



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

Prot. n. 1520/2013

**Spett.le Settima Commissione Consiliare
Consiglio Regionale - Toscana
Via Cavour 4 – Firenze**

Oggetto : DOCUMENTO TECNICO INERENTE BREVI NOTE SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE N° 388 – APPROVAZIONE PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA' (PRIIM).

In relazione all'oggetto si tramette in allegato il documento tecnico predisposto dalla Commissione Tecnica istituita dallo scrivente Ordine.

Auspichiamo che il lavoro svolto, pur con tempi estremamente ristretti, certo non consoni all'elaborazione di una seria riflessione su un documento di tale portata ed estensione possa essere utile come contributo per la pianificazione infrastrutturale, argomento sempre più decisivo per la spinta alla ripresa dello sviluppo economico regionale.

Prato 13 Novembre 2013

Ordine degli Ingegneri di Prato
Della Provincia di Prato
Il Presidente
Dott. Ing. Patrizio Raffaello Puggelli



DOCUMENTO TECNICO INERENTE BREVI NOTE SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE N° 388 – APPROVAZIONE PIANO REGIONALE INTEGRATO INFRASTRUTTURE E MOBILITA' (PRIIM).

In seguito al recepimento in data 04 novembre 2013 di una lettera di invito ad effettuare commenti, osservazioni e valutazioni del testo della Deliberazione ai fini di una sua discussione in ambito di commissione consiliare si è provveduto, tramite una commissione tecnica, alla stesura di questo documento che vuole essere oltre che una valutazione di quanto prodotto anche uno stimolo a rivedere le modalità di approccio alle consultazioni su temi di rilevanza strategica quali quelli in oggetto.

Parte I Introduzione ed osservazioni generali:

La prima valutazione nell'analisi del testo, molto ampio ed esteso in termini di elaborazione di fascicoli è quella di trovarsi davanti ad un documento più politico e programmatico che tecnico.

Gran parte dell'elaborato è un inquadramento, sostanzialmente normativo, del Piano Regionale rispetto alle direttive di politica delle infrastrutture e trasporti comunitarie e nazionali, nonché in relazione ai precedenti atti pianificatori.

Altra porzione rilevante è data da una analisi economica generale e dal quadro dell'offerta di servizi nella regione. Solo nella parte seconda dell'Allegato A.a., si tratta di strategie ed azioni. Negli altri allegati si trattano i vari ambiti strutturali, mescolando lo stato di fatto, programmi già realizzati, interventi pianificati ed in corso, interventi tuttora da inserire nella pianificazione.

Una puntuale critica tecnica di questo materiale richiederebbe certamente tempi, in questo momento non disponibili; non possiamo che limitarci ad affrontare i punti



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

salienti generali e concentrarci sugli interventi più interessanti per l'Area Pratese sulla quale si incentra l'interesse del nostro ordine.

Nel seguito si presentano alcune note, con riferimento alla sistematizzazione dell'elaborato, per facilitarne il confronto.

1) Iter del piano

Occorre rilevare, non senza sorpresa, che dopo l'adozione della Informativa Preliminare del PRIIM avvenuta alla fine di Novembre 2011, trasmessa al C.R. per raccogliere eventuali indirizzi "ai sensi delle norme statuarie regionali", dopo un paio di settimane, il 7/12/2011, il C.R., in una unica seduta, "ha ritenuto di non formulare specifici atti di indirizzo".

Troviamo questo un fatto come minimo sconcertante, anche per i tempi fulminei, dovuti non ad un opportuno decisionismo, ma bensì evidentemente ad una mancanza di volontà a lavorare sul merito di atti così determinanti, ben esplicitata dalla decisione di "non formulare specifici atti di indirizzo".

Le stesse fasi di consultazione pubblica elencate nel paragrafo, sarebbero da verificare in sede istituzionale nella loro consistenza sostanziale, oltre che nella correttezza formale, dal momento che anche per gli addetti ai lavori come gli scriventi, ma anche per il Comune di Prato che abbiamo avuto occasione di contattare, questo Piano è sostanzialmente una novità di cui nessuno sapeva nulla. Riteniamo si debba riflettere sulla assoluta necessità di una migliore e più autorevole partecipazione degli organismi tecnici indipendenti ai processi decisionali, gli unici a nostro giudizio capaci di un sereno ed efficiente confronto tecnico per fornire agli amministratori i corretti ed obbiettivi elementi di valutazione.



2) Il quadro di riferimento normativo-programmatico

2.1) La programmazione regionale dei trasporti

Oltre all'elenco degli atti che ne costituiscono i presupposti qui si afferma la coerenza del PRIIM con gli altri atti di pianificazione, certo non verificabili in questa sede.

Si nota come fra gli altri al paragrafo 2.2.2., è citato il Progetto Integrato di Sviluppo dell'Area Pratese, contenuto nel P.R.S. 2011-2015, documento che occorrerebbe riesumare ed affrontare, quanto meno per ottenere che nel prossimo P.R.S. fossero contenute previsioni più adeguate, data l'evidente inefficacia di quelle fatte fino ad oggi, che hanno visto scarsa se non nulla realizzazione.

3) Analisi economica e costi della mobilità

L'analisi economica è sostanzialmente ferma al 2011, basata su dati generali (*in un momento di grandi e repentine variazioni degli indici economici*).

Singolare il grafico che lega la domanda di trasporto merci con il P.I.L., da cui risulta che quest'ultimo sia sostanzialmente indipendente dalla prima, contro quello che sembra un dato accertato. Non completa sembra anche l'analisi dello squilibrio modale, che trascura il contributo della tecnologia mobile sulla variazione della sistematicità degli spostamenti per studio e lavoro oggi riconosciuto come determinante da tutte le fonti più accreditate.

Un'analisi approfondita meriterebbe il paragrafo riguardante i "comportamenti e percezioni delle mobilità delle persone". Quest'ultimo appare almeno in parte



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

condivisibile, sicuramente nella conclusione dalla quale emerge la necessità di un sistema fortemente integrato ferro-gomma per il T.P.L. con privilegio per le modalità tramviarie.

Nel capitolo dei costi occorrerebbe valutare meglio il costo della congestione, che ha effetti indiretti non misurabili solo in tempi; sembra assente anche una stima del costo della mancanza od inadeguatezza delle infrastrutture e dei servizi che su di esse si appoggiano.

Parte II – LE STRATEGIE

La strategia enunciata consiste dei seguenti elementi:

- privilegiare integrazione e potenziamento dell'esistente rispetto all'investimento su nuovi percorsi;
- riequilibrio modale a favore della stabilità ambientale – adeguamento rete stradale – sviluppo modalità su ferro e via mare;
- trasporto aereo come fattore principale di attrattività per gli investimenti internazionali;
- recupero di competitività attraverso il settore trasporti e logistica;
- qualificazione di imprese ed operatori;
- integrazione con le reti continentali.

Come strategia è chiaro che risulta fortemente improntata sull'adeguamento e sul riuso. Seppure il concetto risulti largamente condiviso, certamente maggiormente in altri campi, si rileva però che la decisione fra il mantenimento ed adeguamento di infrastrutture esistenti e la eliminazione e sostituzione di esse con nuove infrastrutture



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

dovrebbe essere affidata a valutazioni tecniche, non vincolate da strategie politiche decise a priori.

Il tema della ristrutturazione delle reti, con i suoi derivati sulla eliminazione, riuso o nuovo utilizzo dei sedimenti e manufatti di proprietà pubblica, ha in sé una straordinaria carica innovativa, qualificante per le trasformazioni sul territorio, che questa strategia riduttiva minaccia di non prendere in considerazione.

Occorre sancire una maggior elasticità ed un approccio strategico più completo e meno ovvio, tenendo conto della rapidissima evoluzione delle situazioni tecniche e socio-economiche sul territorio che producono situazioni ed esigenze radicalmente diverse a distanze di tempo brevissime.

Gli obiettivi che discendono dalla strategia prima enunciata sono:

- a) Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale.

Nel seguito si esaminano gli elenchi degli interventi

- b) Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico.

Rilevante notare che finalmente si individua l'obiettivo di inserire il T.P.L., sia come tema di pianificazione, sia come elemento di valutazione economica, negli atti di pianificazione e governo del territorio regolati dalla L. 1/2005.

Occorrerà vigilare affinché questo elemento non si trasformi in ulteriore formalismo, ma bensì in un atto di pianificazione concreta ed in un fattore di maggior realismo tecnico dei vari livelli di Piano.



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

Certo è che se i tempi di sviluppo degli atti pianificatori rimangono dell'ordine dei lustri, a poco servirà introdurre ulteriori elementi, per quanto concettualmente corretti. La verità è che questi atti sono totalmente inefficaci per l'effettivo governo del territorio e dei fenomeni che vi si svolgono. Il fattore procedure e tempi è quindi quello fondamentale per dar maggior senso alle azioni indicate.

Altri temi importanti che si adombrano e che adeguatamente seguiti e sviluppati potrebbero avere conseguenze virtuose, sono quelli della soddisfazione della cosiddetta "domanda debole" di trasporto e dalla attività dell'Ufficio Unico, che potrebbe essere visto come un embrione delle necessarie "Autorità di Bacino della domanda di trasporto", indispensabili a governare la mobilità nei vari ambiti funzionali, come dimostra tutta l'esperienza internazionale.

c) Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria.

Di notevole in questo obiettivo si inserisce il miglioramento della rete tramviaria, che occorre promuovere nel suo sviluppo e connessione anche con il territorio pratese.

Da seguire attentamente l'eventuale introduzione nelle aree urbane di zone con limiti di velocità pari a 30 km/h, la cui valutazione dovrà eventualmente rispondere a criteri tecnici seri, che prescindano dalla demagogia e dalla superficialità, per esempio compensandoli con una politica di adeguamento delle reti di viabilità primarie sotto l'aspetto morfologico e della sicurezza, per permettere l'innalzamento dei limiti di velocità attuali.

d) Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana.



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

Se si riconosce la logistica come un fattore strategico di sviluppo, sarebbe subito il caso di eliminare la classificazione urbanistica che la sottrae all'ambito produttivo e prevede maggiori oneri e la corresponsione del Contributo sul Costo di Costruzione per gli edifici ad essa dedicati.

Circa il sistema aeroportuale abbiamo già svolto un importante compito di consulenti tecnici per il comune e la provincia di Prato; vale la pena di notare che non si tiene mai conto nel documento del trend di sviluppo del trasporto aereo merci, derivante dalle caratteristiche (zero stock/just in time) del sistema produttivo e commerciale mondiale, che si combinano con la disponibilità di nuovi aeromobili di grande capacità.

Il trasporto merci via aerea è un fattore di sviluppo e competitività determinante per il sistema produttivo toscano, che produce ed esporta un volume di merci costituito in maggioranza da partite medio-piccole, ad alto valore aggiunto.

Ne consegue la necessità di privilegiare investimenti forti sulla interconnessione rapida principalmente su ferro, fra ogni parte del territorio urbanizzato e i due aeroporti significativi per lo sviluppo del trasporto merci, che sono Pisa e Bologna.

Sotto questa luce può assumere diversa valenza anche il ruolo degli interporti come nodi di scambio modale e poli di raccolta e distribuzione dei flussi.

e) Azioni trasversali per informazione comunicazione, sistemi di trasporto intelligenti

Troppo generici sembrano gli intenti di sviluppo tecnologico dei sistemi di rilevamento e comunicazione, che non tracciano i connotati, i tempi e le modalità per un sistema di gestione, controllo e comunicazione integrato, capace di ascoltare i segnali provenienti dal territorio e trasformarli in rapide azioni ed



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

efficaci comunicazioni e cercare di mitigare la rigidità fino ad oggi tipica della conduzione delle reti di trasporto, legata a procedimenti amministrativi e mezzi di regolazione del tutto statici.

f) Azioni e criteri di finanziamento

Ci si concentra qui sugli interventi previsti che riguardano il territorio pratese, essendo impossibile analizzare e commentare tutto l'elaborato. È ovvio tuttavia il nostro interesse generale per l'evoluzione delle reti regionali ed il loro inserimento in quelle primarie nazionali ed internazionali.

Reti ferroviaria

Si prevede il "potenziamento" della rete ferroviaria fra cui la linea PT-LU-Viareggio e la Direttissima.

Sarebbe per il nostro territorio essenziale prevedere anche un intervento di modifica/adequamento della tratta Prato/PT, in ordine a valutare:

- eventuale trasferimento della sede ferroviaria su altro tracciato;
- modifica della tratta per eliminare le strozzature sul territorio dovute alla ormai incongrua quota del ferro;
- utilizzo della linea per uso misto tram-treno.

Interessante la previsione, riportata nella carte 4.11 del collegamento Osmannoro/Campi Bisenzio, in fase di progettazione definitiva, con un costo previsto di 80 mil. €.



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

Nella scheda si adombrano cointeressenze con una “rete tramviaria da Prato a Signa”.

In ogni caso potrebbe trattarsi di un ragionamento da estendere con lo spostamento a Sud del ramo ferroviario Prato-Pistoia, collegandolo a Campi Bisenzio tramite area del Macrolotto n° 2, ed ottenendo una direttrice innovativa capace di cambiare gli assetti urbani dell’intera area centrale della Piana.

Nella scheda 4.12 infatti, anche se come “ipotesi da definire” si pensa proprio a un raccordo di questo tipo, anche se solo a livello di ipotesi di linea tramviaria.

Spunti interessanti su cui la città dovrà riflettere e farsi viva con urgenza.

Sulla Direttissima i temi da affrontare sono:

- utilizzo per l’implementazione di un servizio metropolitano tipo tram-treno;
- sviluppo dell’area scalo merci/magazzini generali;
- miglior utilizzo della linea per il trasporto merci ed inserimento nella rete ad alta capacità, anche in relazione allo sviluppo dell’Interporto, di cui bisogna immaginare la possibilità di collegamento diretto con Pisa e Livorno tramite un ramo ferroviario che si raccordi con la Firenze-Pisa;
- collegamento rapido con l’aeroporto di Bologna.

Rete autostradale

Ci interessa in modo primario l’intervento di potenziamento della A11, di cui pare siano in corso le valutazioni di impatto ambientale.

Il progetto è individuato fra gli interventi prioritari strategici.

E’ necessario che Prato intervenga non come semplice spettatore interessato, ma come attore primario nelle fasi di sviluppo di un progetto che interessa la totalità



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

del suo territorio e lo condiziona; basti pensare ai cavalcavia da modificare a titolo di esempio.

Nel quadro finanziario, al punto 10 sono previsti “INTERVENTI PER IL TERRITORIO DI PRATO”, con previsione di fine lavori da definire, importo da definire, prevenienti dalle INTESA GENERALE QUADRO 2003-2010-2011 stipulata col Governo.

La indeterminatezza della previsione è sintomo di una problematica, occorre pertanto approfondire ed esplicitare gli impegni, per quanto vaghi, dal momento che il territorio ha bisogno urgente di qualsiasi intervento teso a migliorare la situazione infrastrutturale.

Nel campo della Mobilità Sostenibile nulla compare nel piano finanziario che riguardi Prato ed una ipotetica rete tramviaria. È una mancanza grave su cui la città è necessario che intervenga.

È importante invece la presenza al punto 8 del quadro intitolato “HUB PORTUALI E INTERPORTUALI” del completamento del raddoppio della Declassata fra Via Marx e Via Nenni, che si dà come programmato per un importo di 16 mil. € conseguente all’IGQ 2011 col Governo.

Nelle schede degli interventi di interesse regionale si rilevano alcuni elementi da notare:

- Esiste una scheda per la previsione dell’adeguamento alla sezione autostradale della FI-PI-LI, non ben definita, in fase di studio di pre-fattibilità.

L’ipotesi appare troppo poco per un asse che potrebbe essere fondamentale e rendere addirittura non necessaria la terza corsia sul tratto Pistoia-Lucca-Viareggio della A11; non si comprende la ragione per tanta cautela in un progetto che dovrebbe essere già quanto meno disponibile da anni;



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

- Nelle schede si ripresenta nuovamente la S.S. 325, oggetto di ben tre schede diverse, non congruenti con la previsione del quadro finanziario per quanto riguarda l'epoca di conclusione, qui nel 2015, lì nel 2016.

I tratti del lotto 1 e lotto 2 sono dati in esercizio, ma la realtà è che il progetto è unico e può essere considerato in esercizio solo quando sarà completato, al di là dei lotti amministrativi.

Resta da capire la valenza dell'investimento in assenza di uno sfogo efficiente a Nord verso la A1 e di un collegamento a Sud con le tangenziali di Prato fino alle trasversali costruite dalla Declassata e dalla S.R: 66 che sulla S.S. 325.

Nel capitolo "Altri Interventi" ritroviamo la ormai anacronistica Bretella Lastra a Signa-Prato, senza dati di costi e tempi.

Riteniamo sia tempo di cessare questa previsione non più necessaria e pensare ad altre forme di collegamento.

Conclusioni

Il giudizio che appare dalla sintetica lettura del documento è quello di trovarsi di fronte ad un piano conservatore, in cui non ci si spinge su scelte innovative, basandosi su dati di un quadro conoscitivo statico, non proiettato verso ipotesi di sviluppo da costruire ed indirizzare mediante la progettazione di infrastrutture ma anche attraverso la riorganizzazione del sistema di governo e gestione della mobilità sul territorio di persone e merci.

Per quanto riguarda Prato, è singolare la modestissima parte che la seconda città della Toscana, baricentro della Piana della Toscana Centrale, prima produttrice di merci della Regione, riveste nelle previsioni di Piano.



Ordine degli Ingegneri della Provincia di Prato

Il declino del sistema produttivo pratese, fra gli altri fattori è profondamente legato alle carenze infrastrutturali del territorio, espulso di fatto dalle direttrici principali del traffico nazionale, mal collegato con porti ed aeroporti, privo di un razionale sistema di supporto per i flussi di attraversamento e dotato di una rete interna di trasporti pesantemente carente.

Di ciò la Regione si fa carico per aspetti marginali ma senza prevedere, se non genericamente, interventi incisivi a correzione di questa situazione.

L'unico intervento strutturale effettivamente pianificato sembra essere quello per la terza corsia della A11; il resto sono interventi di importanza secondaria e non risolutiva.

Per Prato un piano non sufficiente, a cui non è ferma intenzione degli scriventi rispondere con proposte progettuali ben supportate e mirate per lo sviluppo delle potenzialità esistenti nell'area, che non può avvenire in assenza di infrastrutture adeguate, realizzate in tempi certi e con un sistema di controllo e gestione moderno che permetta l'ottimizzazione dei costi economici e sociali legati alla mobilità, che deve tornare ad essere un generatore di ricchezza e non un onere da sopportare.

Prato 13 Novembre 2013

Ordine degli Ingegneri di Prato
Della Provincia di Prato
Il Presidente
Dott. Ing. Patrizio Raffaello Puggelli