebbero tutelate e salvaguardate. Si fa l'esempio di alcune strutture presenti in Via Rossini e Via Zipoli.

Un partecipante che si è soffermato sul meccanismo della perequazione, ne sottolinea i rischi: se per liberare aree si arriva ad uno sviluppo delle edificazioni in altezza di case, questo può portare più che ad una rigenerazione della città ad una vera e propria trasformazione del territorio, che inevitabilmente perderà l'identità che lo caratterizza adesso. Altri sottolineano che lo sviluppo in altezza di nuove residenze oltre a non essere esteticamente gradevole, rischia di far perdere a Prato importanza e centralità, trasformando la città in un uno dei tanti centri periferici che svolgono le funzioni di aree dormitorio per i grandi centri (i partecipanti citano l'esempio di Scandicci per Firenze). Nel sottolineare che "una città senza spazi liberi, densa e concentrata con edifici alti anche dieci piani non è una città vivibile" molti fanno presente che è la qualità della vita dei cittadini che viene messa a rischio da sviluppi eccessivi, soprattutto se ad essi non sono commisurati i necessari servizi (parcheggi, scuole, strade, eccetera).

Un partecipante fa infine notare che, per la qualità della vita, anche i dettagli nella progettazione degli edifici possono avere un impatto e suggerisce di prevedere vani ascensori più ampi nelle nuove edificazioni, così da permettere l'accesso alle barelle delle autoambulanze.





Rapporto gruppo B

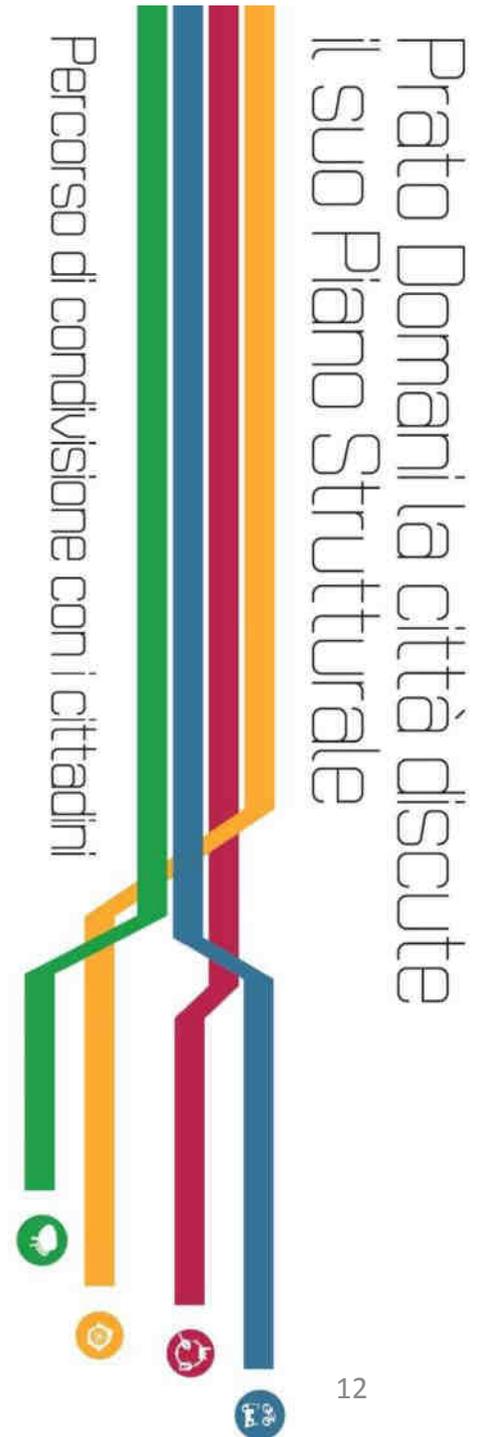
Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Muoversi in città

Il tema della mobilità è particolarmente sentito dai partecipanti che in quanto residenti dell'area ovest lamentano numerose carenze nel sistema attuale, attribuibili anche all'urbanizzazione della zona:

- Attualmente il territorio (ad esempio Galciana, Capezzana, Vergaio, S. Ippolito) risulta diviso dalla tangenziale.
- Via Galcianese è stata chiusa non c'è più accesso all'ospedale.
- Gli spostamenti sono difficilissimi anche a causa della pericolosità della rotatoria su Viale Leonardo da Vinci per cui sarebbe necessario un sottopasso o un passaggio pedonale per bici e pedoni.
- Gli abitanti di S Piero oggi devono passare da Galciana (provocando un carico eccessivo) per andare all'Ospedale.
- Da nord a sud la ferrovia taglia in due la città, i sottopassi di Via dei Gobbi e Via Erbosa sono molto bassi (un partecipante dice 1,60 mt e 2 mt) e di fatto non permettono il passaggio di camion da trasporto e sono così stretti da permettere il passaggio di una sola auto alla volta. Questo è un grosso limite per la comunicazione ed il collegamento per una città come Prato per cui il trasporto su gomma ed i mezzi pesanti sono una parte importante del traffico cittadino.
- Il traffico è continuamente congestionato sulla via Pistoiese, l'inquinamento appare alto ma non vi sono rilevatori e si lamenta una certa pericolosità per l'attraversamento di bambini e ciclisti. Non ci sono servizi pubblici adeguati. Nelle località periferiche non vi sono marciapiedi.

Le modifiche della viabilità sono necessarie oggi ma sono soprattutto necessarie in prospettiva, qualora si preveda un aumento consistente delle abitazioni e degli abitanti. Tra le proposte dei partecipanti per risolvere alcuni di questi problemi emergono:





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

- Per ripensare la mobilità da e per l'ospedale, emerge il suggerimento di proseguire Via Scarlatti da Via Ciulli lungo la ferrovia passando sotto il ponte ed arrivando alla nuova rotonda e poi all'ospedale. I partecipanti ritengono che la spesa per questo intervento sarebbe relativamente bassa rispetto ai vantaggi per i cittadini ed i residenti nell'area che sarebbero grandi.
- Per evitare alle biciclette di utilizzare il sottopasso pericoloso di via Pistoiese, potrebbe essere previsto un collegamento diretto tra il Parcheggio della Stazione di Borgonuovo a Narnali dotato anche di una passerella ciclopedonale per carrozzine e le biciclette.
- Potrebbe anche esser previsto un collegamento tra via della Pace e Viaccia per collegarsi direttamente alla tangenziale.
- Segnalare meglio la Rotonda a Galciana che attualmente risulta scarsamente visibile e quindi pericolosa.

In generale, la viabilità andrebbe ripensata per incoraggiare la mobilità sostenibile, rafforzando i trasporti pubblici su ferro e disincentivare l'uso del mezzo privato:

- Incentivando l'uso della stazione di Borgonuovo San Paolo.
- Prevedendo una fermata in corrispondenza dell'ospedale.
- Investendo su piste ciclabili che non siano solo funzionali al tempo libero ma anche per consentite ai cittadini l'accesso ai servizi, agli uffici ed ai luoghi di lavoro.

Infine, relativamente alla declassata, i partecipanti sottolineano come a loro parere un approccio che prevede un intervento isolato per risolvere un singolo problema non sia destinato a funzionare e che sia invece necessario fare particolare attenzione per affrontare la questione da un punto di vista integrato.



Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)



Il gruppo era formato da circa quindici persone, per la maggior parte abitanti nella Circoscrizione Ovest.

Premesse sul Piano Strutturale

La discussione si è incentrata prevalentemente intorno al tema dello sviluppo urbanistico della zona ovest e i partecipanti hanno espresso alcune preoccupazioni sulle previsioni che sono state presentate nelle strategie del Piano. Per questo, su suggerimento di un partecipante, il gruppo ritiene auspicabile la realizzazione di un Osservatorio civico che accompagni il percorso di attuazione del Piano Strutturale e i suoi sviluppi, ovvero la definizione degli strumenti urbanistici successivi come il Regolamento Urbanistico in cui si dovranno affrontare le problematiche dei comparti locali per le quali sarà ancora più importante la partecipazione dei cittadini (ad esempio nella definizione delle perequazioni idonee a recuperare spazi pubblici di interesse ambientale, sociale e culturale per il miglioramento degli standard urbanistici). Sul coinvolgimento dei cittadini un partecipante ritiene che sarebbe stata utile una maggiore comunicazione delle strategie del Piano da parte dell'Amministrazione e che, nonostante sia importante un momento di confronto tra cittadini con la presenza dei tecnici, sarebbe stato altrettanto importante poter confrontarsi con la parte politica dell'Amministrazione.

Rigenerare la città

Partendo dalla situazione attuale alcuni cittadini portano l'esempio della zona di via Filzi - via Pistoiese come un esempio di fallimento urbanistico in cui uno sviluppo incontrollato delle costruzioni ha determinato la nascita e la crescita di un ghetto della comunità cinese. I partecipanti sottolineano che questo problema non è da imputare alla comunità cinese che si è insediata in quella zona ma al fatto che non si è provveduto a realizzare servizi e funzioni diverse da porre accanto al residenziale.





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Questa situazione, a detta dei partecipanti, porta ad una svalutazione degli immobili e della zona in generale e di conseguenza comporta che i “pratesi” decidano di trasferirsi altrove incrementando sempre più l’immagine degradata di una parte di territorio.

Partendo da questo esempio i partecipanti hanno espresso grande preoccupazione sulla previsione di nuove edificazioni nella zona ovest: aumentando gli abitanti, di qualsiasi nazionalità siano, aumenterebbero le problematiche legate alla mobilità e alla carenza di servizi. Per questo il gruppo ritiene che debbano essere esplicitate alcune informazioni utili alla discussione ad esempio se rispetto alle previsioni di crescita, ci sono altrettante previsioni di adeguamento dei servizi.

Inoltre i partecipanti sottolineano che alcune zone, come ad esempio la zona di Galceti, di Maliseti e di Santa Lucia, dovrebbero essere considerate invariabili da tutelare e per le quali il Piano non dovrebbe prevedere aree di sviluppo abitativo o di altro tipo (commerciale, artigianale, etc.). Tra le zone da tutelare un partecipante ricorda l’Ippodromo come luogo identitario di Prato dove “sono cresciute generazioni di pratesi”.

Nella valutazione dei luoghi dove secondo i partecipanti potrebbe essere prevista una riqualificazione, i partecipanti ritengono la zona di San Paolo – Macrolotto 0 come adeguata per un progetto di rigenerazione urbana e dove le strutture esistenti potrebbero essere recuperate e trasformate in residenze, servizi e verde. Alcuni partecipanti credono che questa ipotesi potrebbe essere percorribile garantendo una particolare attenzione alla qualità dei progetti perché ritengono che l’obiettivo principale per la futura pianificazione di Prato debba essere quello della qualità della vita dei suoi abitanti.

In sostanza il gruppo vorrebbe maggiori garanzie sulle previsioni fatte dall’Amministrazione e dai tecnici riguardo all’incremento abitativo e su quali strategie si prevede uno sviluppo di insediamenti commerciali e artigianali in particolare nella zona ovest di Prato.

La raccomandazione principale è che le scelte siano fatte alla luce di una visione complessiva di sviluppo del territorio che ponderi le scelte “macro” anche rispetto alle ricadute che potranno verificarsi sui territori “micro”.





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Rispetto a questo la preoccupazione più grande del gruppo riguarda le previsioni della zona ovest ed in particolare il fatto che oltre alla realizzazione del multisala e dell'ospedale, l'Amministrazione abbia ipotizzato lo spostamento dello stadio nella zona di Capezzana. Il gruppo ritiene che questa ipotesi sia inaccettabile non solo per lo sfruttamento di territorio ma anche e soprattutto perché si saturerebbe ulteriormente una zona in cui già adesso sono presenti numerose problematiche soprattutto legate alla viabilità e per questo raccomanda che le scelte e le strategie di sviluppo siano fatte pensando ad un'equa distribuzione dei pesi sul territorio comunale. La zona di Capezzana inoltre rischia di essere stravolta da una scelta di questo tipo e per la destinazione dello stadio alcuni partecipanti suggeriscono che venga presa in considerazione la zona del Macrolotto 2.

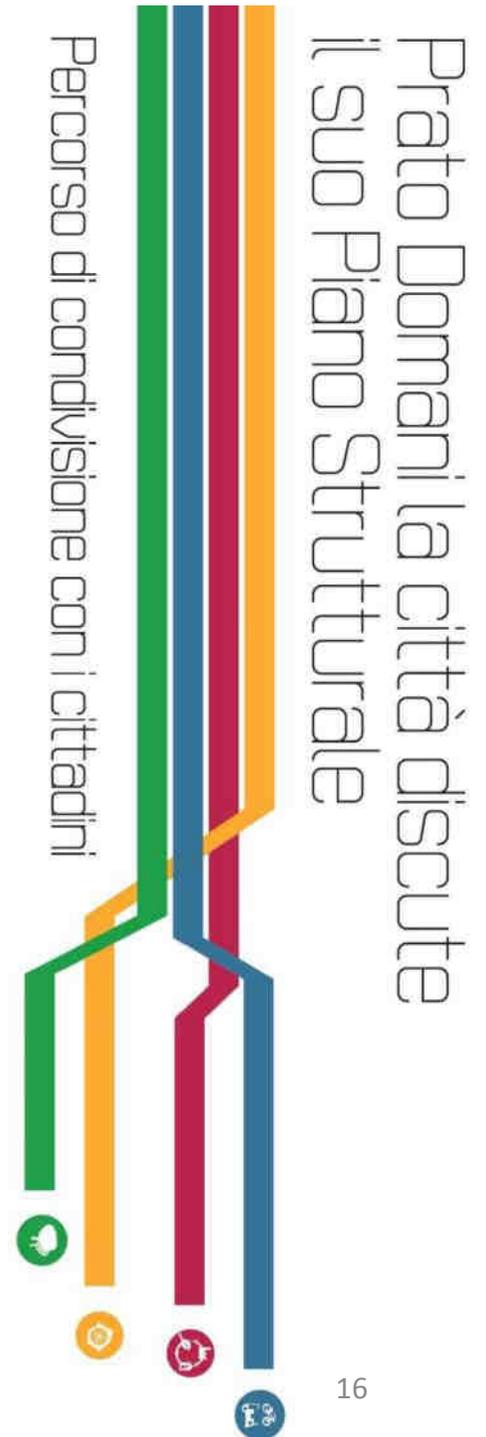
Muoversi in città

Un esempio di intervento di interesse collettivo la cui realizzazione graverebbe in una zona specifica del territorio è quello della Declassata del Soccorso: una scelta di questo tipo secondo i partecipanti non è comprensibile in un'ottica di miglioramento del territorio perché se da un lato risolve un "problema macro" di viabilità di tutto il territorio, dall'altro crea un disagio notevole in una zona che avrebbe bisogno di tutt'altro intervento per riqualificarsi.

Sul tema della Declassata il gruppo ritiene che la scelta del viadotto sia la più sbagliata perché irreversibile e di maggior impatto ambientale. Secondo alcuni partecipanti la soluzione da percorrere dovrebbe essere quella interrata, da realizzare in una prima fase in trincea e successivamente ricoprendola per permettere il recupero degli spazi in superficie.

Altro aspetto legato alla mobilità sollevato dal gruppo e ritenuto di grande importanza è il rafforzamento dei collegamenti di mobilità lenta, ovvero l'esigenza di incrementare e migliorare le piste ciclabili che collegano i paesi del territorio. Secondo i partecipanti con una mobilità di questo tipo si potrebbero recuperare quei collegamenti che le grandi strade hanno interrotto ma che sono di grande importanza per migliorare la vivibilità del territorio soprattutto per chi abita nei paesi.

Anche il tema del trasporto pubblico viene segnalato come strumento sia per collegare le periferie al centro che per snellire la viabilità del centro urbano. A tal proposito il gruppo segnala che una priorità per il centro dovrebbe essere,





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

oltre la riduzione del passaggio dei veicoli, anche quella di spostare parcheggi fuori dalle mura (ad esempio liberando Piazza Mercatale e facendola tornare un luogo di aggregazione magari riportandoci il mercato settimanale). Infine alcuni partecipanti propongono di riprendere in considerazione la realizzazione di una linea tramviaria che permetta di salvaguardare direttrici sicure (nord-sud; est-ovest) e di valorizzare le stazioni esistenti (S. Paolo, Borgo Nuovo, Macine) per realizzare una metropolitana di superficie.

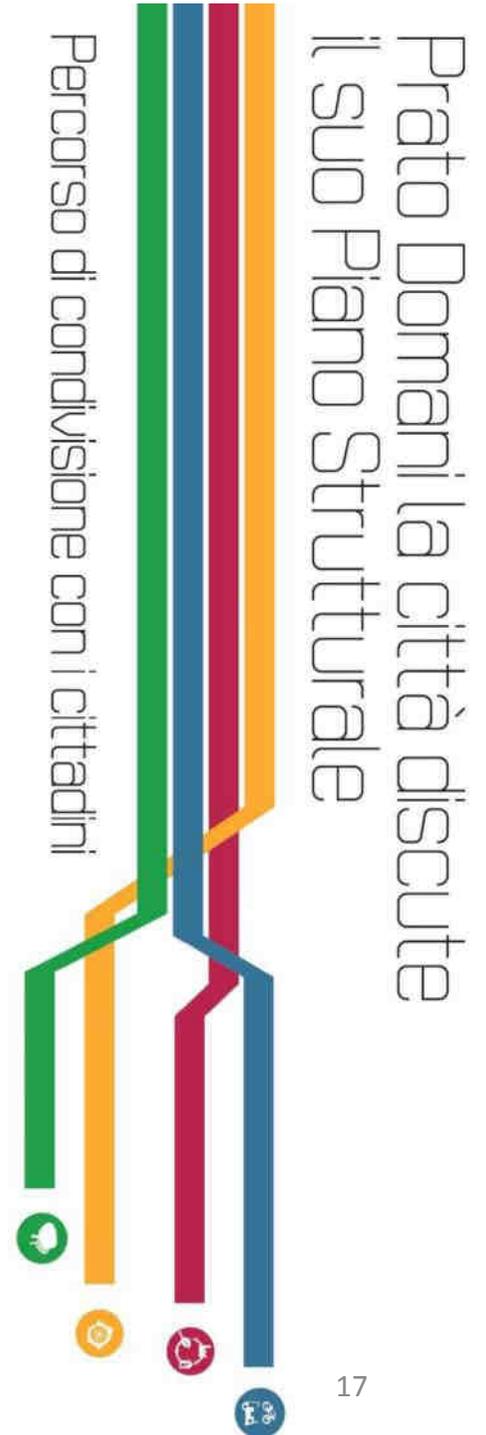
Come valorizzare il verde e l'ambiente

Il tema dell'ambiente e del verde secondo il gruppo è strettamente collegato alla qualità della vita. I partecipanti ritengono infatti che, come per la rigenerazione urbana, le priorità dell'Amministrazione dovrebbero essere orientate al miglioramento della vita dei cittadini che abitano il territorio e di conseguenza nelle trasformazioni previste sarà necessario trovare un giusto equilibrio tra la superficie costruita/recuperata e la superficie di verde. Una partecipante sottolinea che questo è importante non solo per la godibilità del territorio (giardini, parchi, etc.) ma anche per salvaguardare il territorio dal rischio idrogeologico: la manutenzione dei fossi e la tutela dell'ambiente infatti dovrebbe prevenire allagamenti e altri disagi che spesso sono causati dallo sfruttamento del suolo (ad esempio tra Vergaio e Casale nei periodi di pioggia si crea un lago che il terreno non riesce ad assorbire).

Un ulteriore tema che secondo i partecipanti è molto importante da considerare per il futuro del territorio e la sua pianificazione riguarda la problematica dello smaltimento e trattamento dei rifiuti.

Altre indicazioni

L'ipotesi della pista parallela dell'aeroporto preoccupa alcuni partecipanti. Questa scelta comporterebbe un incremento di traffico aereo sul territorio pratese con il conseguente aumento di inquinamento acustico ed atmosferico oltre che al probabile aumento di strutture ricettive di bassa qualità nei territori della Piana.



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini

Laboratorio Circoscrizione Ovest

19 ottobre 2011, Sede della Circoscrizione Ovest, Prato

Hanno partecipato

Giovanni Bennati, Andrea Ballini, Serena Colforti, Gaetano Ziratti, Marco Tempestini, Raffaello Morganti, Gaspare Mazzamuto, Luciano di Salvatore, Massimo Chiarugi, Sandro Mazzeo, Fabio Alteri, Valentina Nunziati, Francesco Breschi, Filippo Casini, Alice Mucci, Martina Meli, Lucia del Sero, Maurizio Artusi, Angelo Raguni, Umberto Materassi, Enrico Calamandrei, Sandra Focardi, Lucia Lavini, Alessandro Pini, Alessio Soldi, Federico Tossani, Maurizio Tossani, Alessio Tassi, Marco del Tongo, Fabio Colzi, Filippo Bonanni, Marzio Gruni, Beatrice Marazzini, Filippo Mannucci, Elda Baldacci, Livio Santini, Luigino de Goff, Fabio Razzi, Massimo Faggi, Giancarlo Righetti, Paolo Lucarelli, Bruno Biagini, Andrea de Matteo, Monia Faltoni, Angela Baldi, Nora Paola Toccafondi, Umberto Valdambri, Dino Minervino.



Foto: Sociolab

<http://partecipazione.comune.prato.it>
garantecomunicazione.ps@comune.prato.it



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale



Laboratorio Circoscrizione Est

12 ottobre 2011

Sede della Circoscrizione Est, Prato

Rapporto di Sintesi

Laboratorio Circoscrizione Est

Rapporto di sintesi

Il percorso di condivisione e confronto sulle strategie del nuovo Piano Strutturale del Comune di Prato continua con cinque serate di discussione nelle cinque circoscrizioni del Comune. Mercoledì 12 ottobre 2011 presso la sede della Circoscrizione Est a Prato si è svolto il laboratorio dedicato a quell'area della città. Al laboratorio hanno preso parte quasi 40 partecipanti tra cui semplici cittadini interessati al tema della pianificazione urbanistica, rappresentanti di comitati ed associazioni attive sul territorio e tecnici esperti della materia. Tutti hanno potuto esprimere le proprie idee sul futuro della città e sulle strategie del Piano Strutturale. Le raccomandazioni emerse riguardano sia il territorio in generale, sia più specificatamente le caratteristiche, le problematiche e le possibili soluzioni per l'area Est, a cui il laboratorio era dedicato. Le indicazioni sono raccolte in questo rapporto e in una mappa condivisa e interattiva accessibile a tutti su cui è possibile consultare le indicazioni emerse e inserire i propri suggerimenti, per arricchire il quadro d'insieme con il proprio punto di vista. Tutti i materiali ed il link alla mappa sono disponibili sul sito

<http://partecipazione.comune.prato.it>



Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini



Laboratorio Circoscrizione Est

Rapporto di sintesi

La mostra degli elaborati del Piano Strutturale inaugurata sabato 24 Settembre resterà aperta e visitabile all'Urban Center sino all'11 Novembre, data prevista per l'incontro conclusivo, con il seguente orario: lunedì e giovedì ore 15.30-18.30 e sabato ore 10.00-13.00.

Tutti gli incontri sono liberi ed aperti a tutti i cittadini interessati. Per informazioni ed iscrizioni, è possibile scrivere a garantecomunicazione.ps@comune.prato.it o telefonare dalle 9.00 alle 13.00 al numero 0574.1835990



Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)



Il tavolo era composto in parte da cittadini e in parte tecnici (geometri, ingegneri, eccetera) e questo ha reso a tratti difficoltosa l'interazione del gruppo perché gli interventi dei tecnici erano, talvolta, formulati con riferimenti troppo specialistici.

Premessa sul Piano Strutturale

Prima di iniziare le discussioni, alcuni dei cittadini presenti, i tecnici in particolare, hanno criticato i tempi lunghi per la redazione del Piano Strutturale. Questi hanno a loro avviso ricadute negative su più ambiti. Da un lato influiscono sulla qualità delle informazioni raccolte per redigere il quadro conoscitivo, in particolare quelle socio demografiche – che risultano “vecchie” già prima della conclusione del Piano. Dall'altro portano a governare il territorio con interventi “spot” tramite varianti per le tematiche più urgenti, mentre sospendono le decisioni sulle questioni meno pressanti, ma non meno importanti, che avrebbero bisogno di una pianificazione urbanistica d'insieme.

La questione dei tempi appare ai loro occhi ancor più problematica considerando che dopo il Piano Strutturale sarà necessario redigere il regolamento urbanistico e che per approvare questo strumento di governo del territorio potrebbero essere necessari altri anni di attesa e ulteriori ritardi nell'affrontare le questioni da loro ritenute fondamentali.

Sul tema del percorso di partecipazione, un partecipante ha affermato infine che sarebbe stato molto utile che il nuovo Piano strutturale fosse stato spiegato a confronto con i vecchi strumenti per mettere in evidenza le variazioni.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

La viabilità a Prato

I cittadini hanno discusso della viabilità a partire dal progetto dell'allargamento su piloni per la strozzatura del Soccorso e sono stati concordi nel considerarlo un errore perché acuirebbe la frattura della città invece di sanarla, così come sarebbe invece previsto nelle strategie del Piano.

I cittadini ritengono che la soluzione migliore sia l'interramento totale ma che anche un interrimento in trincea potrebbe essere una soluzione meno devastante per la città perché in futuro potrebbe portare ad un interrimento completo.

I partecipanti si sono poi concentrati sui problemi della viabilità della zona est della città, a partire dalla zona della Macine, che è caratterizzata da una serie di strade senza sfondo a doppio senso di circolazione, strette e senza una racchetta di inversione, dalle quali per tornare indietro è necessario percorrerle in retro marcia e dove si segnalano anche grandi difficoltà per il parcheggio. (via Della Macine, via Pacinotti e Traversa di via Pacinotti).

In quell'area secondo il Piano Sozzi Somigli erano previsti dei miglioramenti degli standard urbanistici in termini di viabilità e di parcheggi che non sono stati realizzati. In particolare erano previste sistemazioni di strade per permettere il cambio di senso di marcia e la creazione di parcheggi, nonché aree per attrezzature sportive e spazi pubblici in genere, come il verde attrezzato. Parte delle aree non edificabili o che il piano destinava ad uso pubblico, potrebbero ancora essere utilizzate per la realizzazione di aree a parcheggio e di verde pubblico attrezzato e per migliorare la viabilità. I cittadini auspicano dunque che questo sia preso in considerazione sia a livello di strategie del Piano strutturale che in sede di redazione del Regolamento urbanistico. In tema di mobilità, i cittadini considerano inoltre fondamentale realizzare le previste fermate della ferrovia metropolitana di superficie, in alleggerimento del traffico sulla viabilità primaria.

Valorizzare il verde e l'ambiente

Per quello che concerne il verde nella zona est della città, i cittadini rilevano che l'area pede collinare è ricca di bellezze naturali e paesaggistiche e che andrebbe valorizzata anche migliorandone l'accessibilità dal punto di vista dei collegamenti. Nell'area pede collinare ci sono problemi anche di parcheggio per i visitatori e sarebbe opportuno predisporre delle aree idonee.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

In quest'ottica si ritiene che la riqualifica urbana (in termini di parcheggi, viabilità e verde pubblico) nella zona di via Della Macine e via Pacinotti, che sono proprio alla base del percorso pedecollinare, verrebbe a valorizzare anche il patrimonio paesaggistico-ambientale e naturalistico identitario del comprensorio e ne promuoverebbe l'interconnessione con le vicine aree di pregio (Cementizia, Parco archeologico di Gonfienti, tratto urbano del Bisenzio) nei percorsi di carattere culturale, escursionistico, ricreativo. Significativa, per gli itinerari ed i collegamenti verso il resto del territorio comunale, anche la prevista realizzazione alla Macine della fermata della ferrovia.

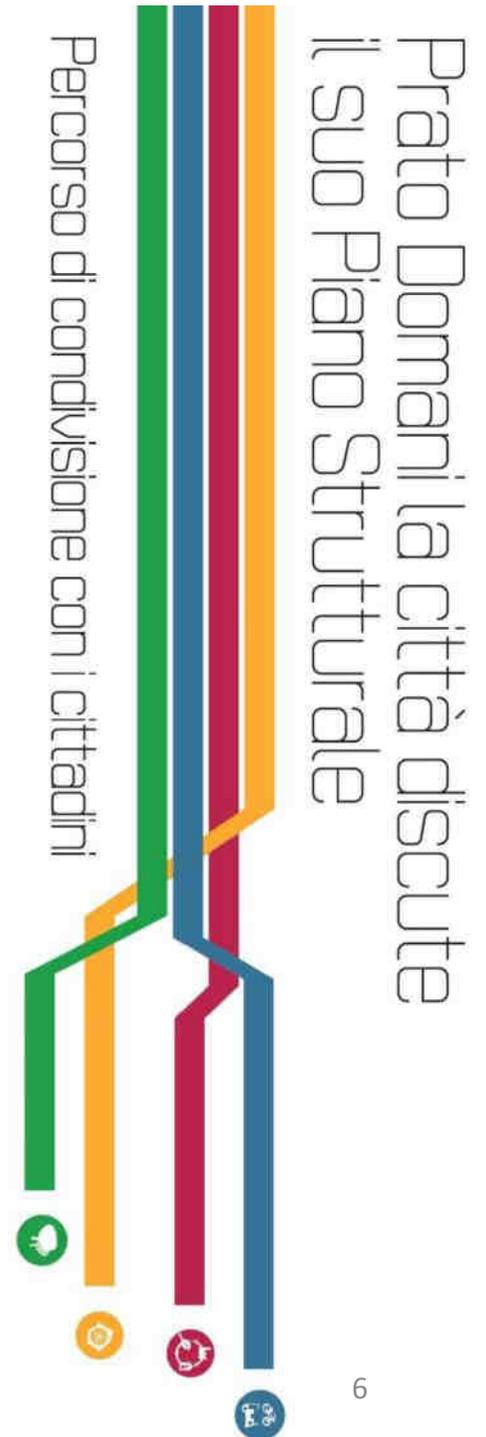
Rispetto all'interporto, i cittadini sottolineano come questa infrastruttura abbia provocato una frattura nella città e i cittadini suggeriscono che quell'area venga collegata a Gonfienti tentando di superare la frattura dell'interporto.

Segnalano, inoltre, che le aree a verde che - realizzate dall'interporto stesso come prescritto in sede di progetto - sono inaccessibili ai cittadini. Il tavolo si domanda se non sia possibile identificare una porzione periferica rispetto all'interporto che possa essere aperta ai cittadini e da essi fruibile.

Per riqualificare quella zona della città sarebbe anche opportuno realizzare 50 mt di pista ciclabile della zona dell'interporto e del lago degli Alcali per collegare l'area della ferrovia con la pista nel Bisenzio.

Un altro tema trattato dal tavolo è quello della Cementizia. I cittadini ritengono che quell'esempio di archeologia industriale vada tutelata e valorizzata principalmente per usi pubblici aperti ai cittadini, e che debba essere considerata una invariante.

Alcuni cittadini fanno riferimento ad un progetto di riqualificazione della Cementizia del quale hanno avuto notizia e ricevuto qualche informazione. Essi credono che il limite di quel progetto sia il prevedere soprattutto funzioni private e uno spazio pubblico verde nell'area collinare della Cementizia e non nella parte pianeggiante, più vicina alla zona urbanizzata e più facilmente fruibile per gli abitanti. Per migliorarne la fruizione, i partecipanti suggeriscono di realizzare una fermata del treno /metropolitano davanti alla Cementizia, che permetterebbe di alleggerire il traffico e di favorire lo sviluppo di quella zona come meta di itinerari turistici.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

Come tutelare e riqualificare la città

Uno dei partecipanti ritiene che, poiché una delle principali criticità della città è la congestione degli spazi, debba essere presa in considerazione la possibilità di edificare in altezza sfondando il limite dei 21,5 metri in modo da recuperare aree libere a terra e occupare meno suolo.

Altri partecipanti sottolineano che quest'ipotesi può essere valutata solo tenendo conto delle necessità in termini di carico e di infrastrutture necessarie che una edificazione in altezza comunque comporta sulla viabilità, i parcheggi e i servizi.

Rispetto all'area della collina, il medesimo cittadino sollecita il tavolo ad una riflessione sulla possibilità di realizzare delle edificazioni sulla collina (Calvana) in modo che possano essere creati alloggi non solo per persone molto ricche. Su questo punto il tavolo si dice complessivamente in disaccordo perché ritiene che la salvaguardia delle colline sia uno dei motivi di pregio della città e che questa strategia vada riconfermata e perseguita.

Infine, il centro storico, secondo i partecipanti al tavolo, va salvaguardato in particolare liberandolo dalle auto ma anche riportandovi all'interno funzioni quali, ad esempio le scuole, organizzando un servizio scuola bus per portare i bambini.



Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)



Hanno contribuito alle discussioni del tavolo cittadini per la maggior parte residenti nella circoscrizione Est.

Come tutelare l'identità

I partecipanti hanno affrontato il tema della tutela dell'identità urbanistica della città a partire da una riflessione sulle aree di valore del territorio della circoscrizione est sulle quali intervenire per aumentarne la fruibilità e enfatizzarne la bellezza. Tra queste vengono elencate:

- Il parco Etrusco nell'area di Gonfienti per cui potrebbero essere creati percorsi appositi e strutture per permettere l'esposizione dei tanti reperti presenti.
- L'ex-Cementizia che fa parte del patrimonio storico di Prato che come tale dovrebbe essere valorizzata come dell'Archeologia Industriale, inserendola in un percorso con il parco Etrusco.
- Il lago di Gonfienti che ha una grande valenza paesaggistica per il territorio ma è di difficile fruizione e potrebbe essere inserito in un percorso di piste ciclabili integrate.
- L'area collinare e pede-collinare della Calvana che ha un grande valore paesaggistico e identitario e che - soprattutto nella sua parte di mezza collina con i caratteristici terrazzamenti - ha un forte elemento di riconoscibilità locale. In queste aree, secondo i cittadini, dovrebbero essere realizzati percorsi ciclabili e pedonali che ne garantiscano la fruizione, anche considerato che le aree di alta collina non sono accessibili a tutti.

Per ognuno di questi elementi si auspica fortemente che il recupero degli immobili non porti alla realizzazione di aree residenziali, ma che venga privilegiata la fruizione pubblica libera ed aperta a tutti i cittadini.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Rigenerare la città e valorizzare il verde e l'ambiente

I partecipanti si interrogano sulle percentuali del consumo di aree verdi previste dal PS e mostrano preoccupazione per stime che - qualora si attestino attorno al 2-4% come ritengono alcuni - essi trovano eccessive.

Poiché il verde in città è fondamentale per la qualità della vita degli abitanti, i cittadini ritengono essenziale che le aree verdi siano mantenute tali e che piuttosto che puntare nello sviluppo edilizio alla quantità si punti alla massima qualità dei progetti garantendo, al contempo, la massima fruizione possibile delle aree verdi da parte dei residenti.

In generale, il consumo di suolo nel Piano Strutturale dovrebbe essere il minore possibile - idealmente a consumo di suolo zero - dal momento che nell'opinione dei partecipanti il territorio si è già espanso al di là di ogni aspettativa.

I cittadini pensano che la perequazione territoriale possa essere uno strumento che permetta ai privati di liberare aree della città densa, senza però andare ad intaccare aree di pregio o valore paesaggistico e ambientale in altre zone della città. Perché questo possa avvenire viene suggerito di valutare la possibilità di sviluppare gli edifici in altezza, almeno in alcune parti della città. Tutto ciò ponendo però particolare attenzione a zone fragili o delicate in cui simili sviluppi sarebbero incongrui, come la valle del Bisenzio o l'area della Calvana e investendo nella qualità progettuale degli edifici realizzati.

Il concetto di qualità e bellezza nella progettazione è rimarcato più volte al tavolo di lavoro come valore trasversale a tutti gli ambiti del Piano. I partecipanti sottolineano che il territorio disponibile è ormai poco per cui è particolarmente importante che sia posta estrema attenzione alla qualità degli interventi che vi vengono realizzati.

Altrettanto rimarcato è il valore della socialità e delle "relazioni tra cittadini" che possono essere "aiutate" anche mediante specifiche scelte urbanistiche. Sotto questo profilo i cittadini ritengono che lo strumento della perequazione dovrebbe essere utilizzato per liberare spazi da dedicare a creare luoghi di socialità e aggregazione (piazze, giardini o centri di aggregazione, come previsto dal progetto del Macrolotto 0).





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

“La vita di una città si fa nella piazza” ricorda un partecipante, sottolineando che a Prato sono poche o assenti le piazze fruibili. A questo proposito, quindi viene ad esempio suggerito che lo spazio occupato dallo stadio potrebbe essere annesso al parco urbano che si estende da lì alla stazione così da renderlo fruibile per manifestazioni culturali e sociali.

I partecipanti hanno anche discusso del deposito della CAP e dell'ipotesi di localizzazione in un'area verde in prossimità del casello Prato Est. Essi ritengono che la localizzazione prevista sia inadeguata, sia per l'assenza di un servizio di trasporto pubblico di collegamento sia perché un'area così vicina al Pecci e collocata in una posizione così strategica all'ingresso della città - che potrebbe rappresentarne il “biglietto da visita” – sarebbe sotto-utilizzata per questa destinazione.

Muoversi in città

I partecipanti partono dalla considerazione che negli anni il traffico è aumentato considerevolmente e che si pone oggi la necessità di ripensare il sistema della viabilità in quanto elemento concreto della vivibilità della città, poiché, come sottolinea un partecipante,, “non basta riqualificare la città se poi non la si può fruire”.

Per questo motivo i cittadini ritengono necessario ripensare l'intero sistema della viabilità con l'obiettivo di renderla più sostenibile, introducendo misure che incoraggino l'uso del trasporto pubblico e vincano le resistenze di una cultura cittadina ancora fortemente legata all'uso del mezzo privato anche nel tempo libero a causa della mancanza di piste e percorsi completi.

Emerge quindi la necessità di prevedere non interventi “spot” ma una **regia unica** per la mobilità principale e per quella alternativa, che abbia come obiettivo primario quello di creare le connessioni ed i collegamenti che oggi mancano; che permetta l'integrazione e l'interscambio tra gli spostamenti “per il tempo libero” e quelli per il lavoro; che preveda la possibilità di combinare mezzi diversi; che ricomponga le fratture oggi esistenti nei percorsi della viabilità cittadina, carrabile, ciclabile e dei trasporti pubblici.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

A questo scopo, viene quindi suggerito di:

- Collegare tra loro i tracciati delle piste ciclabili ai piedi della Calvana, ad oggi frammentati.
- Rendere sicuri e fruibili i collegamenti pedonali e ciclabili tra frazioni (la mancanza di un marciapiede nella strada di collegamento tra due località, quali ad esempio la Macina e le Querce, è un elemento di cesura e di separazione).
- Collegare l'area dell'interporto con il fiume Bisenzio, creando percorsi ciclabili che costeggino l'area e che utilizzino le aree verdi al suo interno come zone cuscinetto per la città.
- Realizzare un pista ciclabile su via Firenze.
- Aumentare le connessioni ciclabili da e per il centro, nella convinzione che molti spostamenti anche quotidiani, potrebbero essere effettuati in bicicletta invece che in auto se fossero presenti piste sicure.
- Potenziare la Mezzana-Perfetti Ricasoli. I partecipanti sono consapevoli che l'ambito non è comunale, ma ritengono che l'Amministrazione potrebbe spingere perché la tangenziale dalle Croci vada ad incrociare la perfetti Ricasoli.
- Alleggerire il traffico su Via Borgo Valsugana e su via Firenze che oggi svolgono la funzione di tangenziale senza esserlo.
- Sfruttare i binari per realizzare una metropolitana di superficie che colleghi meglio alcune aree della città e Prato con Firenze e Pistoia.
- Creare un collegamento tra la zona est della città e la zona sud attraverso la realizzazione del Parco delle Fonti che da Via Valentini si colleghi al sud attraverso Mezzana. Viene infatti ricordato che oggi a causa di infrastrutture quali il sottopasso del Viottolo del Porcile e quello di Via Beccarello queste aree pur appartenenti alla stessa realtà risultano tagliate in due ed inaccessibili



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini

Laboratorio Circoscrizione Est

12 ottobre 2011, Sede della Circoscrizione Est, Prato

Hanno partecipato

Alfio Pratesi, Tommaso Caparrotti, Sara Umberta Giovannini, Maria Chiara Papini, Giulia Lenzi, Simone Tripodi, Maurizio Marinozzi, Enrico Aiazzi, Luca Bertini, Franco Paoli, Giuseppe Gori, Jan Troller, Matus Pastorok, Nina Sorghori, Andrea Lenci, Donato De Vivo, Caterina Cecchi, Umberto Fiaschi, Antonio Baglioni, Anna Pugi, Giacomo Gacci, Gaspare Mazzamuto, Lorenzo Vacirca, Giacomo Boschi, Daniele Baldi, Ilaria Genovese, Giorgio Caracci, Jacopo Sforzi, Federica Susini, Estela Galica, Jacopo Consani, Giulia Nassi, Margherita Paccavia, Filippo Bonanni, Marcello Bindi, Anna Maria Cocchi, Andrea Bonacchi, Clarissa Lombardi.



Foto: Sociolab

<http://partecipazione.comune.prato.it>
garantecomunicazione.ps@comune.prato.it



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale



Laboratorio Circoscrizione Sud

5 ottobre 2011

Sede della Circoscrizione Sud, Prato

Rapporto di Sintesi

Laboratorio Circoscrizione Sud

Rapporto di sintesi

Il percorso di condivisione e confronto sulle strategie del nuovo Piano Strutturale del Comune di Prato continua con cinque serate di discussione nelle cinque circoscrizioni del Comune. Mercoledì 5 ottobre 2011 presso la sede della Circoscrizione Sud a Prato si è svolto il laboratorio dedicato a quell'area della città. Al laboratorio hanno preso parte quasi 70 partecipanti tra cui semplici cittadini interessati al tema della pianificazione urbanistica, rappresentanti di comitati ed associazioni attive sul territorio e tecnici esperti della materia. Tutti hanno potuto esprimere le proprie idee sul futuro della città e sulle strategie del Piano Strutturale. Le raccomandazioni emerse riguardano sia il territorio in generale, sia più specificatamente le caratteristiche, le problematiche e le possibili soluzioni per l'area Sud, a cui il laboratorio era dedicato. Le indicazioni sono raccolte in questo rapporto e in una mappa condivisa e interattiva accessibile a tutti su cui è possibile consultare le indicazioni emerse e inserire i propri suggerimenti, per arricchire il quadro d'insieme con il proprio punto di vista. Tutti i materiali ed il link alla mappa sono disponibili sul sito

<http://partecipazione.comune.prato.it>



Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini



Laboratorio Circoscrizione Sud

Rapporto di sintesi

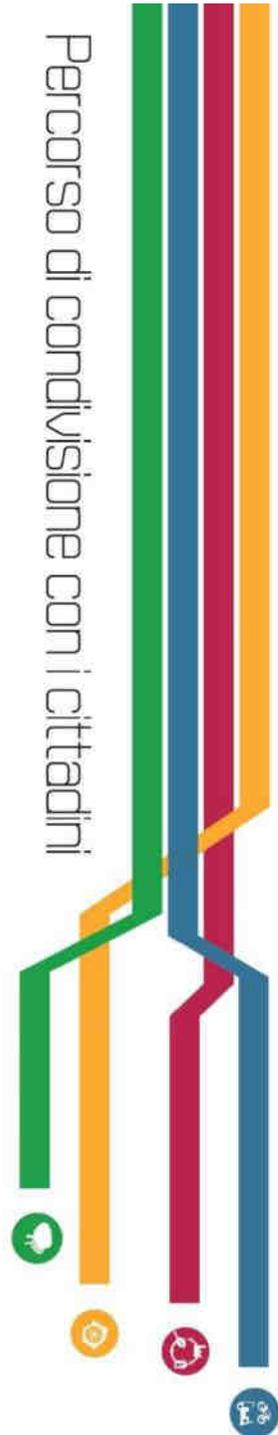
La mostra degli elaborati del Piano Strutturale inaugurata sabato 24 Settembre resterà aperta e visitabile all'Urban Center sino all'11 Novembre, data prevista per l'incontro conclusivo, con il seguente orario: lunedì e giovedì ore 15.30-18.30 e sabato ore 10.00-13.00.

Tutti gli incontri sono liberi ed aperti a tutti i cittadini interessati. Per informazioni ed iscrizioni, è possibile scrivere a garantecomunicazione.ps@comune.prato.it o telefonare dalle 9.00 alle 13.00 al numero 0574.1835990



Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini



Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)



Hanno contribuito alle discussioni del tavolo circa venti partecipanti, che hanno espresso raccomandazioni di tipo strategico più generale e programmatico e segnalazioni puntuali su singoli temi o questioni legate alla zona sud della città.

Muoversi in città

Il tema della viabilità è risultato tra i più discussi al tavolo e in momenti diversi della discussione, sono emerse alcune **raccomandazioni generali** da sottoporre all'Amministrazione nella definizione delle strategie del Piano Strutturale. In particolare i partecipanti riterrebbero auspicabile:

- **un investimento strategico forte sulla mobilità alternativa**, per arrivare ad una graduale diminuzione del traffico su gomma, nella convinzione che il tema della viabilità e della mobilità vada affrontato non solo dal punto di vista dell'efficienza ma anche per le sue ricadute sull'ambiente e sulla salute dei cittadini e che l'Amministrazione possa svolgere un ruolo importante nell'incentivare l'uso di mezzi di trasporto sostenibili.
- **un piano integrato della viabilità e dei trasporti che riconosca il valore centrale e trasversale delle questioni connesse alla viabilità**, nella convinzione che rispondere in modo strategico alla domanda “come ci si muove a Prato” abbia ricadute fondamentali sulla pianificazione urbanistica dell'intera città e sulla qualità della vita degli abitanti.
- **La definizione di interventi di mobilità e viabilità** (quantità, qualità, direttrici principali) **che siano in linea le previsioni di sviluppo del Piano Strutturale**, non pensati quindi nell'ottica di ovviare a problemi singoli con “interventi spot” ma in quella di individuare con chiarezza quali sono le aree su cui si intende concentrare lo sviluppo futuro del territorio e studiarne i relativi flussi di traffico.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

L'intervento sulla Declassata

Nell'affrontare il tema specifico della declassata e delle diverse tipologie di intervento possibili (interramento, viadotto, eccetera) i partecipanti pongono due premesse importanti:

- l'importanza di non dimenticare il **quadro strategico generale** in cui l'intervento si inserisce. In particolare un partecipante ricorda che il progetto dovrà inserirsi nel piano della viabilità Firenze-Prato-Pistoia e nelle strategie provinciali e regionali, di cui rappresenta un nodo fondamentale nel territorio Pratese.
- l'importanza di non dimenticare il **contesto urbanistico e sociale specifico** in cui l'intervento andrà ad incidere. Alcuni partecipanti sottolineano infatti che sebbene la grande viabilità Firenze-Prato-Pistoia sia stata prevista originariamente come esterna alla città, la zona Soccorso è negli anni divenuta parte integrante del tessuto urbano, per cui nelle valutazioni sul tipo di intervento da effettuare, la vivibilità dei cittadini dovrebbe essere messa al primo posto rispetto a considerazioni di altro tipo.

Nello specifico, il tavolo concorda nel ritenere inadeguato l'intervento volto alla realizzazione di un viadotto a causa del forte impatto ambientale che avrebbe, sia dal punto di vista del carico di traffico, sia dal punto di vista del degrado che una struttura sopraelevata su piloni inevitabilmente porterebbe con sé. Un intervento simile non contribuirebbe a tutelare l'identità urbanistica di Prato ma a dividere il territorio con una cesura ulteriore.

Al contrario, l'interramento completo risolverebbe i problemi della viabilità e al contempo risponderebbe alle esigenze di un'area (quella del Soccorso) che è caratterizzata da un'altissima densità abitativa e che proprio per questo necessita di aree verdi e zone cuscinetto come quelle che potrebbero essere realizzate sopra la strada interrata. La realizzazione di un parco verde svolgerebbe inoltre il compito importante di riunire la città (come originariamente ipotizzato nel progetto di recupero dell'area Banci, in cui era previsto un parco pubblico che unisse l'area di Mezzana alle Badie) da un punto di vista urbanistico, ambientale e sociale.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

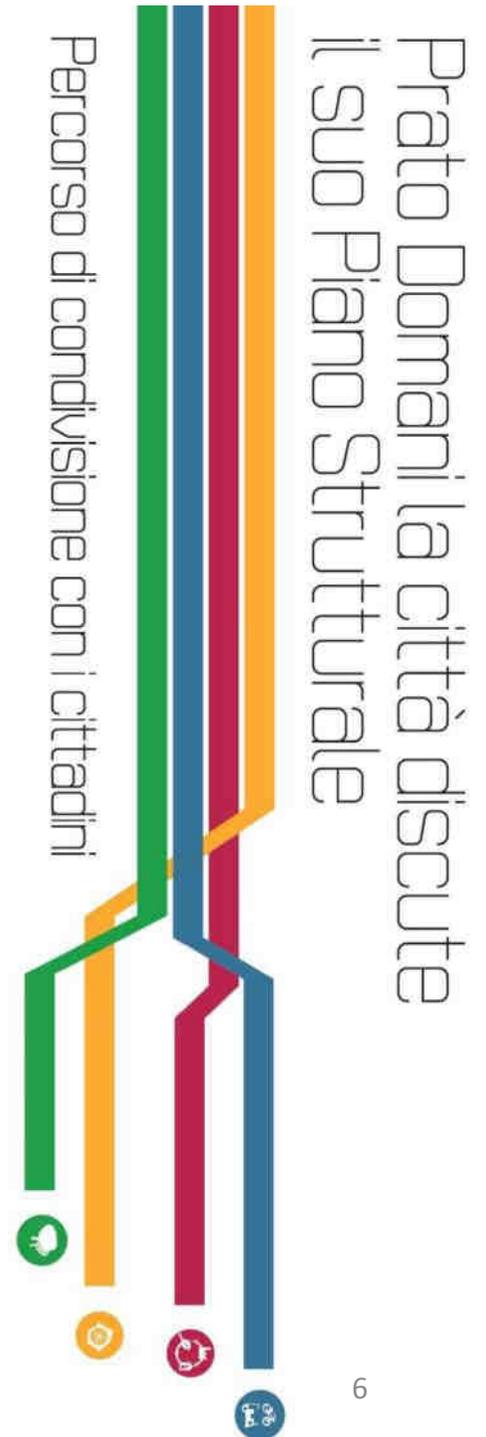
Non secondariamente, i partecipanti ritengono che l'interramento potrebbe anche assecondare l'esigenza di più lungo periodo di disincentivare la mobilità su gomma dei mezzi pesanti, ancor più se ad esso fossero affiancate misure quali l'incentivazione al trasporto merci su ferro/rotaia; lo sviluppo di un'industria alimentare a Km zero; la deviazione del traffico pesante sull'asse delle industrie e dei macrolotti attraverso l'autostrada.

I partecipanti più informati sostengono infine che le differenze di costi tra i diversi progetti non sarebbero significative e che, in caso di mancanza fondi, potrebbe essere al limite accettabile prevedere un interrimento parziale come opera provvisoria che conduca in seguito ad un interrimento completo.

Mobilità alternativa

Sebbene i partecipanti siano consapevoli che a Prato, come nel resto d'Italia, manchi una cultura della mobilità lenta e sostenibile, sono anche convinti che l'Amministrazione comunale possa incentivare l'utilizzo di altri mezzi con opportune politiche e scelte strategiche, volte a:

- **Realizzare una mobilità ciclabile più sicura e integrata.** Attualmente infatti, appaiono carenti i collegamenti tra le località ed il centro ma anche tra le diverse località. Il sistema attuale viene descritto come un sistema di "ciclabili della domenica" che rende di fatto impossibile un utilizzo quotidiano delle biciclette come mezzo alternativo alle auto. A questo proposito, vengono fatti gli esempi della frattura causata dal Ponte alle Fonti, dove il passaggio delle biciclette è reso pericoloso dal mancato rispetto del divieto di transito ai Tir e quello del collegamento tra Paperino e San Giorgio, due aree che hanno subito espansioni molto forti ma che non sono adeguatamente collegate tra loro. Altre misure per incoraggiare la mobilità ciclabile suggerite dai partecipanti includono l'introduzione di una assicurazione sulla bicicletta, l'aumento degli spazi parcheggio e l'educazione al ciclismo nelle scuole, che aiuterebbe a creare la cultura della mobilità alternativa nelle giovani generazioni.
- **Incoraggiare sistemi di mobilità alternativi**, ad esempio combinando la pedonalizzazione del centro storico con l'offerta di un servizio di trasporto efficiente (come è avvenuto a Firenze con la tramvia) o ampliando, supportando e sviluppando la sperimentazione di interessanti progetti pilota, quali il pedibus per l'accompagnamento dei bambini a scuola.
- **Incoraggiare le aziende a contenere i costi del trasporto pubblico** per renderlo competitivo con quello privato e a investire sulla qualità dei servizi (frequenza, comfort e presenza di punti di scambio tra mezzi di trasporto).





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Si segnala infine che il progetto di sviluppo edilizio e commerciale che sta attualmente interessando **Pratilia** mostra delle carenze nell'assetto della viabilità ed andrebbe ripensato poiché si ritiene che non sia adeguato a veicolare il traffico attuale né i nuovi carichi previsti dagli sviluppi futuri dell'area.

Valorizzare il verde e l'ambiente

Il tema dell'ambiente è molto sentito dai partecipanti, che ricordano come la circoscrizione Sud sia una delle aree più verdi del Comune. Qui sono presenti luoghi che sono parte dell'identità storica di Prato e aziende agricole con una tradizione ed una storia importanti. Si ricordano tra gli altri le Cascine di Tavola, antica riserva di caccia di Lorenzo il Magnifico, il parco dell'Ippodromo, sede della prima sfida tra auto e aereo e il Borgo di Grignano, luogo di residenza di Ser Lapo Mazzei.

Nell'auspicare che queste come le altre aree verdi del Comune restino patrimonio della città anche in futuro, i partecipanti ritengono importante che per recuperare edifici in disuso al loro interno non vengano realizzati nuovi sviluppi residenziali. In particolare i presenti fanno riferimento all'area di via delle Fonti ai margini dell'area verde dell'ex Banci, alle strutture del maneggio all'interno del parco dell'Ippodromo e ai casolari all'interno delle Cascine di Tavola. Nella visione dei partecipanti, il recupero degli edifici e degli immobili sfitti ed inutilizzati all'interno di aree verdi dovrebbe essere finalizzato ad offrire prevalentemente funzioni sociali e pubbliche e non dovrebbe provocare un carico eccessivo sulle aree in questione, ad esempio attraverso la realizzazione di nuovi accessi carrabili.

I partecipanti sottolineano inoltre come il tema della tutela del verde sia in stretta connessione con quello della mobilità e della viabilità, in quanto il trasporto su rotaia (con ad esempio metropolitane di superficie), servizi pubblici efficienti ed un coerente e completo tracciato di piste ciclabili sono tutti elementi fondamentali per valorizzare il territorio anche da un punto di vista ambientale.

Infine, un partecipante solleva la questione della prevista realizzazione di un deposito CAP nella zona di via del Porcile, nelle vicinanze del casello Prato Est. Si ritiene che quest'area della città non sia ottimale per la localizzazione del deposito in quanto essa è il principale punto di accesso alla città e come tale ne rappresenta il biglietto da visita. Lo stesso partecipante, ricorda come a poca distanza vi siano le zone industriali dei macrolotti che potrebbero essere più adeguate alla realizzazione del deposito.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Rigenerare la città e tutelarne l'identità

Oltre che dalle aree verdi di pregio e dai luoghi di interesse storico e culturale, l'identità di Prato Sud è data anche dalla sua natura policentrica, fatta di borghi e frazioni con la loro struttura urbanistica (la piazza, il circolo, la chiesa) e la loro storia. Questi elementi andrebbero tutelati da un lato evitando le saldature che potrebbero verificarsi con nuove edificazioni, dall'altro riconoscendo che la tutela dell'identità passa anche dalla **vivibilità degli spazi pubblici**, da assicurare potenziando i servizi per le diverse località e incentivando il verde attrezzato. A questo proposito, viene fatto l'esempio di Cafaggio, un borgo che si è sviluppato molto in anni recenti ma manca di parcheggi, giardini e servizi.

Sempre sul tema della vivibilità degli spazi urbani, un partecipante segnala infine la necessità di individuare un area per un mercato cittadino nella zona di Prato Sud e a questo proposito suggerisce come possibile spazio da utilizzare l'area parcheggio lungo Via Roma all'altezza della Cassa di Risparmio in prossimità di Cafaggio.



Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)



Hanno partecipato al tavolo circa venti cittadini dando vita ad una discussione piuttosto articolata sulla città di Prato e sulla Circoscrizione Sud.

Viabilità e mobilità cittadine – la declassata

L'argomento col quale i cittadini hanno iniziato la discussione e che ritengono prioritario, e da trattare con maggiore urgenza, è quello della declassata. L'intero tavolo ritiene infatti che l'ipotesi che si proceda ad un allargamento su viadotto della declassata sia una scelta errata sia per la città sia per gli abitanti, e ritiene che si debba fare di tutto per scongiurare questa possibilità. I partecipanti ritengono che una scelta di questo tenore aggraverebbe la frattura della città e auspicano che le scelte dell'Amministrazione vadano nella direzione di ricucire il tessuto urbano e non di enfatizzare la divisione.

I cittadini descrivono il Soccorso come un'area segnata dalla separazione dal resto della città, dalla carenza di aree verdi e pubbliche di prossimità, dalla presenza di strade strette e affollate di traffico (Via Tasso e Via Panziera, tra le altre). Essi ritengono che il poco pregio urbanistico di questa area debba essere la spinta a migliorarla e non una motivazione per collocarvi opere non sostenibili dal punto di vista dell'impatto urbanistico e ambientale. I cittadini sottolineano come la declassata sia un biglietto da visita per la città e pensano che debba essere realizzata in modo da renderla un elemento che possa conferire maggior decoro. I partecipanti al tavolo hanno identificato nel dettaglio tutti gli aspetti negativi della soluzione su piloni e in particolare:

- L'impatto del viadotto dal punto di vista estetico, l'acuirsi della frattura tra le due parti della città e la mancata connessione del quartiere con l'area dell'Ippodromo.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

- L'impatto in termini di inquinamento dell'aria e del rumore per le abitazioni circostanti determinato dal forte incremento del passaggio auto che si prevede sarà causato dallo sviluppo commerciale nell'area di Pratilia.
- Il forte rischio di degrado, sia in termini di manutenzione e pulizia, che in termini di delinquenza, nella parte sottostante il viadotto, con conseguente deprezzamento degli appartamenti della zona, progressivo abbandono da parte della popolazione pratese e sua trasformazione in un'altra area residuale vissuta esclusivamente da immigrati senza legame con il territorio.

Viceversa una soluzione in tunnel interamente interrato, non solo eviterebbe i danni sopra indicati ma avrebbe anche delle ricadute positive in termini di ricucitura della città e di recupero di spazi, soprattutto se la parte superiore del tunnel diventasse un'area a verde mentre fossero previsti solo parcheggi sotterranei.

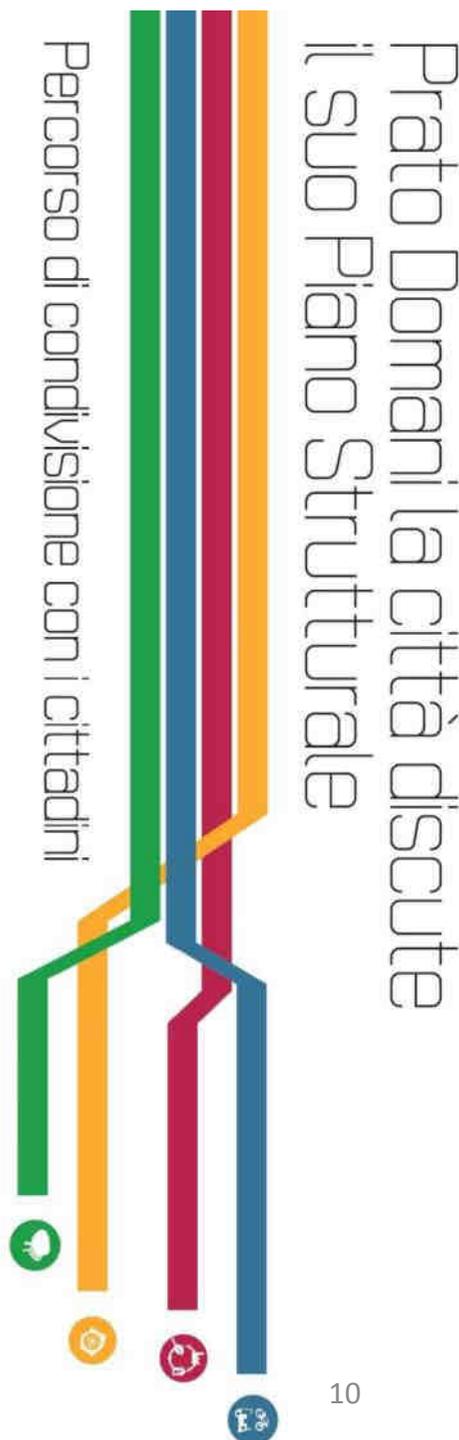
Nel caso in cui il tunnel completamente interrato non fosse realizzabile, i partecipanti- che intendono in ogni modo scongiurare il progetto su piloni - ritengono che sia opportuno valutare le altre ipotesi di progetto in trincea o di semplice allargamento dell'esistente:

- Il progetto in trincea avrebbe i vantaggi di creare una, seppur piccola, porzione di verde a vantaggio del quartiere Soccorso, di facilitare la realizzazione di passaggi ciclopedonali di attraversamento della trincea (come su via Viareggio-San Giusto) e di permettere di eseguire in futuro una copertura completa.
- L'allargamento dell'esistente aggiungendo due corsie alla medesima quota di quelle attuali senza realizzare un'opera su piloni sarebbe una soluzione probabilmente più economica delle altre, avrebbe un minore impatto ambientale ed estetico e comporterebbe minori ricadute sulle abitazioni circostanti. Infine, poiché uno dei timori è che i lavori possano essere avviati e poi non terminati per mancanza di fondi, i partecipanti ritengono che questa soluzione potrebbe dare maggiore garanzia di completamento.

Viabilità e mobilità cittadine - i collegamenti tra borghi e frazioni

Uno dei temi più a lungo discussi nel corso del tavolo è stato quello relativo alla viabilità e alla mobilità tra le frazioni, per quanto riguarda la mobilità pubblica, quella automobilistica e quella pedo-ciclabile. Le frazioni, infatti, risultano penalizzate sotto ciascuno di questi profili e andrebbero pensati interventi che agiscano per:

- Rivedere i tracciati degli autobus, che attualmente compiono gli spostamenti tra frazioni passando sempre attraverso il centro.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

- Realizzare piste ciclabili che colleghino le frazioni tra loro (ad esempio oggi non è possibile andare in bicicletta da Tobbiana a San Giusto o da Tobbiana a Casale; Paperino è collegato da piste molto belle verso Poggio a Caiano ma non verso Prato) e con il centro città (ad esempio sull'asse dell'industria tra Paperino e il centro città). Complessivamente si ricorda infatti che nella parte sud della città non vi sono piste ciclabili anche in zone o vie in cui lo spazio sarebbe disponibile per esempio in via della Repubblica, via Fiorentina, via Valentini, mentre in via Ferraris la pista si interrompe.
- Agevolare la mobilità dei pedoni con la realizzazione di marciapiedi in strade per lo più a grossa percorrenza.
- Considerare che attualmente gli spostamenti in automobile avvengono solo attraverso il viale dell'Industria e risentono della mancanza di strade di collegamento interne alle frazioni.

Infine data la presenza impattante che ha l'asse delle industrie su alcune frazioni, per esempio San Giorgio e Paperino, i partecipanti ritengono che dovrebbe essere maggiormente curato anche l'aspetto estetico delle siepi, degli attraversamenti pedonali, della rotonda e così via.

Valorizzare il centro della città

Il tavolo ha discusso approfonditamente anche del centro cittadino e ha dato indicazioni per le strategie di riqualificazione che ritiene più opportune e praticabili. La premessa da cui partono i partecipanti è che il centro di Prato dovrebbe essere migliorato sia a beneficio dei cittadini che dei turisti. Un partecipante in particolare suggerisce che Prato potrebbe ispirarsi al modello di Torino, città che da industriale si è rilanciata come turistica, valorizzando i suoi elementi di pregio.

I cittadini ritengono che sia possibile liberare il centro dalle auto potenziando i parcheggi al di fuori delle mura e i parcheggi scambiatori. A tale proposito, sottolineano che per invogliare all'uso di parcheggi fuori dal centro sia necessaria una buona manutenzione e citano come esempio negativo il parcheggio di Porta al Serraglio che pur essendo molto vicino al centro non è utilizzato perché è sporco, mal illuminato e percepito come pericoloso.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

Rinunciare alla macchina, secondo i partecipanti al tavolo, sarebbe possibile anche per andare a fare la spesa al mercato se si potesse usufruire di una navetta in partenza presso un parcheggio scambiatore per raggiungere il mercato. In quest'ottica, tra l'altro, i cittadini propongono di invertire le funzioni di Piazza del Mercato e di Piazza Mercatale utilizzando la prima a parcheggio e la seconda per il commercio e collegandole mediante un servizio navetta. Sugeriscono, inoltre, che il mercato si tenga al sabato – quando più cittadini possono andarci – e che si punti ad una maggiore qualificazione dei banchi e delle merci.

Il tema delle funzioni e dei servizi nel centro città è di particolare rilievo, secondo i partecipanti, per dare nuova vitalità alla città e per invogliare i giovani a rimanere a Prato. In centro non ci sono più uffici pubblici e servizi, sono rimaste poche scuole e dunque i motivi per recarvisi sono pochi. Sul tema del commercio, i partecipanti rilevano che molti negozi del centro storico hanno chiuso e che non sono riusciti a resistere alla concorrenza dei centri commerciali che sono sorti nella piana intorno a Prato. Poiché riportare il commercio in città sarebbe un elemento qualificante per il centro storico anche a fini turistici, i partecipanti ritengono che vada arginato il fenomeno della creazione di grandi centri commerciali limitrofi alla città e che vadano pensate strategie per riqualificare il centro, valorizzando le opere artistiche e riportandovi funzioni importanti. Tutti interventi che farebbero da volano anche al commercio di vicinato o di più piccole dimensioni la cui presenza animerebbe le strade cittadine innescando un circolo virtuoso.

Rispetto al tema del verde e dell'edilizia residenziale, i cittadini hanno sottolineato come siano numerosi gli alloggi vuoti in città e che per questo non si senta necessità di nuove edificazioni mentre sarebbe molto opportuna la realizzazione di spazi pubblici, ad esempio in prossimità dell'ippodromo.

Le aree extra urbane e il Parco della Piana

Le aree del sud risultano, agli occhi dei partecipanti, essere state penalizzate per le infrastrutture impattanti che vi sono state collocate, quali i Macrolotti e l'Asmiu, o che sono in fase di progetto, quale il digestore anaerobico.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

Di fronte ad una situazione che appare per molti versi già “satura”, i partecipanti auspicano che vengano previsti opportuni meccanismi di compensazione, quale ad esempio la valorizzazione dell’area umida di Calice nella quale sono presenti esemplari importanti di fauna e di flora, mediante l’istituzione di un’area protetta. In generale, si riterrebbe opportuna la tutela e l’incremento dei corridoi verdi che potrebbero essere riconnessi tra loro.

L’area del Parco della Piana, e il territorio agricolo in esso ricadente, è infatti secondo i partecipanti una ricchezza per la città di Prato e come tale dovrebbe essere un elemento centrale del progetto di riqualificazione della città. Numerosi sono stati gli interventi e le considerazioni dei partecipanti sul territorio agricolo e sull’importanza di dare nuovo respiro all’agricoltura mediante azioni specifiche che facilitino la permanenza dell’agricoltura sul territorio e azioni di promozione del commercio agricolo locale.

In particolare gli agricoltori presenti al tavolo hanno sottolineato come negli ultimi anni siano stati progressivamente sottratti terreni all’agricoltura e che la situazione idraulica della Piana sia sostanzialmente peggiorata, probabilmente anche a causa di interventi infrastrutturali. Per puntare al mantenimento delle attività agricole sarebbero necessarie, invece, opere di regolazione idraulica e opere di separazione delle fognature per migliorare la qualità delle acque superficiali e la loro quantità.

Al fine di promuovere la produzione agricola locale, secondo i partecipanti, le Cascine di Tavola potrebbero essere riqualificate dal punto di vista produttivo, incentivando le colture tradizionali e recuperando gli immobili per la valorizzazione dell’agricoltura. Analogamente andrebbe valorizzata l’area di Gonfienti anche a scopo turistico. Relativamente alla promozione dei prodotti locali, i partecipanti rammentano la presenza del “Mercato Terra di Prato” come elemento di promozione della filiera corta e pensano che altre attività di questo genere vadano sostenute.

Infine, a proposito della tutela delle aree agricole, un partecipante sostenuto dal tavolo fa notare che il progetto di sistemazione del parcheggio della CAP a fianco al Pecci in un’area attualmente agricola sarebbe un errore e che il parcheggio potrebbe essere collocato nell’area dei macrolotti; altri partecipanti propongono che venga collocato nei magazzini della stazione ferroviaria ora inutilizzati.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

L'identità dei borghi

Un tema che ha appassionato molto i partecipanti al tavolo è quello dell'identità dei borghi, partendo dalla considerazione che i borghi si sono caratterizzati sempre più come quartieri dormitorio nei quali non si svolge più alcuna delle attività quotidiane dei cittadini. Si cita ad esempio lo spostamento delle scuole dai borghi ad altre aree come esempio di quei fenomeni negativi di svuotamento di funzioni che nelle parole di una partecipante “portano via l'anima alle persone”.

Per rivitalizzare i borghi e ritrovare la loro identità, secondo i cittadini, si potrebbe intervenire sia mediante interventi urbanistici sia con specifiche iniziative che promuovano l'aggregazione sociale. Nel caso di Paperino ad esempio, dove il carnevale con la costruzione dei carri è un momento di forte aggregazione tra vecchi e nuovi abitanti, sarebbe indispensabile trovare un luogo in cui costruire i carri e conservare il materiale. A Paperino, che come San Michele a Carmignano è citato come esperienza abbastanza positiva sotto il profilo della socialità, si rileva che, non di rado, il carnevale è il primo momento di aggregazione al quale segue la partecipazione da parte dei cittadini ad altre attività quali quelle legate alla “memoria” e alla scoperta del territorio.

Piccoli musei della memoria, campi da bocce (come quello in programma a Paperino), ma anche il commercio di vicinato e strade con marciapiedi percorribili sarebbero tutti elementi che favorirebbero la socialità nei borghi.

In generale, sottolineano i partecipanti, il “bello” facilita la socialità. Un'urbanizzazione primaria gradevole (marciapiedi, lampioni, pavimentazione) conduce al maggior uso degli spazi pubblici; una buona gestione del traffico che lasci spazio anche ai pedoni e che preveda l'abbattimento delle barriere architettoniche facilita l'incontro e la costruzione di relazioni di comunità. Anche l'installazione di fontanelli di acqua ad alta qualità, di cui si auspica la realizzazione, potrebbe essere origine di un piccolo luogo di incontro che porta i cittadini a vivere la città.



Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)



Il gruppo era formato da circa venti cittadini, distribuiti equamente per genere ed età, provenienti quasi per la totalità dalla circoscrizione Sud. I partecipanti hanno espresso l'esigenza di fare una premessa alla discussione perché, seguendo lo spirito del Piano Strutturale, ritengono che si debba pensare al futuro del territorio di Prato valutando tutti gli aspetti connessi. È loro opinione che solo valutando lo sviluppo della città anche in funzione di come e quando si potrà prevedere una ripresa economica, sarà possibile capire che destinazione dare alle strutture industriali. Queste ultime, ad esempio gli opifici tessili all'interno del centro urbano potranno essere rigenerate e trasformati a seconda delle esigenze legate allo sviluppo (residenze, servizi, luoghi di aggregazione, eccetera). In quest'ottica il gruppo ha espresso indicazioni prevalentemente condivise sui principali temi in discussione.

La mobilità e i collegamenti

Uno dei primi temi discussi dal gruppo ha toccato la questione della mobilità, intesa come "collegamento" tra i luoghi. Secondo i partecipanti sarebbe importante favorire una mobilità alternativa con la realizzazione di una rete di piste ciclabili che colleghino i borghi, le frazioni e il centro.

La declassata è indicata dal gruppo come una delle questioni più rilevanti da risolvere riguardo alla viabilità cittadina e per la quale i partecipanti auspicano che l'Amministrazione prenda seriamente in considerazione il progetto dell'interramento al Soccorso, soluzione utile anche per la viabilità del nuovo centro commerciale Pratilia. Su quest'ultimo viene fatto presente che il nuovo progetto previsto per quell'area avrà un impatto notevole per quella zona dal punto di vista dell'aumento di traffico e, di conseguenza, di inquinamento.





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

I partecipanti ritengono che interventi come quelli dell'ipotesi del viadotto o dello sviluppo di Pratilia, che erano previsti all'interno di vecchi regolamenti, siano in realtà in contraddizione con le nuove strategie proposte dal Piano Strutturale e auspicano che vengano riconsiderati per renderli omogenei con l'idea della città che è contenuta nelle strategie del Piano.

In linea con quanto espresso nella premessa, i partecipanti ritengono che in particolare le scelte di mobilità e di viabilità di un territorio complesso come Prato debbano essere fatte all'interno di un progetto complessivo e pertanto raccomandano che venga posta particolare attenzione all'asse viario Firenze-Prato Pistoia in modo da fare scelte volte a collegare i territori e non a dividerli. In questo senso un partecipante evidenzia l'importanza di realizzare direttrici su linea fissa (quali ad esempio tramvia, metropolitana di superficie o filobus) che colleghino le quattro aree della città (nord, sud, ovest, est) con l'inserimento di parcheggi scambiatori e navette per favorire l'accesso al centro con mezzi alternativi all'auto privata.

Un partecipante porta all'attenzione del gruppo la necessità di poter aprire accessi diretti alla tangenziale nella zona di Prato ovest tramite la creazione di nuove rampe di accesso o corsie parallele anche da parte di privati. Il partecipante sottolinea che questi non sono attualmente permessi dal Codice della Strada ma agevolerebbero l'accesso alle aree antistanti la tangenziale, contribuendo al decoro e alla riorganizzazione del traffico. (Il partecipante ha anche inviato sull'argomento un contributo specifico che sarà riportato nella mappa interattiva).

Infine, un partecipante propone che venga spostato il casello Prato est in modo da poter dirottare i flussi di traffico dei mezzi pesanti in entrata sull'asse delle industrie ed evitare che si riversino tutti sul Viale della Repubblica.





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Frazioni e borghi

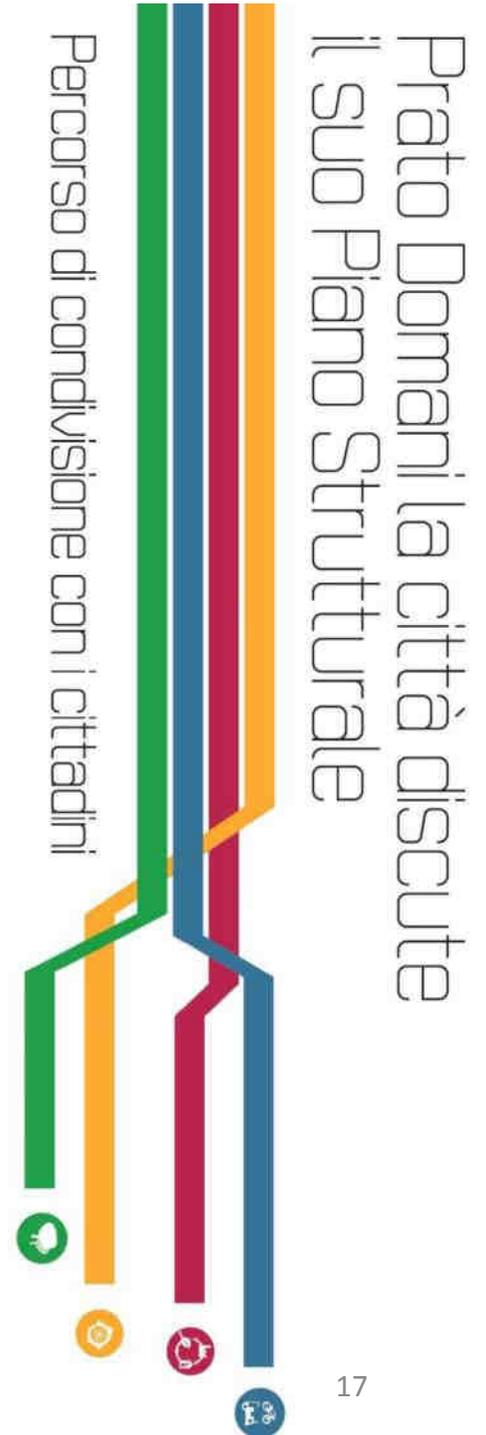
Il collegamento tra le varie località è importante perché al momento molte di queste “periferie” sono prive di servizi e necessariamente devono far capo a strutture localizzate in altre zone del territorio. I partecipanti infatti percepiscono come isolate le frazioni dove i circoli e l’associazionismo svolgono servizi essenziali per bambini ed anziani e ritengono che sia auspicabile che nel futuro queste realtà possano diventare autonome per i servizi primari. In particolare vengono evidenziate alcune questioni specifiche significative nelle aree di:

- Paperino, che a detta di alcuni cittadini che ci abitano, è una zona in cui manca una manutenzione ordinaria, in particolare rispetto alle strade e ai fossi. Viene evidenziato che l’area vicina alla scuola è degradata e che sarebbe necessario realizzare un parco per i bambini oltre ad un parcheggio per evitare di intasare il traffico nelle ore di punta (in particolare all’entrata e all’uscita da scuola). Sulla strada tra Paperino e San Giorgio è inoltre presente un parcheggio di camion che è ritenuto fonte di degrado nell’area.
- Santa Maria a Colonica, che è un borgo al cui interno è nata e si è sviluppata una struttura industriale che ricopre oltre 15.000 metri quadri. I partecipanti evidenziano l’importanza di prevedere interventi di riqualificazione e di riconversione di una struttura che, come molti altri casi presenti nel territorio pratese, non è più fonte di sviluppo economico ma piuttosto causa di degrado. (sul tema, è stato ricevuto anche un contributo scritto consegnato da un partecipante).

Verde e ambiente

In linea generale i partecipanti hanno evidenziato l’importanza di tutelare il verde e prevedere interventi ed opere che abbiano il minore impatto possibile sull’ambiente.

Una parte del territorio che secondo il gruppo dovrebbe essere particolarmente tutelata (anche in quanto invariante strutturale) sono le Cascine di Tavola. Anche l’ex Ippodromo è ritenuto un luogo di particolare valore per la città e per questo dovrebbero essere vietate nuove costruzioni al suo interno.





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Nell'area di fronte al Pecci (comparto del Porcile) è in corso di realizzazione un deposito di pullman mentre era previsto un parco (Parco delle Statue). Alcuni partecipanti ritengono che oltre ad essere un intervento di maggiore pregio, la realizzazione di un parco sarebbe importante per la riqualificazione di quella zona anche in previsione della ristrutturazione del Museo Pecci.

Un partecipante solleva inoltre la questione delle vecchie gore di Prato (fossi) che in alcuni punti sono in stato di estremo degrado e per le quali dovrebbe essere richiesto l'intervento di Enti di bonifica.



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini

Laboratorio Circoscrizione Sud

5 ottobre 2011, Sede della Circoscrizione Sud, Prato

Hanno partecipato

Vincenzo Gorgoglione, Andrea Tasselli, Lucio La Manna, Gabriella Di Dio, Giuseppe Picchi, Michele Saracino, Silvia Pellegrini, Enzo Balli, Silvano Cocchi, Paolo Raggi, Costanza Pardini, Rosaria Arangio, Elvira Perfetto, Barbara Boi, Valentina Nunziati, Paola Benelli, Damiano Cafissi, Deanna Cafissi, Fernando Fabbri, Pietro Paolo Gori, Franco Pettini, Andrea Cecchi, Antonio Bembo, Giovanni Colao, Mariella Cafissi, Fabrizio Perini, Rossana Donati, Nicola Di Filippo, Aurelio Solari, Antonio Rancati, Paola Guarducci, Santo Russo, Veronica Galardini, Sauro Monnanni, Luigi Bernabini, Giacomo Moscatelli, Daniele Santini, Matteo Batistini, Filippo Bonanni, Mario Ciaramelli, Marcello Boretti, Michele Saluzzi, Paolo Colzi, Domenico Mazzilli, Stefano Bonamici, Roberta Bardazzi, Daniele Faralli, Derry Ciaramelli, Carlo Nannetto, Vittorio Lanni, Nicola Verde, Fiorella Ciardi, Giulietta Bessi, Sergio Benvenuti, Benito Pietrucci, Riccardo Rindi, Silvia Biagioli, Alfio Pratesi, Mario Malinconi, Francesca Chimenti, Lorenzo Sciorio, Luca Bruscia, Fabio Caregnato, Antonio Nasorri, Attucci Alessia.



Foto: Luisa Garassino

<http://partecipazione.comune.prato.it>
garantecomunicazione.ps@comune.prato.it



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale



Percorso di condivisione con i cittadini

Laboratorio Circoscrizione Centro

28 settembre 2011

Sede della Circoscrizione Centro, Prato

Rapporto di Sintesi

Laboratorio Circoscrizione Centro

Rapporto di sintesi

Il percorso di condivisione e confronto sulle strategie del nuovo Piano Strutturale del Comune di Prato continua con cinque serate di discussione nelle cinque circoscrizioni del Comune. Mercoledì 28 settembre 2011 presso la sede della Circoscrizione Centro a Prato si è svolto il laboratorio dedicato a quell'area della città. Al laboratorio hanno preso parte circa 60 partecipanti tra cui cittadini interessati al tema della pianificazione urbanistica, rappresentanti di comitati ed associazioni attive sul territorio e tecnici esperti della materia. Tutti hanno potuto esprimere le proprie idee sul futuro della città e sulle strategie del Piano Strutturale. Le raccomandazioni emerse riguardano sia il territorio in generale, sia più specificatamente le caratteristiche, le problematiche e le possibili soluzioni per il centro della città, a cui il laboratorio era dedicato. Le indicazioni sono raccolte in questo rapporto e in una mappa condivisa e interattiva accessibile a tutti su cui è possibile consultare le indicazioni emerse e inserire i propri suggerimenti, per arricchire il quadro d'insieme con il proprio punto di vista. Tutti i materiali ed il link alla mappa sono disponibili sul sito

<http://partecipazione.comune.prato.it>



Laboratorio Circoscrizione Centro

Rapporto di sintesi

La mostra degli elaborati del Piano Strutturale inaugurata sabato 24 Settembre resterà aperta e visitabile all'Urban Center sino all'11 Novembre, data prevista per l'incontro conclusivo, con il seguente orario: lunedì e giovedì ore 15.30-18.30 e sabato ore 10.00-13.00.

Tutti gli incontri sono liberi ed aperti a tutti i cittadini interessati. Per informazioni ed iscrizioni, è possibile scrivere a garantecomunicazione.ps@comune.prato.it o telefonare dalle 9.00 alle 13.00 al numero 0574.1835990.



Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)



Circa quindici persone hanno partecipato alla discussione del tavolo. Tra questi, rappresentanti di comitati ed associazioni, tecnici e semplici cittadini. I partecipanti si sono concentrati su alcune questioni considerate fondamentali per il futuro del territorio, con particolare attenzione alle loro ricadute in termini di vivibilità per il centro cittadino.

Identità e rigenerazione: indicazioni per valorizzare il centro

Dalle discussioni tra i partecipanti, emerge come il centro storico sia, di fatto, un sistema delicato la cui rigenerazione non può prescindere dalla conciliazione di diverse esigenze: le esigenze di chi ha scelto di viverci e sviluppa qui la sua quotidianità “come farebbe in un borgo” e le esigenze di chi invece lo attraversa per altri motivi, che siano commerciali, d’intrattenimento o di fruizione dei servizi. Attualmente il centro sembra scontare una mancanza di vivibilità ed un progressivo svuotamento: dal tessuto commerciale (che soffre della concorrenza con i centri commerciali di periferia “apparentemente più facili da raggiungere” per i servizi di parcheggio) ai servizi di trasporto e alla sicurezza urbana che sta venendo a mancare in alcune aree. La rigenerazione dell’area, nell’opinione dei partecipanti, dovrebbe quindi passare per un sistema di “incentivi a vivere il centro” di Prato, che dovrebbero essere diretti alle diverse categorie di “utenti”. Tra questi sono enumerati:

- **L’estensione della pedonalizzazione** oltre la zona **APU (Area Pedonale Urbana)** e sino alle mura, confine naturale del centro storico che dovrebbe essere protetto da un sistema di controlli più frequenti e di porte telematiche in funzione in corrispondenza di ogni ingresso.





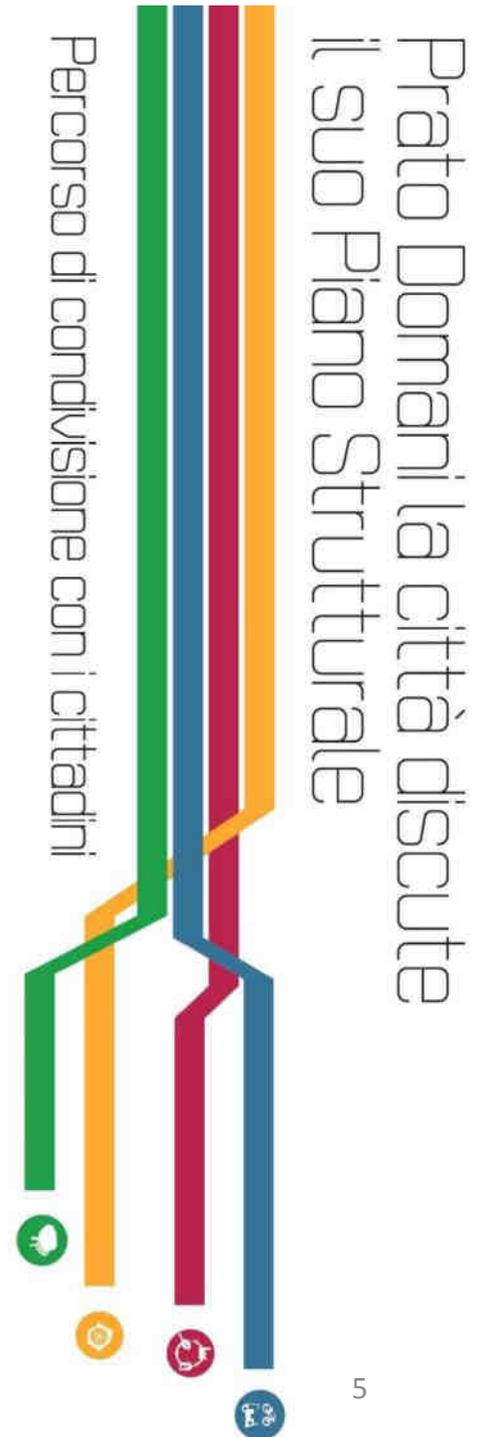
Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

- **La riorganizzazione e l'ottimizzazione dei parcheggi esistenti** in un'ottica di riqualificazione e rilancio e di creazione di migliori connessioni tra loro e le aree del centro. Ad esempio il parcheggio al Serraglio (che attualmente non è usato per lo stato di degrado e di insicurezza in cui versa e per i prezzi troppo alti per essere competitivi) e il parcheggio Nenni (che attualmente è sotto utilizzato sebbene la posizione sia ritenuta strategica per farne un buon parcheggio scambiatore) andrebbero collegati con le nuove aree pedonalizzate, sia attraverso un sistema di bus elettrici, sia ripristinando passaggi pedonali di collegamento, ad esempio quello da Piazza del Collegio al parcheggio dentro l'area dell'Ospedale, oggi chiuso. Si segnala inoltre la necessità di ripensare l'uso a parcheggio di Piazza Mercatale, che così adibita perde le sue qualità di piazza centrale e di luogo di aggregazione.
- La **liberazione della cinta muraria** da costruzioni incongrue che l'appesantiscono, sfruttando un sistema di perequazione che insista su aree già urbanizzate e non vada ad occupare aree libere da costruzioni.

I partecipanti si sono interrogati sul tema della **perequazione**, che ritengono un'utile strategia per liberare aree del centro da costruzioni che negli anni sono sorte senza integrarsi nella struttura urbanistica, oltre che per guadagnare spazi "vuoti" che siano fruibili dai cittadini (ad esempio tramite la realizzazione di aree verdi). Ciononostante, emergono alcuni dubbi di fondo relativamente all'individuazione di aree in cui "spostare" i volumi e due criteri contrapposti su cui basarsi per individuarle:

- **Il criterio di non insistere su aree ad alta densità abitativa.** Per ristabilire gli squilibri nella distribuzione di residenze tra le aree più densamente abitate (corrispondenti alla zona cittadina sino a quella della città in aggiunta) e quelle meno densamente abitate, si suggerisce di individuare aree più remote che non siano aree verdi e che possano essere recuperate. Si fa l'esempio dei macrolotti e dell'eventualità di una loro riqualificazione in chiave post-industriale.
- **Il criterio di contenere la diffusione delle abitazioni sul territorio esteso.** Per evitare la dispersione abitativa sul territorio si suggerisce di individuare aree già urbanizzate ma degradate o abbandonate nell'area centrale o in quella in aggiunta. Si fa l'esempio del capannone industriale in Via Ferrucci.





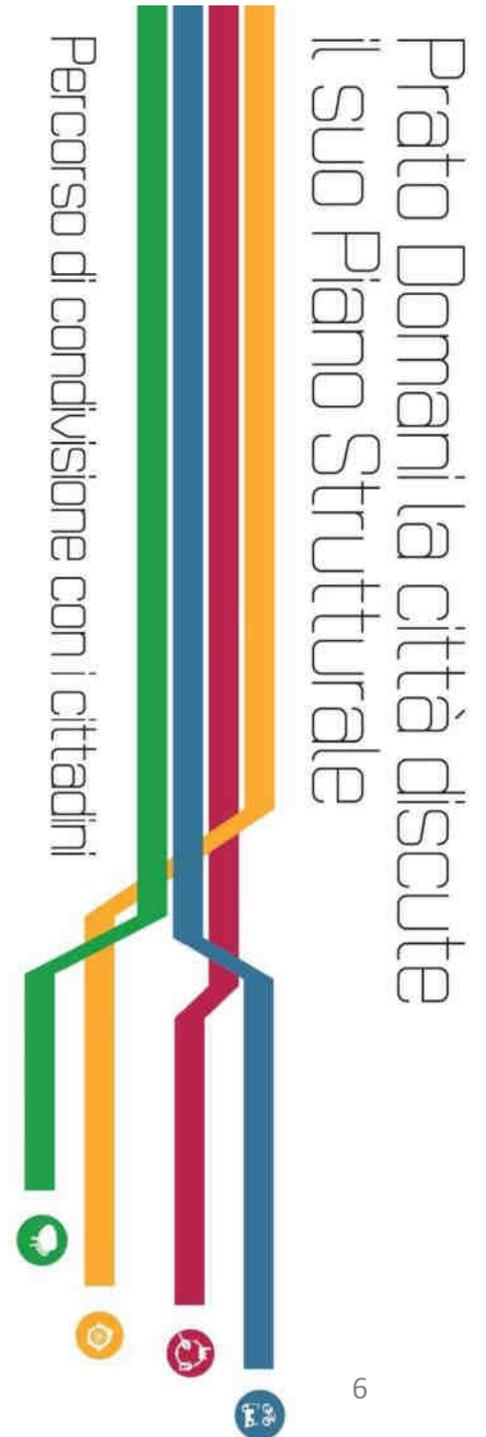
Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Il futuro dell'area dell'Ospedale

Sull'**area dell'Ospedale** si è concentrata buona parte delle discussioni al principio dell'incontro. I partecipanti sono concordi nell'affermare che questa è una delle aree più grandi del centro storico e che il suo recupero è un'occasione fondamentale per migliorare la qualità della vita nel centro, a condizione che non si dia luogo ad una speculazione edilizia e che si faccia particolare attenzione ad alcuni aspetti:

- **Si privilegi la liberazione di spazio.** I partecipanti auspicano che non vengano realizzati edifici in aree libere (quali le aree attualmente adibite a parcheggio) e che le aree occupate dagli edifici di minor valore (anni '60) vengano trasformate in aree verdi o recuperate per funzioni pubbliche. In generale, le mura potrebbero essere il confine naturale dell'intervento, riportando a verde l'area interna alle mura.
- **Si dia spazio a funzioni pubbliche, evitando però il sovraccarico di funzioni.** Nell'ottica dei partecipanti la riqualificazione potrebbe aprire la strada a funzioni pubbliche nuove, quali quelle legate al rilancio e alla valorizzazione della cultura, ma appare necessario studiare attentamente quelle da inserirvi. Vengono citate ad esempio la realizzazione di un campus universitario (qualora questo non venga realizzato espandendo il PIN) o di un **centro di cultura sinica**, che trasformi in opportunità l'eccellenza della situazione pratese in rapporto alla comunità cinese immigrata. Inoltre appare da valutare l'idea di conservare alcuni spazi ospedalieri (quali il post-operatorio) per sopperire alla mancanza di spazio del nuovo ospedale.
- **Si assicuri la massima connettività con il resto della città.** A questo proposito ai partecipanti appare fondamentale una riflessione sulla prevista realizzazione del parcheggio interrato, per il quale ci si chiede quali siano le previsioni. A favore dell'idea del parcheggio interrato vi è la possibilità che questo permetta di liberare piazza del Collegio, di risolvere il problema del parcheggio per i residenti, di liberare i parcheggi esterni e di fungere come porta di accesso alla città nella zona sud (essendo vicino alla superstrada). In alternativa, il parcheggio interno all'area potrebbe essere di dimensioni ridotte e rispondere esclusivamente alle esigenze dei residenti del centro storico (pertinenziale).





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Come migliorare la viabilità

Il tema della viabilità si è sviluppato attorno alla questione della pedonalizzazione e dei parcheggi (vedi sezioni precedenti) e agli interventi auspicabili per risolvere il nodo del traffico in corrispondenza della strozzatura della **Declassata** nell'area del Soccorso. I partecipanti, tra i quali alcuni membri di un Comitato di tutela e riqualificazione dell'area del Soccorso, hanno concordato nell'affermare che il progetto di viadotto approvato dalla Giunta nel mese di Agosto, mal si inserisce nelle linee strategiche del Piano Strutturale, poiché invece di aumentare le connessioni e le ricuciture tra le diverse parti della città, provoca una frattura tra centro e borghi, tra la zona nord e la zona sud. I partecipanti si interrogano sulle motivazioni alla base di tale scelta, che non ritengono né di ordine idrogeologico in quanto a loro parere non sussistono problemi irrisolvibili legati alla falda o alle fognature, né di ordine economico in quanto i dati in loro possesso mostrano costi simili per tipi diversi di intervento (interramento, trincea, terrapieno). Si chiede quindi di riconsiderare la scelta per **rispondere alle esigenze espresse dal Piano Strutturale di rigenerazione delle aree del Soccorso e di ricucitura delle diverse parti della città.**

A questo proposito, i partecipanti concordano nell'affermare che solo l'interramento permette effettivamente di operare una ricucitura, a condizione che esso porti alla realizzazione di un parco urbano in superficie (come è stato realizzato in altre città europee) che preveda giardini, verde funzionale e spazi per la socialità.

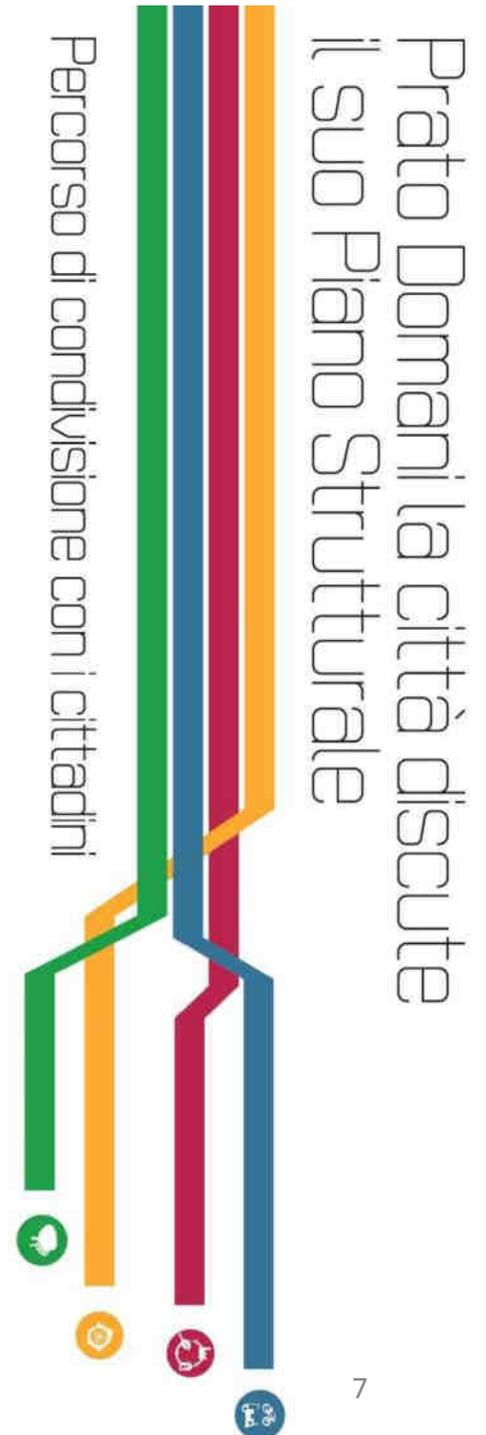
Si segnala inoltre la necessità di intervenire sui tracciati delle **piste ciclabili** che attualmente risultano interrotti e non sistemizzati in molte loro parti, con la conseguenza di essere attualmente funzionali solamente per un uso ricreativo e non per rispondere alle esigenze di chi si sposta quotidianamente per lavoro.

Come tutelare il verde e l'ambiente

I partecipanti hanno riaffermato ripetutamente la necessità di **tutelare le aree verdi del territorio**, escludendone la riconversione per altre funzioni.

Il tema del **verde pubblico** - specificatamente toccato in relazione all'area dell'ospedale e alla Declassata (vedi sopra) - si lega alla necessità di **valorizzare le connessioni** tra i parchi, i giardini e il resto della città. A questo proposito si ricorda come gli interventi di restyling dei giardini di Via Colombo non abbiano aumentato la fruizione dell'area da parte dei cittadini perché mancano "connettori" che ne incoraggino l'uso.

Infine viene espressa insoddisfazione per la mancata realizzazione del parco urbano previsto tra il Multiplex e via Reggiana e ci si augura che l'intervento venga realizzato.



Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)



Al tavolo erano presenti circa venti cittadini che hanno portato le proprie opinioni e conoscenze sulla base delle proprie esperienze e sensibilità personali.

La declassata

Il primo tema che i partecipanti hanno chiesto di trattare è quello della Declassata dettato dalla preoccupazione dell'ipotesi di raddoppio su piloni. I cittadini presenti al tavolo ritengono che questo progetto provocherebbe una ferita gravissima per la città, sotto il profilo estetico, dell'inquinamento, del decoro e porterebbe un grave peggioramento della qualità della vita non solo delle famiglie che risiedono nei pressi del tratto oggetto dell'intervento ma anche dell'intero quartiere Soccorso e della città in generale. Una soluzione di questa natura impedirebbe l'eliminazione della frattura esistente tra le due aree divise dalla Declassata e aggraverebbe una situazione già precaria. L'interramento, al contrario, consentirebbe di ricucire le due aree, di creare zone per parcheggi e zone a verde pubblico.

I cittadini ritengono che i problemi tecnici di interrimento dovuti alle fogne e alla falda possano essere affrontati come già accaduto in passato nel tratto di Via Paronesi e chiedono con forza all'Amministrazione comunale di esplorare tutte le possibilità per escludere questa opzione.

In generale, sottolineano che una scelta di questa natura viene percepita dai cittadini come contraddittoria rispetto alle scelte strategiche che si stanno discutendo per il Piano strutturale e rispetto all'orientamento che esso intende dare allo sviluppo cittadino. Si tratta di un tema sul quale l'intero gruppo dei cittadini presenti al tavolo, salvo uno che si dice non sfavorevole a questa soluzione se non ve ne sono di migliori, concorda e insiste con particolare forza e intensità.

Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

La viabilità e i parcheggi nel centro storico

Il discorso sul tema della viabilità ha interessato i cittadini sia per quanto riguarda le aree di parcheggio sia per l'introduzione di una ztl e delle conseguenti necessità di parcheggi pubblici.

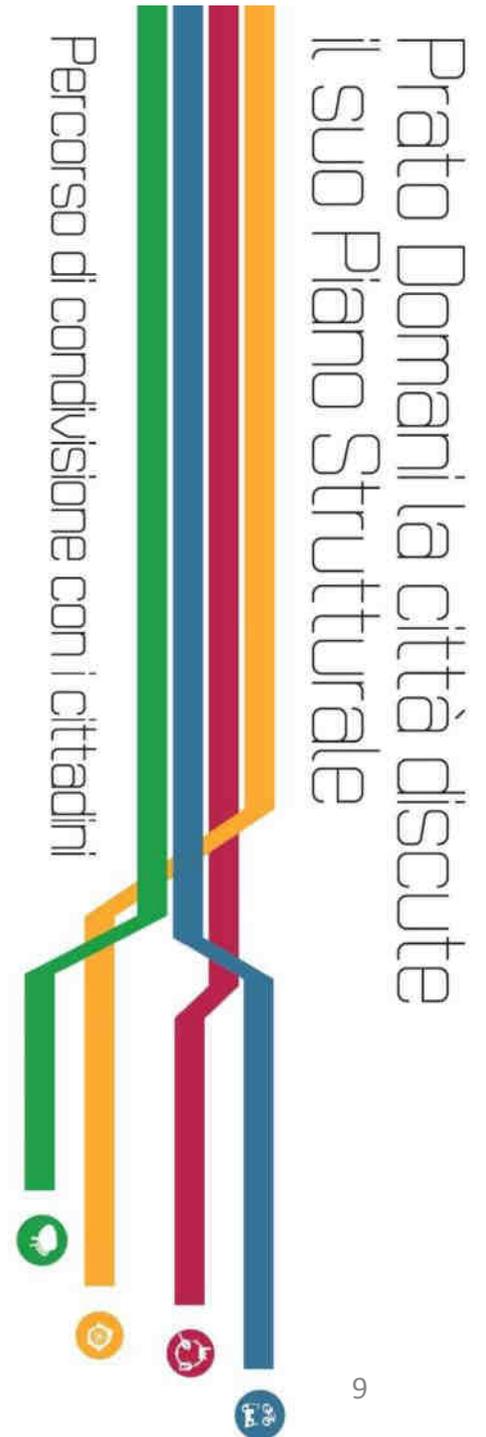
Sui parcheggi buona parte dei cittadini ritiene che adibire le piazze a parcheggio sia uno spreco e che si snatura completamente la loro funzione di luogo di incontro. Ciò nonostante la necessità dei parcheggi è sentita anche dai partecipanti che ritengono che delle soluzioni alternative vadano trovate prima di procedere a drastici cambiamenti.

Essi ritengono infatti che dal momento che il centro di Prato è piccolo e che i parcheggi possono essere collocati al di fuori della cerchia delle mura o realizzati nel sottosuolo si possa immaginare un Piano dei parcheggi che risponda effettivamente alle necessità sia dei residenti che degli utenti del centro storico.

In particolare i partecipanti hanno fatto l'esempio di piazza Mercatale che adibita a parcheggio perde tutta la sua bellezza e possibilità di uso come luogo di incontro. Suggestiscono quindi che vengano aboliti i parcheggi in piazza Mercatale utilizzando quelli di Via Arcivescovo Martini che è piuttosto capiente. In alternativa un cittadino propone il vecchio progetto non attuato di creazione di un parcheggio sotterraneo in Piazza Mercatale.

Un cittadino in particolare si dice in disaccordo con questa impostazione e ritiene che Piazza Mercatale debba servire come parcheggio e introduce il tema che l'eliminazione delle auto dalle strade del centro non porta dei vantaggi ma piuttosto porta al degrado e allo spopolamento del centro storico. A questo proposito viene portato l'esempio di Via Magnolfi e S. Trinita come esempi di vie degradate dopo l'eliminazione delle auto.

Strettamente legato al decentramento dei parcheggi è il potenziamento di navette di trasporto pubblico in sostituzione dei mezzi attualmente in uso che sono obsoleti e troppo grossi.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

Valorizzazione del centro urbano

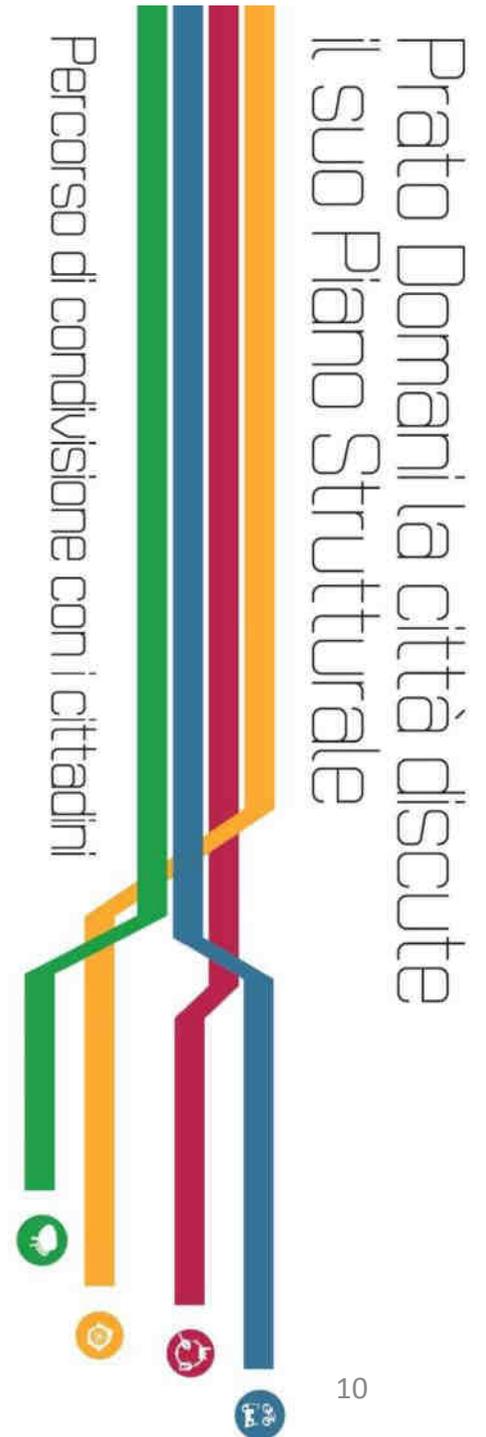
La questione della viabilità nel centro urbano e dell'introduzione di limitazioni al traffico è strettamente collegata al tema del centro urbano e alla percezione che i cittadini hanno delle problematiche del centro.

Ad un primo giro di opinioni i cittadini descrivono il centro con aggettivi come squallido, desolante, degradato e collegano questa condizione a diverse variabili: alla limitazione del traffico, alla tendenza dei Pratesi a non valorizzare il proprio centro storico, alla crisi economica che conduce alla chiusura dei negozi, alla forte immigrazione che rende alcune strade fortemente connotate per la presenza di attività di cittadini di altre nazionalità.

Un cittadino suggerisce che il centro sia così degradato non tanto per le eventuali limitazioni di traffico quanto piuttosto perché poco a poco al centro è stato sottratto tutto: dal capolinea dei bus, alle funzioni pubbliche, alla cultura, ai locali di intrattenimento che chiudono perché producono troppo rumore, i cinema che hanno chiuso, per arrivare alle insegne dei negozi che disturbavano l'occhio. Piano piano, dice il cittadino, al centro non è rimasto nulla, né un motivo per andarci.

Rispetto alle funzioni pubbliche un caso in particolare esemplifica il fenomeno di svuotamento a cui fanno riferimento alcuni cittadini: il trasferimento degli uffici giudiziari, avvenuto in passato, ha comportato lo spostamento di tutti gli uffici professionali ad esso connessi al di fuori del centro. Questo fenomeno potrebbe essere contrastato, secondo i cittadini, riportando dentro il centro uffici comunali e funzioni culturali o commerciali di qualità (per esempio mercati dell'antiquariato).

Il capitolo della residenza e dei residenti è un altro dei temi legati all'uso del centro storico trattato dai partecipanti. Il centro viene descritto dai presenti come poco abitato a soprattutto poco abitato dai pratesi che, fin dal secondo dopoguerra, hanno preferito spostarsi in più comode zone residenziali (p.e. La Pietà) e hanno lasciato gli appartamenti del centro alle diverse ondate dei movimenti migratori.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

Una partecipante a conclusione di questa fase della discussione ha tenuto però a portare un altro punto di vista sul centro storico che non puntava a smentire quanto detto dagli altri ma a guardare al centro anche da un altro punto di vista. La partecipante ritiene che il centro storico di Prato sia stato valorizzato, che vi siano importanti istituzioni e manifestazioni culturali che, magari, andrebbero frequentate di più.

Alcune indicazioni specifiche sono state date dai partecipanti per la riqualificazione di alcune aree del centro.

Nell'ospedale oltre al verde e i parcheggi alcuni cittadini propongono che vi si insedi un polo universitario chimico farmaceutico e/o residenze per studenti perché sarebbero funzioni utili a riqualificare anche il centro storico e il commercio.

Per il macrolotto 0 i cittadini ritengono che l'idea di ridurre l'edificato prevista dal Piano sia buona perché va in direzione della creazione di più aree a verde e pubbliche.

Nel quartiere Soccorso si segnala la carenza di aree a verde e la scarsa o scarsissima manutenzione di quelli esistenti, per esempio quello di Via Carlo Marx.

Un'indicazione di dettaglio – ma rimanda più in generale all'uso della città e dei suoi spazi pubblici – è relativa ai venditori ambulanti di Piazza Mercatale: secondo i partecipanti al tavolo essi hanno attualmente un aspetto non decoroso ma questo non vuol dire che vadano spostati dalla Piazza che tradizionalmente ha una funzione di luogo del commercio. Essi richiedono che sia studiata una migliore dislocazione e un allestimento più decoroso degli spazi.



Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)



Al tavolo erano presenti circa quindici partecipanti, tra cittadini singoli e associati, tecnici e professionisti che hanno discusso di alcune questioni ritenute prioritarie per il futuro del territorio del Comune di Prato.

Alcuni cittadini hanno espresso l'esigenza di conoscere in maniera più approfondita l'iter del Piano Strutturale anche per avere rassicurazioni sull'effettivo peso che le indicazioni emerse dalle discussioni potranno avere nel percorso di formazione del Piano stesso. Inoltre alcuni hanno espresso il timore che benché il Piano possa contenere norme orientate alla tutela del territorio, una variante successiva possa vanificarle.

In questo senso il gruppo sottolinea l'importanza di prevedere un osservatorio di cittadini (proposto anche nel workshop di sabato 24 all'Urban Center) che monitori il percorso di adozione del Piano e i successivi sviluppi.

Identità e rigenerazione

Il primo tema affrontato dal gruppo ha riguardato il centro urbano che da alcuni cittadini è percepito come un luogo "non sicuro". Nonostante la quasi totalità dei partecipanti non condivida questa sensazione sono state date alcune raccomandazioni per dare una maggiore **percezione di sicurezza del centro storico**:

- Rendere gli spazi del centro più vissuti e vivibili attraverso l'inserimento di arredo urbano che favorisca l'uso degli spazi pubblici esterni e attraverso l'organizzazione di eventi non soltanto durante la stagione estiva e attraverso incentivi per un commercio differenziato che faccia vivere la città nelle varie fasce orarie.

Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

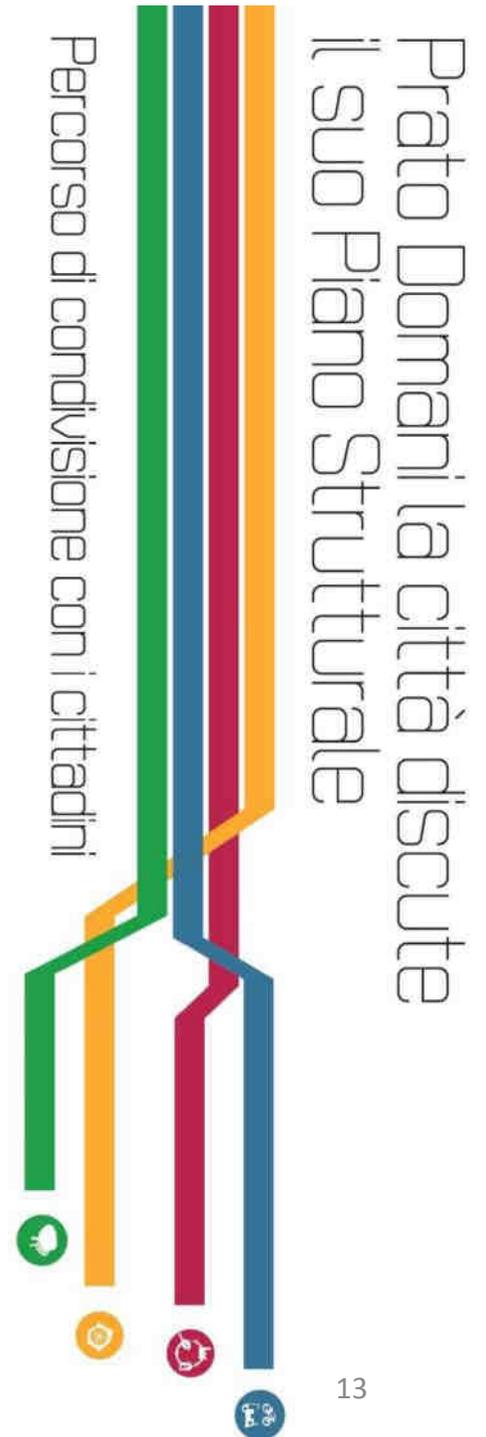
- Inserire nel centro storico funzioni e servizi pubblici che, con una politica di trasporto pubblico e con la definizione di una rete di parcheggi vicini alle mura, favorisca una maggiore fruizione del centro anche per cittadini che non ci vivono o lavorano.

Un elemento architettonico fortemente identitario del centro storico a parere dei partecipanti sono **le mura** della città che essi vorrebbero vedere valorizzate, come elemento di pregio su cui investire per promuovere la città, ad esempio con visite guidate come per il Cassero. I partecipanti sottolineano che in alcuni punti sono necessari interventi strutturali come sul bastione dell'ospedale che da tempo è crollato e sul bastione delle Forche. Un esempio che i partecipanti ritengono non debba essere seguito è l'intervento realizzato dopo l'abbattimento delle Poste vecchie a cui non è seguita una riqualificazione dell'area.

Il tema della qualità architettonica è molto importante per la valorizzazione della città e per la sua vivibilità: è un dato scontato che vivere in un luogo accogliente, ben organizzato e con criteri estetici coerenti migliora la qualità della vita di chi quel posto lo abita. Pertanto i partecipanti ritengono che sia utile adottare pratiche di coinvolgimento dei cittadini per le scelte che comprendono le trasformazioni urbane (dalla realizzazione di edifici pubblici alla progettazione di parchi).

In questa direzione dovrebbe andare secondo i cittadini, la riqualificazione dell'ospedale. Viene ricordato il workshop sulle possibili funzioni dell'area organizzato nel 2004 e viene rimarcata l'importanza, sottolineata anche allora, di prevedere nell'area servizi pubblici e spazi di qualità che contribuiscano alla riqualificazione del centro urbano (ad esempio con la realizzazione di un auditorium per i concerti o con un insediamento universitario).

I partecipanti al gruppo ritengono in generale che esperienze di coinvolgimento di cittadini, di tecnici e di professionisti nella definizione degli spazi cittadini siano funzionali a pianificare la città ascoltando le esigenze di chi la abita.





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Mobilità e verde

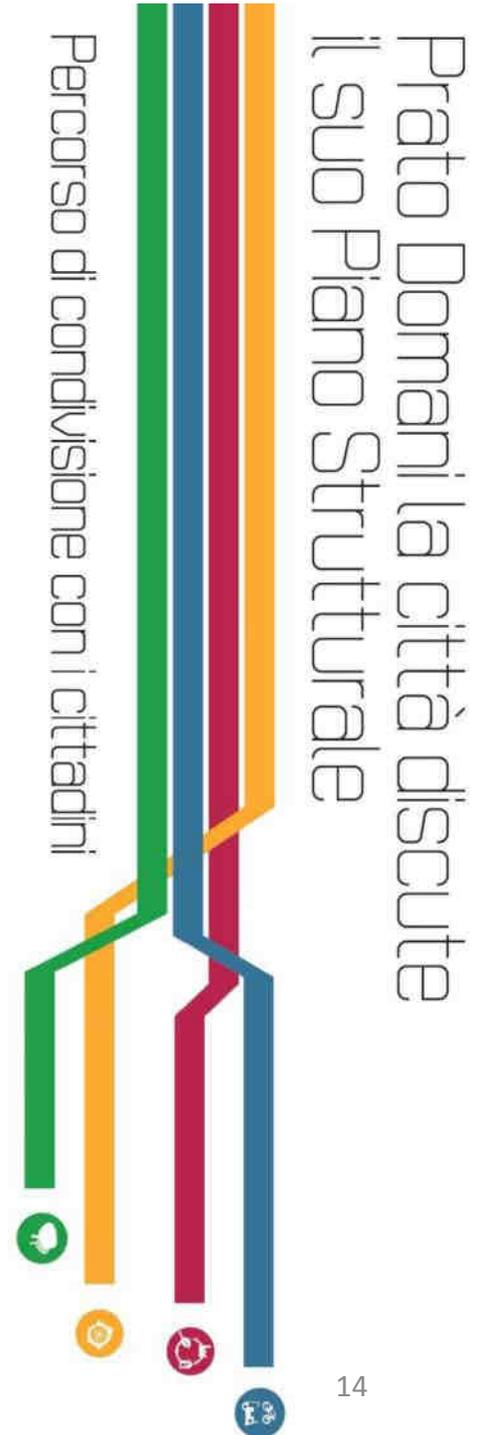
Una parte importante della discussione è stata dedicata al futuro della Declassata che preoccupa i partecipanti al tavolo e che, a detta di molti, è uno degli argomenti più discussi a Prato.

Il gruppo oltre ad evidenziare i disagi che un progetto come quello del viadotto procurerebbe ai quartieri limitrofi, ritiene che l'Amministrazione debba valutare l'impatto ambientale di questa scelta nei prossimi venti anni. Con l'aumento delle corsie infatti sarà ipotizzabile un aumento delle vetture che ogni giorno percorreranno quella strada (compresi mezzi per il trasporto pesante) con il conseguente incremento di inquinamento atmosferico e acustico.

Sul tema della mobilità i partecipanti hanno evidenziato l'importanza di prevedere una rete di parcheggi esterni alle mura che faciliti l'ingresso nel centro storico senza intasare la viabilità. Questo, a detta del gruppo, dovrebbe essere il primo passo della ridefinizione del Piano della sosta a lungo termine che dovrà incentivare l'utilizzo dei parcheggi scambiatori ed una mobilità sostenibile.

A tal proposito il gruppo ritiene che sia necessario prevedere una rete delle piste ciclabili che serva realmente per gli spostamenti sul territorio: una rete che attraversi la città, che colleghi i borghi e le frazioni e che serva da disincentivo per l'uso dei mezzi privati.

Infine i partecipanti hanno evidenziato l'importanza di tutelare e valorizzare il verde esistente che è parte della qualità della vita di un luogo. Un esempio di zona verde su cui i cittadini ritengono utile e necessario prevedere un intervento è l'area verde ex Banci.



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini

Laboratorio Circoscrizione Centro

28 settembre 2011. Sede della Circoscrizione Centro. Prato

Hanno partecipato

Daniele Baldi, Fabio Caregnato, Lucio Falcone, Laura Sanesi, Francesca Gabellini, Carlo Razzai, Angela Santoro, Bruno Campagni, Pietro Troni, Gabriele Bosi, Alfredo Giovannelli, Marco Morelli, Carlo Bucciarelli, Alessandro Bertini, Pietro Gasparini, Fabio Zannoni, Nicola Ricchiuti, Franco Aspite, Nicola di Filippo, Veronica Galardini, Marco Mattei, Umberto Materassi, Lucia Barnini, Gabriele Rendesi, Claudia Durso, Gisella Alonzi, Valentina Nuziati, Paola Benelli, Filippo Bonanni, Alberto Agostinucci, Giacomo Pratesi, Angela Baldi, Tommaso Calistri, Stefano Corrieri, Patrizio Giusti, Maurizio Silveti, Monica Bianconi, Simone Lappano, Stefano Perugi, Antonella Meoni, Luigi Zola, Paolo Andrea Sanesi, Paolo Vannucchi, Alessandro Mazzeo, Simone Gori, Giulia Marzocchi, Cinzia Votino, Gianluca Bassi, Andrea Gestri, Matteo Papini, Paola Guarducci, Lanfranco Nosi, Andrea Cammilli, Tommaso Caparrotti, Michele Cristino, Chiara Martini, Elena Radu.



Foto: Tommaso Calistri

<http://partecipazione.comune.prato.it>
garantecomunicazione.ps@comune.prato.it



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale



Percorso di condivisione con i cittadini

Workshop sulle strategie del Piano Strutturale

24 settembre 2011

Urban center, Prato

Rapporto di Sintesi

Workshop sulle strategie del Piano Strutturale

Rapporto di sintesi

Il percorso di condivisione e confronto sulle strategie del nuovo Piano Strutturale del Comune di Prato ha preso il via sabato 24 settembre con l'inaugurazione della mostra degli elaborati del Piano presso l'Urban Center e con un grande workshop sulle strategie per il futuro della città. Una platea di oltre 150 persone ha assistito all'inaugurazione della mostra e più di 70 cittadini hanno partecipato ai tavoli di lavoro di questo che è stato il primo di sei incontri organizzati per aprire il confronto sul futuro della città. A partire dalle strategie pensate dall'Amministrazione e attorno ai grandi temi della pianificazione urbanistica del territorio: la tutela dell'identità, la rigenerazione della città, la mobilità, la valorizzazione del verde e dell'ambiente.

Il Sindaco Roberto Cenni, l'Assessore all'Urbanistica Gianni Cenni e il Dirigente Francesco Caporaso hanno aperto i lavori sottolineando l'importanza di questo momento di confronto con i cittadini per arrivare a decisioni condivise e la Garante della Comunicazione del Comune di Prato Lia Franciolini ha ricordato il suo ruolo di tramite tra cittadini ed Amministrazione e ha letto un messaggio del Garante Regionale Massimo Morisi.



Workshop sulle strategie del Piano Strutturale

Rapporto di sintesi

Il Professor Gianfranco Gorelli e l'Architetto Luisa Garassino hanno illustrato alla platea lo strumento del Piano strutturale e le strategie per la pianificazione in esso contenute, guidando i presenti attraverso le tavole in mostra nei locali di Palazzo Pacchiani.

Attorno ai tavoli moderati da facilitatrici di Sociolab, che supporta l'Amministrazione nella gestione del percorso sulle strategie del Piano Strutturale, i cittadini, rappresentanti di associazioni e di comitati, professionisti e semplici interessati al tema si sono confrontati per esprimere punti di vista, raccomandazioni e proposte da consegnare all'Amministrazione comunale.

La ricchezza delle raccomandazioni emerse da questo come dagli incontri successivi è raccolta in questo rapporto e in una mappa condivisa e interattiva accessibile a tutti su cui sarà possibile consultare le indicazioni emerse dai laboratori e inserire i propri suggerimenti, per arricchire il quadro d'insieme con il proprio punto di vista. Tutti i materiali ed il link alla mappa sono disponibili sul sito

<http://partecipazione.comune.prato.it>



Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini

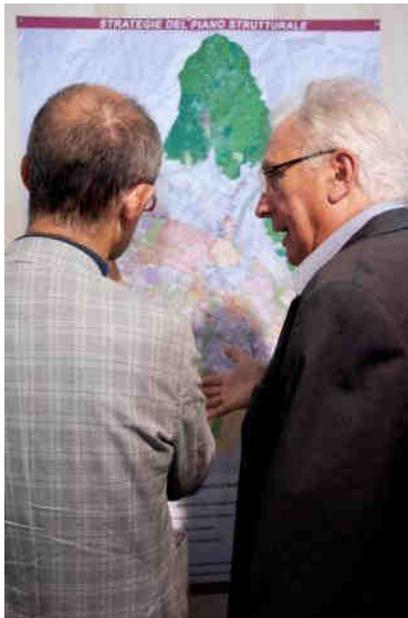


Workshop sulle strategie del Piano Strutturale

Rapporto di sintesi

La mostra degli elaborati del Piano Strutturale resterà aperta e visitabile all'Urban Center sino all'11 Novembre, data prevista per l'incontro conclusivo, con il seguente orario: lunedì e giovedì ore 15.30-18.30 e sabato ore 10.00-13.00.

Tutti gli incontri sono liberi ed aperti a tutti i cittadini interessati. Per informazioni ed iscrizioni, è possibile scrivere a garantecomunicazione.ps@comune.prato.it o telefonare dalle 9.00 alle 13.00 al numero 0574.1835990



Prato Domani la città discute
il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini

Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)



Considerazioni Generali

Circa undici cittadini hanno partecipato alla discussione del tavolo di lavoro sulle strategie del Piano Strutturale. Tra questi, geometri, ingegneri, architetti, rappresentanti di associazioni e presidenti di circoscrizione. Molti di loro avevano molta familiarità con il Piano Strutturale e con la pianificazione urbanistica ed oltre ad entrare nel merito di strategie di tutela e riqualificazione di breve, medio e lungo periodo, hanno espresso una serie di considerazioni generali sullo strumento di Piano:

- La necessità di istituire un apposito osservatorio civico per verificare le previsioni sociali demografiche ed economiche inserite nel PS, il suo stato di implementazione, per contribuire a ricalibrare le previsioni alle evoluzioni effettive e avere garanzia di attuazione delle strategie.
- La necessità di ragionare in termini di **sistemi dinamici** anziché di previsioni di lungo periodo, tenendo conto della difficoltà di prevedere i cambiamenti socio-economici e demografici con precisione e del fatto che vi sono variabili difficili da considerare (ad es. le tendenze migratorie della popolazione cinese).
- La perplessità riguardo all'opportunità di definire le strategie di trasformazione del territorio ed il dimensionamento del Piano sulla base dello scenario più alto di crescita della popolazione (individuato dall'Ufficio Statistica e illustrato nella guida al capitolo "i numeri del Piano"), a fronte di una preoccupazione sulla capacità effettiva del territorio a sostenere una simile crescita e le trasformazioni territoriali conseguenti (in termini di nuove residenze e di consumo di suolo). Si ritiene che sarebbe invece opportuno rivedere al ribasso le previsioni sulla base di studi più recenti ed aggiornati.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

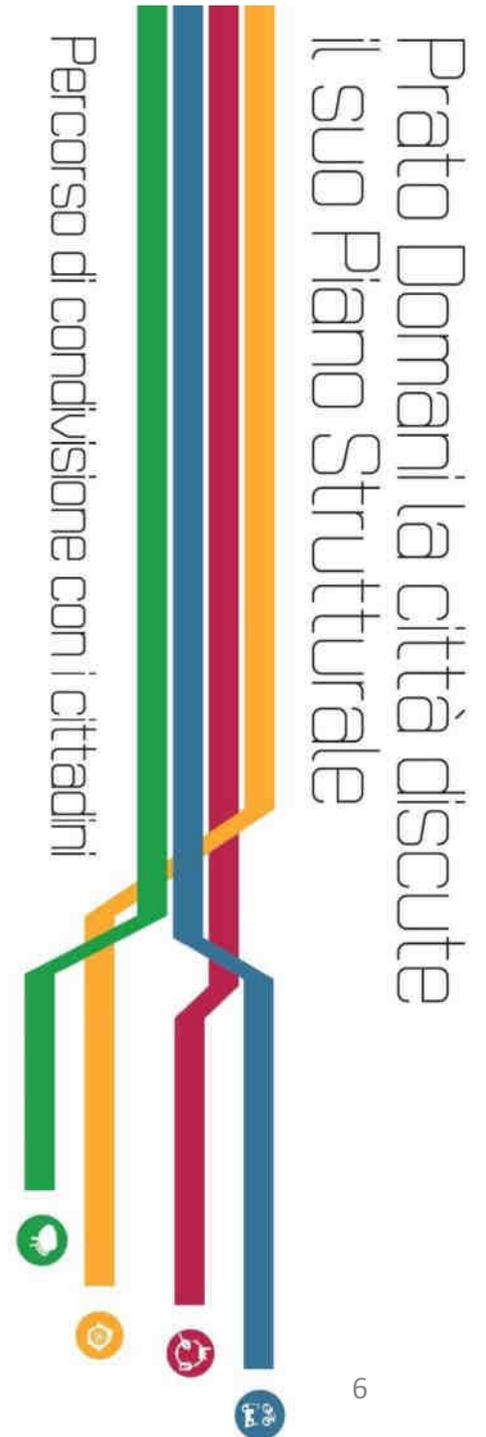
Identità e rigenerazione: indicazioni per valorizzare la città

I partecipanti condividono il senso di una svalutazione progressiva della propria città, di cui lamentano le trasformazioni che negli anni si sono succedute, in termini di perdita in vivibilità, di crescita del degrado in molte aree cittadine, di crisi del sistema imprenditoriale pratese e di sua sostituzione con il sistema imprenditoriale cinese e la mancanza di raccordo ed integrazione tra le realtà sociali dei due gruppi. Queste trasformazioni portano alcuni di loro ad affermare che “in questa città non ci riconosciamo più” e ad auspicare una riqualificazione che punti a tutelare alcuni elementi fondamentali dell’identità urbanistica del territorio.

Nel discutere il tema della riqualificazione delle aree del Macrolotto 0, si delinea un confronto tra due orientamenti diversi: uno indirizzato verso il riconoscimento della multifunzione e della mixité come elemento che caratterizza urbanisticamente la città di Prato e da cui non si può e non si deve prescindere per ripensare la città ed uno che invece auspicherebbe un ritorno alla monofunzione e dunque ad una riqualificazione delle aree in termini di separazione netta tra aree residenziali (con servizi per i residenti), produttive, etc. Questa posizione è determinata da una constatazione dello stato attuale della mixité, in cui le residenze sono affiancate a capannoni e laboratori industriali di scarso livello ed in cui lo stato del degrado è alto.

I fautori della multifunzione sostengono invece che la mixité è esistita in passato con determinate caratteristiche (cristallizzate nel Piano Secchi) e che sebbene oggi queste siano mutate (i partecipanti pensano in particolare al modo con cui la comunità cinese abita ed ha trasformato queste aree) tornare ad una separazione tra le diverse funzioni della città (zoning) sarebbe un passo indietro e un allontanamento da modelli europei che vedono la città del futuro come una città caratterizzata dalla multifunzione.

Indipendentemente dalle differenze di fondo, tutti i partecipanti sono concordi sulla necessità di **una mixité sostenibile** che risponda a determinati parametri, che vanno individuati con cura per garantire una vera rigenerazione. Per farlo emergono le seguenti indicazioni:



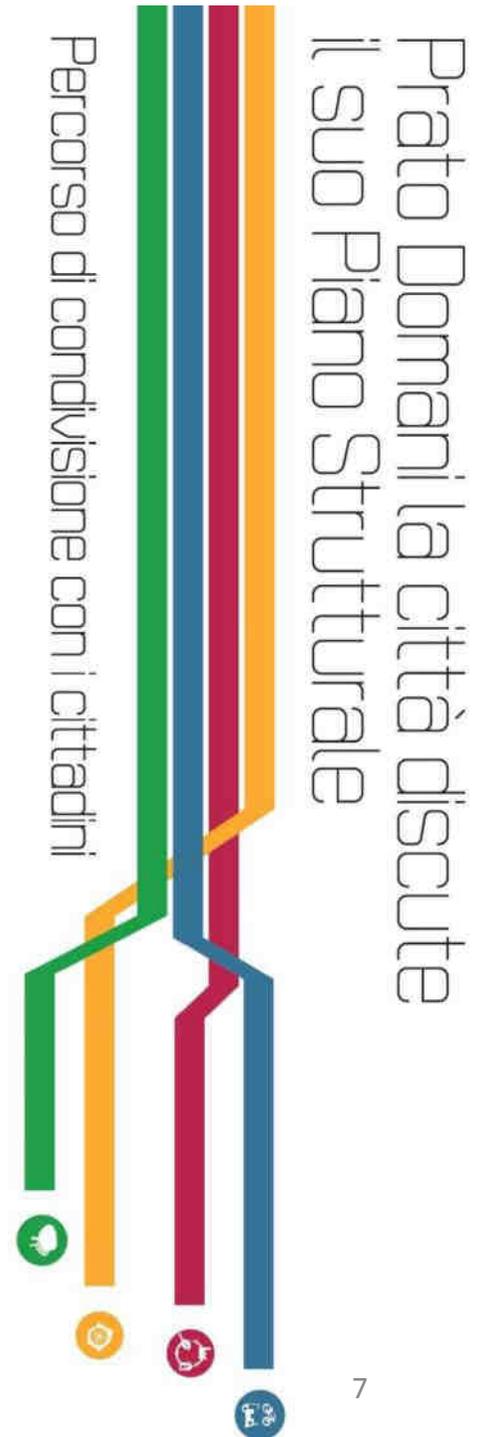


Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

- si scelgano con attenzione le funzioni da localizzare. In questo senso la prospettiva di puntare solo sul settore tessile (sebbene avanzato) e sulla ricerca sembra ad alcuni limitante e si auspica che vi si localizzino funzioni produttive e di terziario avanzato appartenenti anche ad altri settori (esempi fatti al tavolo: una server farm, un laboratorio per tavole da windsurf).
- si abbattano le strutture degradate, si eliminino i capannoni e gli stanzoni con funzioni produttive rumorose o inadeguate (si citano ad esempio i telai meccanici).
- si privilegi la liberazione di spazio e la creazione di aree verdi, per creare maggior penetrazione, garantire un migliore controllo delle aree e individuare spazi pubblici per la socialità di quartiere. Per farlo si suggerisce la possibilità di autorizzare il recupero di alcuni volumi da parte dei proprietari riducendo la superficie degli immobili e facendoli invece sviluppare in altezza, così da recuperare aree all'uso da parte della città (con un sistema di perequazione che privilegi la liberazione di spazio).
- si dia vita a quartieri vivibili ed accessibili a tutti incoraggiando la socialità di quartiere con la creazione di giardini facilmente accessibili e luoghi d'incontro che creino "nuove centralità" nei quartieri esistenti e quindi diano slancio alla vita sociale della città.

Il tavolo ritiene che il concetto di **mixité sostenibile** così declinato potrebbe essere esteso anche ad altre aree del territorio. In particolare, si sottolinea che una riflessione in termini di multifunzioni sostenibili e di recupero della centralità urbanistica a scopi socializzanti, potrebbe beneficiare anche i **borghi** del comune di Prato. È percezione comune infatti che chi abita nei borghi abbia un forte senso di appartenenza e di identità ma che ad oggi non vi siano le condizioni per replicare da una generazione all'altra questo senso di appartenenza e di radicamento. Questo appare dovuto in parte al fatto che i borghi sono sempre di più aree in cui la popolazione risiede ma non vive la propria quotidianità, che invece è spostata verso il centro cittadino sia per il tempo del lavoro che per il tempo del commercio e della convivialità.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Oltre a ciò, si sottolinea come in alcuni borghi (ad esempio Mezzana) gli sviluppi residenziali nelle periferie abbiano di fatto trasformato il centro del borgo (caratterizzato dalla sua piazza, dalla chiesa, dal circolo) in periferia, facendo venire a mancare l'importante elemento di centralità del quartiere. L'intervento di tutela e valorizzazione dei borghi dovrebbe essere orientato a:

- recuperare la loro centralità urbanistica come elemento caratterizzante l'identità;
- non realizzare nuove aree residenziali ai margini dei borghi, anche per evitare una saldatura tra le diverse località;
- tornare ad una multifunzione all'interno dei borghi, in termini di servizi, attività commerciali e produttive, così da farli nuovamente vivere dagli abitanti e da costruire nuove centralità che riducano lo spostamento sistematico dei residenti verso i diversi centri della città (produttivo, commerciale, d'intrattenimento, dei servizi, etc) determinando anche una riduzione del carico sul sistema infrastrutturale cittadino.

Come migliorare la viabilità

Nell'intervenire sulla mobilità, i partecipanti sottolineano che a fronte di una serie di criticità rilevabili, sia necessario programmare interventi che procedano con tempi diversi. Da un lato interventi che rispondano alle esigenze dell'immediato e che siano quindi oggetto di una pianificazione (non necessariamente contenuta nel PS) di breve-medio periodo, dall'altro interventi che rispondano alle esigenze di lungo periodo e che siano quindi strutturali.

In generale, oltre a criticità specifiche nel collegamento del centro con la periferia in tutte le direzioni, si segnala come oggi i collegamenti siano soprattutto sviluppati in un sistema radiale che dal centro porta alla periferia e viceversa. Mancano, sono interrotti o poco sviluppati invece i collegamenti che collegano le varie periferie tra loro. Non esistono attualmente centri di scambio alternativi al centro cittadino che consentano un collegamento tra i borghi senza passare dal centro.

Oltre a questo, si segnala che sulle grandi arterie di Prato mancano gli attraversamenti pedonali, le rampe e gli elementi che permettano la penetrazione.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

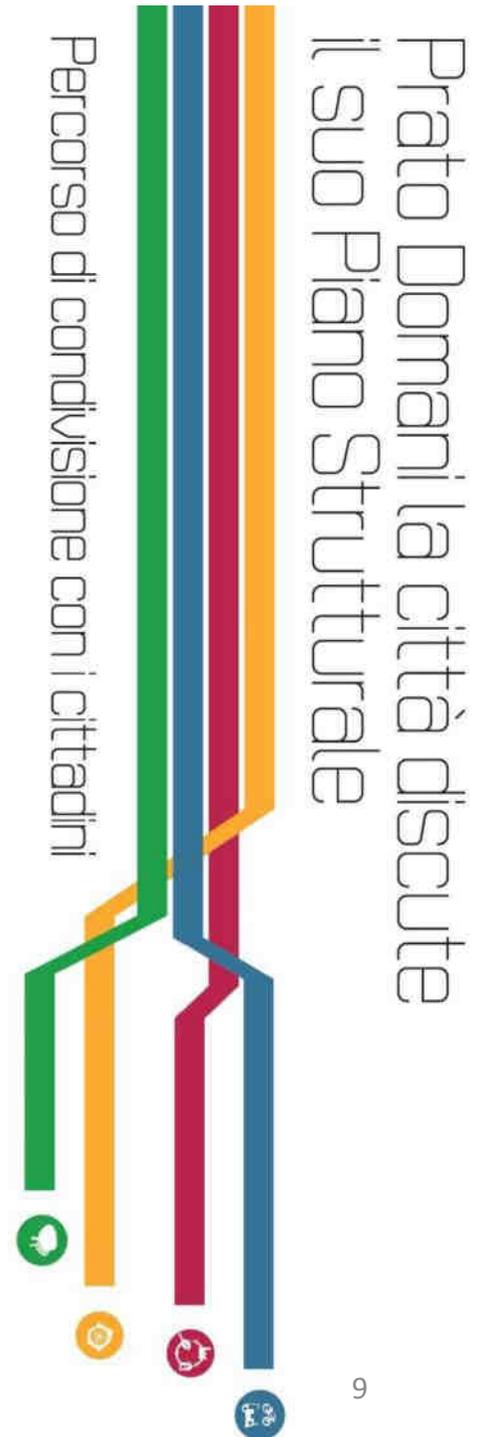
Come strategie generali, i partecipanti auspicano che:

- vengano rafforzati i collegamenti tramite la **combinazione di mezzi diversi**, quali ad esempio tramvia, metro e bus. Si segnala come il PS dovrebbe intervenire per agevolare la combinazione di questi mezzi, mentre si scoraggia la duplicazione o la sostituzione delle modalità di trasporto funzionante con altre. Viene a questo proposito fatto l'esempio dell'idea di realizzare la tramvia lungo il percorso della linea blu, attualmente una delle migliori tra quelle del trasporto pubblico pratese. Al contrario, si auspica che vengano potenziati collegamenti nuovi, ad esempio collegamenti tramviari tra Capezzana e Mezzana o vicini all'asse autostradale verso Vergaio.
- Si affianchi al sistema radiale della mobilità un **sistema a nodi**, che permetta di **creare nuovi centri di scambio tra mezzi di trasporto in aree periferiche**, che permettano di spostarsi da una parte all'altra della città senza passare dal centro (un esempio di uno di questi nodi potrebbe essere a Mezzana, nella zona della Questura).

Per rispondere nell'immediato alle esigenze dei residenti del Comune relativamente alla mobilità, si segnala l'importanza di intervenire sul servizio pubblico per renderlo competitivo con il trasporto privato, così da alleggerire il carico sulle direttrici viarie e migliorare i collegamenti per i residenti nelle aree periferiche. Investire sul trasporto pubblico da/per le località periferiche e i borghi avrebbe il valore di rompere l'isolamento in cui queste aree versano rispetto al resto della città e di mettere tutti nelle condizioni di utilizzare i servizi diffusi sul territorio.

Nell'ottica invece di rispondere alle esigenze dei residenti del Comune relativamente alla mobilità sul lungo periodo, si segnala la necessità di:

- Utilizzare la ferrovia come metropolitana di superficie, prevedendo collegamenti frequenti tra le parti nord e sud della città (previa verifica della disponibilità del gestore della rete ferroviaria). La metropolitana di superficie potrebbe anche servire a collegare meglio le aree del Bisenzio.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

- Riscoprire e riutilizzare le strade bianche per utilizzo pedonale e per collegare i borghi e le frazioni tra loro.
- Incentivare le ciclabili (a scopo non solamente ricreativo ma anche di spostamento quotidiano) per favorire il collegamento tra le frazioni e disincentivare il trasporto su gomma.
- Privilegiare l'intervento di interrimento del tratto di declassata attualmente in corrispondenza della strozzatura del Soccorso, ritenuto l'unico intervento che consentirebbe di favorire la ricucitura tra le parti adesso separate dall'asse viario. La prospettiva di realizzazione del viadotto, non è infatti ritenuta in linea con le strategie del Piano Strutturale volte a favorire la permeabilità tra diverse aree della città.
- Migliorare i collegamenti tra la Vallata e la Pietà e alleggerire il traffico su altre direttrici (ad esempio Via Valsugana - che secondo le previsioni originali doveva essere una via residenziale - e Via Liliana Rossi) sfruttando la declassata e la tangenziale
- Lavorare per l'accessibilità. Con uno slogan che potrebbe essere "Prato accessibile a tutti", si segnala come sia necessario intervenire con un piano integrato per l'abbattimento delle barriere architettoniche, negli uffici, sui trasporti pubblici, nei locali pubblici e nelle strade, lavorando per integrare gli strumenti diversi, quali il PEBA (Piano di eliminazione delle Barriere Architettoniche).

Come tutelare il verde e l'ambiente

La tutela e la riqualificazione delle aree verdi riguarda tutta la città nel suo insieme, con alcuni elementi di particolare rilevanza. In generale si sottolinea che sebbene Prato sia una città con molte aree verdi, è sulla **qualità** di queste aree che è necessario investire. Per questo andrebbe potenziata la loro **manutenzione** e ridotto l'eccessivo frazionamento tramite la realizzazione di **connessioni e ricuciture**.





Rapporto gruppo A

Ha facilitato: Margherita Mugnai
(Sociolab)

Le aree e le questioni di particolare rilevanza per il gruppo di lavoro sono:

La Piana. Per questa parte del territorio è importante da un lato definire la natura delle sue relazioni con il resto della città, dall'altra è necessario fare maggiore chiarezza sulle aree da destinare a parco (delineando i terreni da tutelare).

Il Parco Agricolo. Le connessioni nel parco agricolo andrebbero incoraggiate, rendendo possibili le connessioni pedonali e ciclabili tra le sue diverse componenti (aree pubbliche, aree umide, campi agricoli).

Giardini attrezzati diffusi. Nel recupero e nella riqualificazione si dovrebbe fare particolare attenzione alla realizzazione di giardini attrezzati in prossimità delle aree residenziali, per favorire la socialità di quartiere e la crescita del tessuto sociale di vicinato. I giardini dovrebbero prevedere una separazione chiara delle aree per bambini e delle aree accessibili ai cani con recinzioni che garantiscano il gioco in sicurezza dei bimbi (sul modello dei giardini della Pietà o di "Gioca Giò" lungo Viale Galilei). I "giardini di quartiere" dovrebbero essere accessibili e ben posizionati e in questo senso dovrebbe essere fatto un uso accorto della perequazione per individuare le aree migliori per la loro realizzazione (evitando che essi siano realizzati in aree difficilmente accessibili o isolate).

Area dell'ospedale. Nel centro storico andrebbero individuate aree per nuovi parchi e aree verdi. A questo scopo una parte dell'area dell'ex-ospedale dovrebbe essere recuperata per la realizzazione di un grande parco. In generale, il recupero di quest'area è un'occasione da non perdere e che andrebbe perseguita tramite: qualità progettuale; procedura concorsuale per l'assegnazione del progetto, paletti (da prevedere nel PS) per limitare le nuove costruzioni ed indicare le aree da riportare a verde pubblico funzionale e vivibile.

Le aree pede-collinari. Il Parco di Galceti, Maliseti e tutte le aree ai piedi della collina sono ritenute aree da tutelare e da salvaguardare.



Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)



Considerazioni Generali

Hanno partecipato alla discussione del tavolo circa 11 cittadini. Si trattava di un gruppo piuttosto eterogeneo nel quale erano presenti donne e uomini di età diverse, cittadini semplici, professionisti e aderenti ai comitati cittadini che hanno arricchito la discussione con una molteplicità di idee e punti di vista.

Nel corso del pomeriggio è stato ospite al tavolo il Prof. Gorelli che ha risposto diffusamente alle richieste di chiarimento e di informazione dei cittadini.

I partecipanti al tavolo hanno aperto la discussione con un confronto sul tema della partecipazione dei cittadini. Alcuni dei presenti ritenevano che i cittadini siano troppo poco ascoltati dall'Amministrazione e che anche coloro che si riuniscono in comitati (per esempio nel Comitato del verde) non hanno facilità ad avere materiale a disposizione e ad interloquire con l'Amministrazione. Altri cittadini hanno invece messo l'accento sul diritto/dovere dei cittadini a partecipare e ritengono che esistono (per esempio le sedute del Consiglio comunale aperto) e che i cittadini debbano non solo esprimere lamentele ma impegnarsi attivamente dando il proprio contributo. Una partecipante sottolinea l'importanza di insegnare anche ai giovani ad occuparsi di tematiche pubbliche.

I presenti hanno concluso questa breve discussione con l'intenzione di approfittare di questo invito da parte dell'Amministrazione a partecipare sul Piano strutturale per avere modo di dire la propria opinione.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

Il verde pubblico

Uno dei temi più discussi dal tavolo è quello del verde pubblico soprattutto nel centro urbano. Facendo riferimento ad aree sulle quali si prevedono futuri interventi di riqualificazione o per la quali si prospettano variazioni di funzioni o trasferimenti (quali ad esempio l'ospedale, l'ippodromo, lo stadio, l'area Ambrosiana, l'area Fs vicino a Via Fiorentina, per citare quelle più frequentemente nominate) i cittadini esprimono il timore che queste aree vengano saturate di edificazioni residenziali e che non sia previsto un sufficiente quantitativo di verde pubblico.

I cittadini sottolineano che affinché il verde sia una risorsa per la città e per i cittadini deve essere un verde attrezzato e accessibile non un campo incolto ai margini della città (quali ad esempio quelli nelle aree di Galceti, Monteferrato, Villa Fiorita). È in quest'ottica che immaginano che vadano preservate vaste porzioni delle aree sopra indicate per creare delle aree davvero accessibili.

Le edificazioni residenziali

L'altra faccia della medaglia della carenza di verde pubblico è secondo i cittadini l'elevato quantitativo di edificazioni residenziali. I partecipanti ritengono che negli ultimi decenni – approssimativamente a partire dagli anni Sessanta in avanti – si sia costruito troppo e male. I cittadini giudicano esteticamente e urbanisticamente sbagliate certe scelte che hanno condotto alla costruzione di troppi alloggi che risultano ad oggi largamente inutilizzati. L'impressione - e il timore - che tutt'oggi si intenda proseguire verso una strada di eccessiva edificazione delle aree in trasformazione è diffusa tra i presenti al tavolo.

Nel corso della discussione i partecipanti hanno via via precisato i punti di maggiore criticità che essi rilevano su questo tema e hanno definito una posizione di tavolo. Il timore è la perdita completa dell'armonia e della bellezza dovuta a costruzioni invasive, esteticamente brutte, mal inserite nel contesto e inutili. I cittadini ritengono che, se necessarie, le nuove edificazioni siano accettabili purché sia chiaro che non abbiano un intento speculativo e che la qualità del progetto sia elevata: “il nuovo se è bello non fa paura, i casermoni osceni, sì” dice una partecipante.

Secondo i partecipanti troppo spesso in Italia gli uffici tecnici valutano esclusivamente gli standard di legge ma manca una cultura della qualità del progetto e la sensibilità verso questo tema in sede di valutazione dei progetti. Un partecipante suggerisce che una maggiore qualità dei progetti si raggiungerebbe se si realizzassero concorsi di idee anche per gli edifici privati.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

La declassata

Altro tema di particolare interesse per i cittadini seduti al tavolo è quello della declassata nel tratto tra Pratilia e Via Nenni. L'insieme dei cittadini presenti reputa assolutamente preferibile la soluzione dell'interramento totale o parziale del tratto della declassata mediante un tunnel o trincea.

I cittadini sono a conoscenza del fatto che nel mese di agosto è stato deliberato dalla Giunta un progetto preliminare di raddoppio della declassata in sopraelevata su piloni che, tra piloni e barriere antirumore, raggiungerebbe un'altezza ben superiore ai 10 metri. Inoltre sottolineano che questa soluzione non porterebbe a quella ricucitura tra le due parti della città, attualmente divise dalla declassata, con la realizzazione di aree pubbliche e verdi come sono prospettate negli strumenti urbanistici vigenti.

Tutti i partecipanti sono d'accordo nel reputare questa una soluzione anacronistica e degradante della città di Prato e del quartiere Soccorso in particolare, che secondo alcune indicazioni non comporterebbe un particolare risparmio economico rispetto alla soluzione intermedia (in trincea). I cittadini hanno sentito parlare dei problemi tecnici di realizzazione del tunnel e della trincea dovuti, ad esempio, al sistema fognario e domandano che siano fatti tutti gli sforzi possibili per evitare l'ipotesi su piloni e per esplorare tutte le possibilità per la realizzazione del tunnel o della trincea.

I cittadini hanno notizia anche della possibilità di accesso ai fondi ministeriali a fronte di un progetto presentato entro aprile 2012. A tal fine ritengono che nei prossimi mesi andrebbero realizzati i progetti preliminari anche per la realizzazione in trincea e/o tunnel in modo da non escluderle a priori per mancanza di tempo.





Rapporto gruppo B

Ha facilitato: Barbara Imbergamo
(Sociolab)

Il centro storico

I cittadini ritengono che per mantenere vivo il centro storico si debba facilitare, mediante opportune politiche, la residenza e il piccolo commercio. Perché i cittadini non abbandonino sempre di più il centro è necessario a loro parere, migliorare la dotazione di aree a verde sfruttando in particolare le aree dell'ospedale, ma anche riducendo drasticamente il traffico automobilistico all'interno del centro storico lasciando così ai residenti maggiore possibilità di parcheggio.

Un tema accennato al tavolo è quello del decoro degli esercizi commerciali presenti nel centro storico e nel centro urbano in generale. Pur non essendo un tema sul quale può intervenire il Piano strutturale un cittadino ci tiene a sottolineare che una maggior cura estetica dei negozi (per esempio di quelli di kebab) sarebbe auspicabile.

Una partecipante fa notare che i mezzi della Lam non dovrebbero passare per le vie strette del centro storico e propone l'uso del parcheggio di piazza Macelli con un servizio navetta per le scuole.

Mobilità e viabilità

Un partecipante segnala le difficoltà di viabilità nella zona di Borgo Valsugana, Via Firenze. Una partecipante segnala la pericolosità di una pista ciclabile lungo il Bisenzio mista di pedoni e cicli.



Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)



Considerazioni Generali

Hanno partecipato alla discussione del tavolo circa 17 cittadini. Il gruppo era eterogeneo e formato da cittadini comuni, cittadini associati e da professionisti e questo ha permesso un confronto sui temi proposti arricchito dai vari punti di vista.

Il gruppo ha evidenziato l'importanza della consultazione e si auspica che questi incontri e quelli realizzati in passato (town meeting e altri momenti di confronto) siano realmente tenuti in considerazione nella stesura del Piano strutturale. Per questo un partecipante ha proposto che nel piano strutturale sia scritta una norma specifica per la costituzione di un osservatorio di cittadini che abbia la funzione di monitorare il percorso di adozione e di sviluppo del Piano strutturale. Il gruppo ha condiviso all'unanimità questa richiesta ritenendola importante in un'ottica di informazione e di trasparenza.

Il gruppo ritiene che la valorizzazione del territorio e la sua tutela debbano essere i principi fondanti del Piano Strutturale. Per questo ritengono che nel Piano dovrebbe essere rimarcata l'importanza di limitare al minimo l'uso di nuovo suolo. Un Piano a "volumi 0" permetterebbe, secondo i partecipanti, di riconvertire gli edifici esistenti e lavorare ad una riqualificazione degli spazi dismessi che rischiano di diventare il principale motivo di degrado, urbano e sociale, della città. In quest'ottica Prato, secondo i partecipanti al tavolo, potrebbe diventare un'esperienza pilota della "rigenerazione".

Altro elemento fondante per i partecipanti è quello della coesione sociale. In tal senso, secondo il gruppo, il Piano Strutturale dovrebbe poter dare indicazioni volte ad incrementare la socialità e l'integrazione.





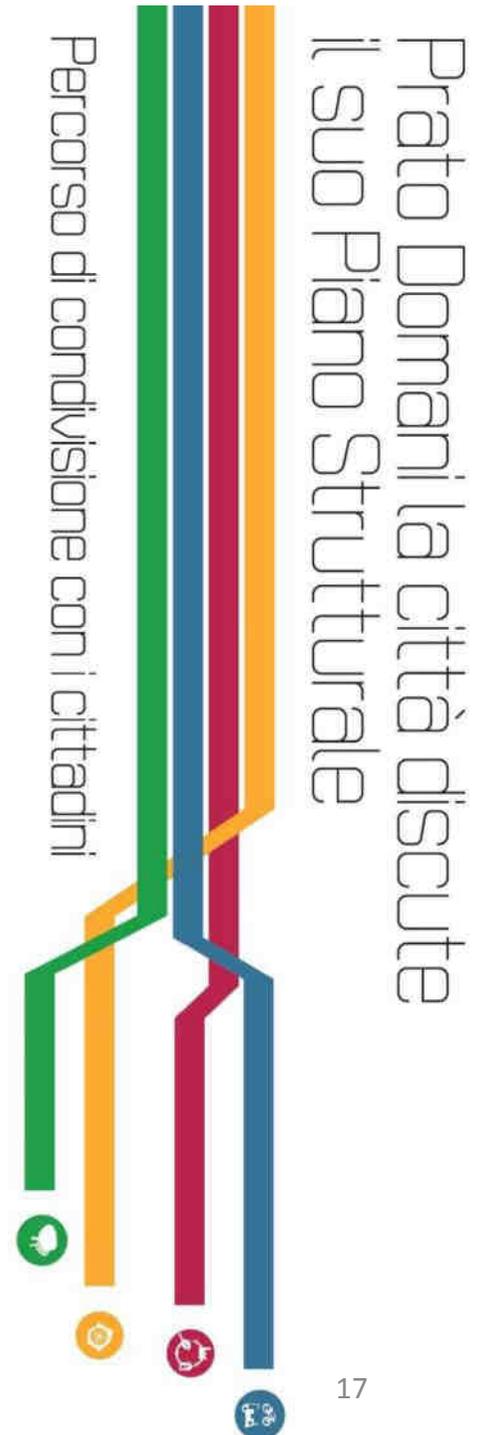
Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Identità e rigenerazione

Secondo i partecipanti Prato ha una **molteplicità di identità** che potenzialmente potrebbero essere funzionali ad una sua ripresa sia in termini economici che sociali. Il binomio “Prato-città fabbrica” ha contraddistinto questo territorio per decenni ed è stato un elemento fortemente identitario che ha comportato una serie di scelte urbanistiche per le quali adesso è necessario trovare delle soluzioni. La promiscuità degli insediamenti industriali e delle zone di residenza (vedi Macrolotto 0) è uno dei punti su cui i partecipanti chiedono di porre particolare attenzione in termini di tutela sia per chi lavora sia per chi abita quei luoghi. Un partecipante fa l’esempio della ex fabbrichina a Santa Maria a Colonica dove esistono insediamenti industriali dismessi che devono essere spostati o convertiti. In generale i partecipanti ritengono prioritario definire modalità di riconversione delle vecchie “città fabbrica” anche per rispondere a bisogni diversi: dall’eventuale esigenza di nuove abitazioni, alla ricerca di nuove forme di economia (più sostenibili e compatibili con la vicinanza alle residenze e alla città vissuta).

Un altro aspetto fortemente identitario che il gruppo ha individuato è quello **culturale**, sia per le radici storiche che hanno lasciato un’eredità di grandissimo valore alla città (edifici storici, le mura, etc.) sia per la valenza culturale che ha “il cencio” per Prato. In questa accezione l’esempio del museo del tessuto nella ex fabbrica Campolmi è da considerare un esempio di eccellenza che ha saputo unire il recupero dell’identità e della memoria del lavoro con il recupero, ben riuscito a detta di molti, di un edificio importante per la città. I partecipanti ritengono dunque che si debbano valorizzare queste esperienze e che si debba lavorare per la definizione di una città che non è solo più fabbrica (un altro esempio di edificio da riqualificare nell’ottica del recupero ad uso pubblico è l’Ex Banci dove potrebbero essere previste funzioni miste e un importante recupero del verde pubblico). Altri esempi citati dai partecipanti sono il Museo Civico che è poco conosciuto anche dai cittadini di Prato e il Museo Pecci che è un’occasione persa per Prato perché, come museo di arte contemporanea, è l’unico museo che può fare concorrenza a Firenze.





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Un altro aspetto legato alla cultura che dovrebbe essere valorizzato secondo i partecipanti è il **rapporto con l'Università** che ogni anno porta 2,5 milioni di euro a Prato con la presenza degli studenti. A Prato esiste l'unica sede europea dell'Università australiana, la Monash, che non è per niente integrata nella città.

I partecipanti esprimono alcune perplessità sulla correttezza dei numeri indicati nella guida al Piano Strutturale, sia per quanto riguarda la situazione attuale che riguardo agli scenari sulla crescita futura. La preoccupazione è che ci sia un sottodimensionamento dei servizi se il numero previsto dei futuri cittadini non è congruo. Sottolineano inoltre che a Prato devono essere considerate diverse migliaia di presenze non dichiarate (per cui ad esempio secondo alcuni partecipanti il nuovo ospedale nasce già piccolo). In tal senso viene suggerito di incrociare i dati dell'anagrafe con i dati della ASL.

Il valore del territorio di Prato secondo i partecipanti è da ricercare anche nelle **frazioni** che adesso sono luoghi indistinti che rischiano di fondersi al resto della città. Per valorizzare questi luoghi sarà necessario intervenire ricostituendo spazi di aggregazione (piazze, pedonalizzazioni ma anche circoli e luoghi di incontro) rendendoli luoghi vivibili attraverso i servizi, gli eventi, le attività commerciali, etc. Potrebbe essere utile anche prevedere lo sviluppo di piccole zone artigianali anche per evitare che queste frazioni diventino paesi dormitorio.

Mobilità e verde

Uno degli argomenti più discussi dal gruppo riguardo al tema della mobilità è stato il **futuro della Declassata**. Tutti i partecipanti al tavolo, alcuni dei quali residenti del Soccorso, convengono che debbano essere date maggiori informazioni sulle previsioni di questa grande opera per mettere in grado i cittadini di conoscere ed esprimersi sulle opzioni che nel tempo sono state discusse (viadotto, interrimento totale, interrimento parziale, etc.). In particolare ritengono che debbano essere rese pubbliche informazioni sui finanziamenti, sulle competenze e sulle conseguenze delle ipotesi fino ad ora proposte. Il gruppo ha sottolineato con forza che l'opzione del viadotto andrebbe nella direzione opposta dei principi di valorizzazione e di tutela del territorio, mettendo a rischio la vivibilità dei quartieri limitrofi (incremento di inquinamento acustico e atmosferico). Inoltre il viadotto contribuirebbe a separare il territorio mentre la priorità da rispettare nel Piano dovrebbe essere la permeabilità e la connessione dei luoghi.





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

Sul tema generale della mobilità il gruppo ha evidenziato l'importanza di lavorare ad una pianificazione della mobilità e dei parcheggi finalizzata alla riduzione dei flussi di traffico. Per questo sono state indicate alcune azioni che potrebbero favorire tale esito:

- Attuare politiche di delocalizzazione di alcuni servizi per ridurre l'utilizzo dei mezzi privati (ad esempio prevedere servizi primari nelle frazioni);
- Incoraggiare l'uso dei parcheggi scambiatori esistenti (ad esempio il parcheggio in Via Nenni che pur essendo ben localizzato è sempre vuoto a causa dell'assenza o della scarsità di servizi di collegamento con il centro);
- Rinnovare i criteri di qualità del trasporto pubblico ad esempio con il potenziamento di piccoli mezzi elettrici di collegamento tra i parcheggi scambiatori e il centro;
- Liberare le macchine dalle piazze del centro (S. M. delle Carceri, S. Francesco, Piazza Mercatale non possono essere dei parcheggi) e quindi prevederne altri fuori dalle mura.

In linea generale si dovrebbe prevedere una pianificazione della città che individui i suoi "flussi di sviluppo" e conseguentemente prevedere azioni di contenimento (quali collegamenti? quali zone di sosta? etc.). Il Piano della mobilità dovrà essere un piano a lungo termine (10-15 anni) e secondo i partecipanti si dovrà iniziare con politiche e azioni preventive che non facciano percepire ai cittadini solo i disagi di certe scelte legate ad un uso contenuto dei mezzi privati.

In quest'ottica dovrebbe rientrare anche la riqualificazione del centro storico, la sua vivibilità sia per chi è residente che per chi ci lavora. I partecipanti hanno dunque evidenziato alcune azioni importanti e necessarie:

- Prevedere una riorganizzazione del trasporto pubblico con mezzi piccoli ed ecologici che attraversano il centro con frequenza e regolarità;





Rapporto gruppo C

Ha facilitato: Lorenza Soldani
(Sociolab)

- Realizzare una rete di piste ciclabili che diventino un sistema di mobilità (dentro e fuori dalla città) e non servano esclusivamente per le passeggiate del fine settimana.

Sul **tema del verde** i partecipanti hanno evidenziato l'importanza di prevedere ed incrementare il verde urbano individuando zone da riqualificare e che potenzialmente potrebbero diventare luoghi fruibili e di aggregazione (ad esempio dalla riconversione dell'ospedale potrebbe nascere un parco urbano di grande valore per quella parte della città). Su questo tema il gruppo ha individuato due zone su cui porre maggiore attenzione:

- Le mura urbane che potenzialmente potrebbero diventare il **“parco delle mura urbane”** con una riqualificazione strutturale di alcuni punti, arredi urbani e l'arretramento di alcuni parcheggi che adesso occupano gran parte dello spazio.
- Il **parco della Piana** è una grande opportunità per Prato e i partecipanti sottolineano l'importanza di renderlo un parco vero e proprio e non una zona di destinazione delle opere di compensazione della Piana.



Rapporto gruppo D

Ha facilitato: Maria Fabbri
(Sociolab)



Considerazioni Generali

Quindici cittadini hanno partecipato nel corso della giornata ai lavori del tavolo. Prima di dare avvio alla discussione sulle strategie del Piano hanno discusso e condiviso una proposta di carattere generale e di metodo da rivolgere all'Amministrazione comunale. Essi suggeriscono che venga prevista un'apposita norma che istituisca, un osservatorio permanente sull'attuazione del piano strutturale che sia aperto e costituito da cittadini. Tale osservatorio avrebbe la funzione di garantire attenzione alle esigenze e desideri della città e di dare risposte ai cittadini.

Identità e rigenerazione: indicazioni per valorizzare la città

In generale i partecipanti hanno sostenuto la necessità di non aumentare il consumo di suolo e in particolare un cittadino ha evidenziato la contraddizione esistente tra le strategie individuate dal piano strutturale che parla di "principio di contenimento del consumo di suolo" e la legge regionale 1/2005 che lo vieta. Il medesimo cittadino ha sostenuto, inoltre, la necessità di preservare da nuove costruzioni gli spazi di verde tra le aree urbane e quelle prevalentemente agricole, indicate nelle tavole in grigio e rosso, per assicurare "respiro" e migliorare la vivibilità dell'intera città.

I partecipanti hanno evidenziato la "devastazione" realizzata fino ad oggi del patrimonio di archeologia industriale della città, che ha privato Prato non solo di importanti elementi identitari, in primo luogo con la scomparsa di molte ciminiere, ma ha anche sottratto alla città risorse in termini di spazio edilizio e di ricchezza architettonica.





Rapporto gruppo D

Ha facilitato: Maria Fabbri
(Sociolab)

In proposito i cittadini hanno proposto di iniziare a valorizzare gli edifici (fabbrica Banci, vecchio Sanesi, la fabbrica Calamai in via Bologna, il fabbricone in viale Galilei, l'ex Lucchesi in piazza Macelli) e le aree industriali dismesse per un riuso funzionale che verrebbe a interessare un'area di circa 9.000 mq. Alcuni partecipanti hanno evidenziato però come sia necessario evitare di stabilire vincoli puntuali di uso, per offrire invece alla città l'opportunità di sviluppi alternativi, ad esempio con spazi aggregativi per giovani e luoghi a disposizione delle necessità di nuovi operatori di mercato, ispirandosi alle buone pratiche attuate in altre città europee sul modello della città creativa. In sostanza, secondo il tavolo, fatto salvo il patrimonio architettonico, la linea urbanistica della città di Prato dovrebbe essere quella di garantire libertà nelle destinazioni di uso, superando gli ostacoli burocratici, normativi e le problematiche di sviluppo causate dai ritardi di visione delle strategie.

I cittadini presenti hanno messo in discussione i dati di previsione della crescita demografica della popolazione forniti dall'Amministrazione comunale, ritenuti fortemente sovradimensionati, hanno condiviso l'idea che sia opportuno non costruire residenze aggiuntive ma piuttosto reperire nuove unità abitative nell'edificato esistente, affrontando ad esempio la criticità degli edifici sfitti.

Con riferimento particolare alla situazione del Macrolotto 0, i cittadini hanno parlato di vera e propria "saturazione" dell'area e della necessità di restituire alla città una zona divenuta "ghetto", impegnandosi a "renderla attraente per tutti i pratesi". Secondo i partecipanti al tavolo questo processo di "integrazione" potrebbe essere effettuato dal punto di vista urbanistico seguendo due diverse strategie:

- la prima proposta prevede di "liberare spazi" per stabilirvi strutture di servizio per l'intera città (ad esempio il nuovo tribunale), spazi aggregativi o destinati alle associazioni, costruendo nuove residenze in zone a minore densità abitativa;
- la seconda proposta invece suggerisce di "sfoltire" l'abitato esistente, senza diminuire la disponibilità residenziale né consumare nuovo suolo ma costruendo in altezza, vincolando le progettazioni alla realizzazioni di aree verdi.





Rapporto gruppo D

Ha facilitato: Maria Fabbri
(Sociolab)

Secondo i cittadini, si tratterebbe in sostanza di offrire un'opportunità di recupero alla zona del Macrolotto 0, permettendone un'evoluzione positiva delle criticità, come in passato già sperimentato in altre zone della città (S. Paolo).

Immaginando la città tra dieci anni, i cittadini hanno prospettato un aggravamento della crisi attuale del settore industriale e la conseguente disponibilità di ampi spazi. Al riguardo hanno ipotizzato tre differenti scenari di riutilizzo delle aree industriali: il primo strettamente connesso all'identità del tessuto produttivo locale, prevedendo la realizzazione di incubatori aziendali o di strutture di coworking; il secondo con una destinazione di uso offerta a realtà associative di vario genere, oggi spesso costrette a stabilirsi fuori Comune; il terzo prevede una reversibilità in verde pubblico.

In ognuna delle tre proposte è stata però evidenziata la necessità che opportune strategie urbanistiche adottino una linea di prevenzione per evitare che lo scontro tra le lentezze burocratiche e gli interessi dei proprietari portino negli spazi lasciati vuoti dall'industria al replicarsi delle criticità in termini di sicurezza, decoro e ordine pubblico della zona del Macrolotto 0. Al riguardo la discussione ha fatto emergere la necessità di una soluzione politica che permetta di superare una sorta di immobilismo nella visione dello sviluppo della città causata dalla contrapposizione tra strategie urbanistiche, esigenze dei piani finanziari e gli interessi di proprietari immobiliari e imprenditori.

Elementi di valore del territorio e loro tutela

I cittadini hanno indicato molte zone che considerano parte del patrimonio identitario della città e che sarebbe opportuno valorizzare anche attraverso la promozione di percorsi naturalistico- culturali: aree di valore ambientale come la zona del sistema di rete di canali delle Gore e il lungo fiume; strutture ed edifici di interesse artistico e monumentale, che riterrebbero opportuno tutelare con la ricostituzione di un Ufficio dedicato specificatamente al centro storico, come le mura, i bastioni ma anche la fattoria medicea di Tavola.





Rapporto gruppo D

Ha facilitato: Maria Fabbri
(Sociolab)

I partecipanti hanno inoltre avanzato proposte per varie strutture per cui si stanno ancora ipotizzando cambi di destinazione: l'ospedale, che potrebbe ospitare servizi universitari, residenze per studenti, servizi per la città, giardini e un parcheggio sotterraneo; l'ex ippodromo, che potrebbe diventare un vero polmone verde per la città; lo stadio, per cui andrebbe comunque mantenuta una destinazione sportiva, magari per uno stadio di atletica; Villa Sacca, l'ex convitto Cicognini, attualmente in stato di abbandono ma che potrebbe diventare una struttura ricettiva per il turismo. Un partecipante ha poi manifestato interesse e puntato l'attenzione sul destino dell'edificio dell'ex scuola Marconi, oggi sede dell'Urban center ma messo in vendita dal Comune.

Come migliorare la viabilità

Secondo i partecipanti il fiume Bisenzio, potrebbe essere non solo recuperato, come già riportato, in quanto patrimonio identitario della città ma meglio sfruttato a fini di mobilità lenta e sostenibile, migliorandone la manutenzione e l'estensione della rete di piste pedonali e ciclabili esistente. Secondo i partecipanti, infatti, al momento l'assenza di una direttrice che colleghi la città con le zone industriali e con i servizi, quindi l'impossibilità di attraversare il centro e le cattive condizioni di manutenzione ne limitano l'utilizzo a funzioni ricreative e sportive e impediscono che si realizzi un collegamento casa-lavoro-servizi, funzionale alla diminuzione del traffico urbano. Sempre in questo ambito i partecipanti hanno segnalato l'esigenza di una reale pedonalizzazione del centro storico che venga sostenuta da un appropriato servizio di mini bus elettrici: strategia che i partecipanti ritengono in controtendenza rispetto ad esempio alla decisione dell'Amministrazione comunale di riaprire al traffico via S. Agostino.

Per una visione integrata dei trasporti che consenta diminuire l'elevato traffico automobilistico sulle direttrici, i partecipanti hanno indicato come prioritari alcuni interventi legati alla mobilità: il potenziamento sia del servizio ferroviario della stazione di Borgonuovo in direzione di Firenze di Campo di Marte e di Pistoia, sia del trasporto pubblico urbano in direzione centro, possibilmente con l'istituzione di un servizio a chiamata, di una linea circolare e con il miglioramento del sistema di parcheggi satelliti scambiatori attraverso servizi navetta gratuiti.





Rapporto gruppo D

Ha facilitato: Maria Fabbri
(Sociolab)

Sullo specifico tema dei parcheggi, i partecipanti ne hanno lamentato l'assenza nelle zone ad alta densità abitativa e si sono soffermati sulle criticità dei due parcheggi interrati attualmente esistenti e considerati troppo costosi, insicuri e solo parzialmente utilizzati.

Rispetto alla viabilità automobilistica, i cittadini presenti hanno sollecitato un intervento sui sottopassi nell'area della città densa (Borgo Nuovo), attualmente troppo piccoli e bassi, possibilmente attraverso oneri di urbanizzazione, per evitare che continuino a "dividere la città".

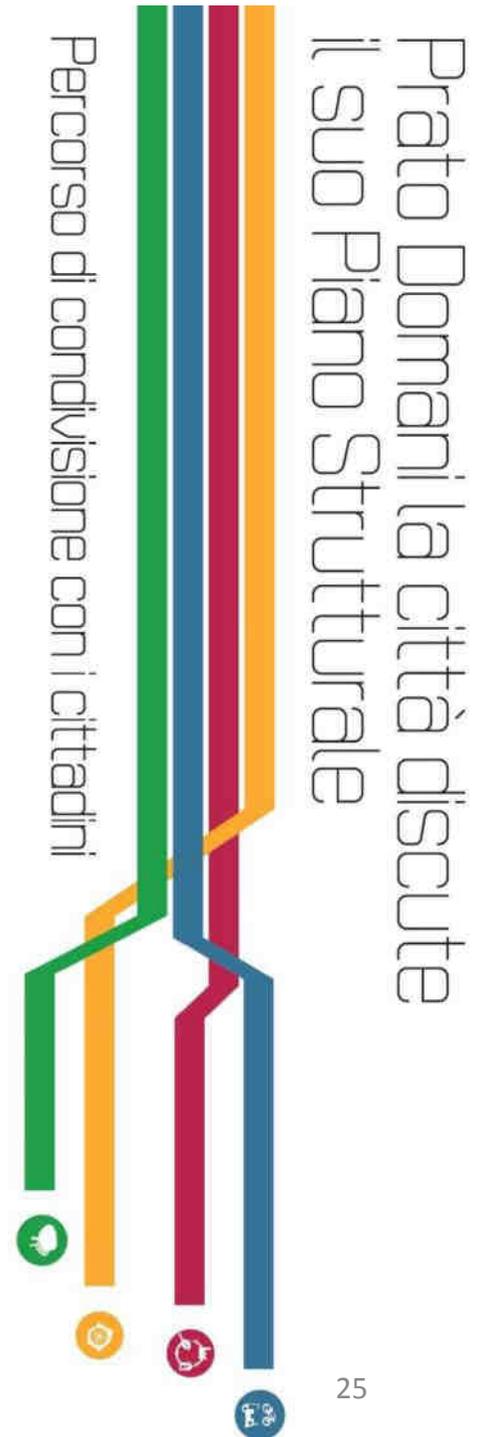
La questione della declassata è stata affrontata dai partecipanti al tavolo principalmente nei termini dei riflessi sul traffico interno: la principale proposta individuata e condivisa ha riguardato la necessità di "ricucire i borghi", ossia di ripristinare le vie di comunicazione che fungevano da collettori tra il traffico veloce e quello locale, vincolata però a un'attenta valutazione del calcolo costi-benefici di ogni soluzione di intervento ipotizzata.

Come tutelare il verde e l'ambiente

Nel prendere in considerazione il tema dell'ambiente i partecipanti hanno denunciato la mancanza di una cultura della sostenibilità a livello cittadino che rende difficile ipotizzare la realizzazione di progetti pur auspicabili, come la creazione di mercati a km zero.

Il tema è stato poi sviluppato principalmente in relazione alle criticità legate al sistema di raccolta dei rifiuti, sia in termini di carenza di isole ecologiche che di necessità di incentivare la raccolta differenziata (in particolare della frazione umida), il porta a porta e il recupero.

Due cittadini presenti al tavolo hanno poi constatato come la pur positiva diffusione dei fontanelli, distributori gratuiti di acqua pura e anche gassata - di cui comunque andrebbero meglio controllate le modalità di utilizzo - sia stata realizzata parallelamente alla scomparsa delle tradizionali fontanine pubbliche cittadine.



Prato Domani la città discute il suo Piano Strutturale

Percorso di condivisione con i cittadini

Workshop sulle strategie del Piano Strutturale. 24 Settembre 2011. Urban Center. Prato

Hanno partecipato

Luisa Peris, Silvio Santarelli, Maurizio Bessi, Petra Martin, Caterina Agresti, Gianni Balloni, Fabrizio Massimo Barni, Paolo Andrea Sanesi, Umberto Materassi, Franco Bruno Campagni, Alessandro Mazzeo, Lanfranco Nosi, Fulvio Batacchi, Umberto Fiaschi, Tommaso Caparrotti, Massimo Limberti, Filippo Bonanni, Giacomo Gacci, Daniele Baldi, Andrea Vitello, Chiara Martini, Angelo Milaneschi, Enrico Cavaciocchi, Nicolo Di Filippo, Valentina Nunziati, Paola Benelli, Renato Nunziati, Alessandro Vannini, Claudia Durso, Gianluca Bassi, Paola Tempestini, Fernando Fabbri, Luigi Zola, Giovanni Freschetti, Marco Mattei, Cinzia Bertini, Chiara Arditi, Gisella Alonzi, Alberto Agostinucci, Annamaria Cocchi, Stefano Bruno Bongi, Alessandro Becherucci, Elvira Muratore, Francesco Rum, Raffaele Tanzarella, Paola Guarducci, Amerigo Bigagli, Marzia De Marzi, Tiziano Tofani, Roberto Pagiocca, Alfio Pratesi, Mario Moscardi, Massimo Perri, Stefano Bellandi, Mario Gestri, Matteo Biffoni, Vincenzo Gorgoglione, Silvia Pellegrini, Giovanni Ricci, Luciano Becucci, Matteo Papini, Alessandro Bertini, Giampaolo Pacini, Paolo Vannucci, Fabiola Gorgeri, Franco Pettini, Luciano Nappini, Fiorenzo Gei, Francesco Ventura, Albero Manzan, Roberto Reali, Claudia Nistri, Stefano Perugi, Silvia Biagioli.



Foto: Duccio Burberi

<http://partecipazione.comune.prato.it>
garantecomunicazione.ps@comune.prato.it

