

## PRATO 2030

### ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO

Medie annuali 2024 ( $\mu\text{g}/\text{mc}$ )

**PM10**

**23**

Riduzione delle concentrazioni necessaria (%)

**-11%**

Prato avrà il suo bel da fare per ridurre dell'11% le emissioni di pm10, così come rilevato dal dossier Mal'Aria 2025 di Legambiente, per farsi trovare pronta all'appuntamento con la prossima Direttiva sulla Qualità dell'Aria, che farà propri limiti di esposizione molto prossimi a quelli suggeriti dall'OMS.

Fonte: elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2024

### TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

**TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)**

**62**

**OBIETTIVO 2030**

al di sotto di 35

**INCIDENTI: MORTI E FERITI (OGNI 1.000 AB/ANNO)**

**4,8**

al di sotto di 2

Piuttosto alto il tasso di motorizzazione della città toscana, ben 62 auto ogni 100 abitanti.

Dunque, Prato si attesta nella parte alta della classifica nazionale per il rapporto tra mezzi circolanti e abitanti. Un parco veicolare che conta oltre 120.000 veicoli, di cui circa il 35% a gasolio costituite per la età circa da motorizzazioni euro6. La sfida è molteplice. Non soltanto perché il capoluogo toscano dovrà impegnarsi nel rimodulare lo share modale, rendendo meno attraente l'auto privata, ma anche perché questo impegno dovrà fare il paio con una politica integrata per una maggiore sicurezza stradale. Infatti, secondo l'osservatorio di facile.it, portale assicurativo, Prato sembra essere la provincia italiana con la più alta percentuale di incidenti stradali denunciati nel 2024, 3,35% a fronte di una media regionale dell'1,7%. Il dato dei 4,8 sinistri gravi ogni 1000 abitanti dovrà necessariamente essere dimezzato entro il 2030, secondo gli obiettivi del PNSS.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024



## TRASPORTO PUBBLICO

### DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)



### BUS COMPLETAMENTE ELETTRICI



### OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



### MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Lenta la sostituzione dell'attuale parco bus circolante. Al momento solo 4 veicoli elettrici, su una flotta di 97 mezzi, hanno preso servizio nelle linee cittadine. Per il 2026 ne sono attesi ulteriori 9, portando così la quota del tpl elettrico a circa il 13%. Non è presente alcuna rete di mobilità a zero emissioni di tipo TRM o BRT e solo recentemente la Regione, e il Comune si sono fatti promotori di un progetto per una linea metrotranviaria che dalla stazione ferroviaria di Prato si colleghi con Campi Bisenzio, la zona industriale dell'Osmannoro e Peretola, innestandosi nel sistema tranviario fiorentino. Occorre accelerare in questo senso, soprattutto per rispettare gli ambiziosi impegni fissati dall'adesione di Prato alla Missione per la neutralità climatica al 2030. A tal proposito, a marzo 2024 è stato firmato il "Contratto di Città sul Clima" che il Comune di Prato presenterà alla Commissione Europea insieme al "Piano di azione per la neutralità climatica al 2030".

Motivo per cui, oltre ad una più celere transizione del TPL con modelli di bus full electric, la città dovrà necessariamente impegnarsi nel potenziare l'offerta di sharing mobility cittadina, che oggi può contare solo su una dotazione di 200 monopattini elettrici, operativi secondo una formula ibrida free floating-station based. Sono infatti 24 gli hub point distribuiti nei circa 16 kmq dell'area operativa pratese.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024; Comune di Prato

## CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

### PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)



### STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



I percorsi ciclabili nei 7 anni tra il 2016 ed il 2022, sono passate 64 a 119 km. Un buon incremento che, comunque, tiene indietro Prato rispetto allo standard europeo per centro urbano di analoghe dimensioni. Sembra che la volontà dell'amministrazione sia quella di proseguire l'investimento sulle infrastrutture ciclabili, anche con l'intento di connettere la rete delle ciclabili cittadine con ulteriori 60 km rispetto all'attuale, dunque perseguendo gli obiettivi del Biciplan. La sfida rimane quella di migliorarne sempre più la fruibilità, con una progettazione mirata ad eliminare eventuali ostacoli o punti di interruzione, limitando la promiscuità tra pedoni e



bici (laddove possibile) e valorizzando con una adeguata segnaletica che indichi direzioni e distanze per raggiungere i luoghi chiave della città.

Sul fronte delle ciclovie, a maggio 2024 è stato inaugurato il tratto pratese della “super ciclabile” che collegherà Prato e Firenze. Due chilometri dei 14 totali che attraverseranno i comuni di Sesto Fiorentino, Calenzano e Campi Bisenzio per raggiungere Firenze. La città è anche impegnata nel promuovere la mobilità attiva nei percorsi casa-scuola, ad esempio con “linee” di piedibus. L’esperienza delle strade scolastiche potrebbe quindi rappresentare la nuova sfida su cui la città potrebbe cimentarsi per mettere l’infanzia, e più in generale le persone, al centro della pianificazione urbana.

Del 2020 l’ordinanza che istituisce una zona omogenea a velocità massima di 30 km/h, coincidente con l’area delimitata dalle mura medievali.

Eppure, Prato per la sua armatura urbana ben si presterebbe al paradigma di Città30 che, come noto, non prevede soltanto l’adozione diffusa di limiti a 30 km/h, ma anche la trasformazione dello spazio cittadino finalizzata a garantire la convivenza sicura tra le varie utenze della strada. Un approccio necessario non solo per incrementare notevolmente la sicurezza stradale, come dimostrato dall’esperienza di Bologna, ma anche ad aumentare la generale vivibilità della città. L’amministrazione ha dimostrato interesse nell’ultimo biennio nel modello della città30, cercando di incrementare zone30 e il numero dei tratti a velocità ridotta, seppur non ipotizzando una vera e propria Prato Città30.

### Prato a 30km/h?

Il Tom Tom traffic index ci aiuta a superare la percezione circa l’impossibilità di poter percorrere le strade urbane a 30km/h, mantenendo inalterate le nostre abitudini e aumentando enormemente la sicurezza stradale. Prato non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 33 km/h, dunque prossima rispetto al limite suggerito.

**Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 18 min**

**Velocità media: 33 km/h**

Ecosistema Urbano 2024; Comune di Prato

## TRAFFICO E AREE “A ZERO EMISSIONI”

Il Comune di Prato ha istituito permanentemente, tre aree urbane dove la circolazione è limitata su base oraria e per motorizzazione dei veicoli. In particolare, la Zona a Traffico Limitato (ZTL A) la circolazione è vietata a tutti i veicoli a motore per tutto il giorno e tutti i giorni. Gli accessi alle strade soggette a ZTL sono delimitati da varchi elettronici in funzione 24 ore su 24, quindi, solo chi è in possesso degli appositi permessi può attraversare il varco ed entrare nella ZTL. Qui vige il limite massimo di velocità di 10 km/h.

La Zona a Traffico Limitato (ZTL B) (7.30-18.30) si estende per un raggio di circa 500 metri, partendo da piazza del Comune e comprende quasi tutta l’area racchiusa entro le mura cittadine. È vietata la circolazione per i veicoli a motore tutti i giorni (compreso la domenica), dalle ore 7.30 alle ore 18.30. Possono accedere solo i veicoli che hanno l’apposito permesso. Infine, la Zona a Traffico Controllato (ZTC), dalle ore 8.30 alle 18.30 di tutti i giorni feriali non possono circolare autovetture a benzina Euro 1 o inferiori, autovetture a diesel Euro 3 o inferiori, veicoli per il trasporto merci a benzina Euro 1 o inferiori e a diesel Euro 2 o inferiori.

## INFRASTRUTTURE DI RICARICA

**ATTIVE**

**39**

Appena 39 le colonnine di ricarica attive nel capoluogo toscano. Un’infrastruttura embrionale che serve un parco elettrico circolante altrettanto esiguo. Secondo Aci, infatti, al 2023 erano soltanto 659 le auto full electric su 120.804 autoveicoli in circolazione. La capillare diffusione delle colonnine di ricarica è senza ombra di dubbio un “game changer” rispetto al possibile aumento dei veicoli elettrici nei capoluoghi italiani. Un aumento necessario non soltanto a favorire l’aumento delle auto private a zero emissioni, ma anche di flotte in sharing e aziendali.

Fonte: Piattaforma Unica Nazionale





LEGAMBIENTE



# LE PROPOSTE

Per uscire dall'emergenza smog, occorre intraprendere azioni e politiche mirate e strutturali, volte a ridurre le emissioni da tutti i settori che sono corresponsabili dell'inquinamento atmosferico, coinvolgendo e responsabilizzando decisori politici e cittadini verso un cambio di paradigma ormai non più rinviabile.

## BISOGNA MUOVERSI SENZA INQUINARE

Chiediamo il potenziamento del trasporto pubblico locale, che deve essere sostenibile ed efficiente, aumentando anche le corsie preferenziali e il blocco immediato dei veicoli più inquinanti. Al 2030 i mezzi dovranno essere solo a emissioni zero come già previsto a Torino, Cagliari, Bergamo e Milano.

## DOBBIAMO AVERE CITTÀ A MISURA D'UOMO E NON DI MACCHINE

Stop progressivo alla circolazione delle auto nei centri delle città. Senza deroghe e senza scappatoie, come quelle richieste per gli obsoleti euro4. Occorre ripensare allo spazio pubblico delle città, cominciando dall'estensione delle aree pedonali e dalla creazione di percorsi ciclo-pedonali che connettano intere porzioni di città e di quartieri. I cittadini devono sentirsi liberi di muoversi a piedi e in sicurezza nella vita di tutti i giorni.

## È NECESSARIO MUOVERSI "LEGERI"

Spazio alla mobilità attiva in tutte le sue forme (a piedi, in bici, col monopattino), favorendo come in programma a Parigi l'approccio "15 minuti": città, comuni e quartieri dove tutti i servizi essenziali sono raggiungibili a piedi in un quarto d'ora.

## DOBBIAMO RISCALDARCI SENZA INQUINARE

Serve una mappatura degli impianti di riscaldamento domestici esistenti con un progressivo abbandono delle caldaie a gasolio e carbone da subito, a metano nel giro di pochi anni, puntando verso abitazioni ad emissioni zero servite da sistemi a pompe di calore a gas refrigeranti naturali.

## BISOGNA CONSIDERARE ANCHE IL METANO NELLE POLITICHE SULL'INQUINAMENTO

Nell'ottica di integrare le politiche su clima, energia e qualità dell'aria, è necessario - oltre alle riduzioni necessarie ossidi di azoto (NOx) e composti organici volatili (COV), ridurre le emissioni metano (CH<sub>4</sub>) per ridurre significativamente l'ozono troposferico (O<sub>3</sub>).

## DOBBIAMO RIDURRE GLI ALLEVAMENTI INTENSIVI

Andrebbe rivisto l'intero sistema agrozootecnico, specialmente quello nella pianura padana, mediante la riduzione del numero di capi allevati in maniera intensiva e attraverso l'implementazione di buone pratiche come la copertura delle vasche o ponendo dei limiti e dei controlli agli spandimenti di liquami. Ne beneficerebbe non solo l'intero comparto - che produrrebbe meno in termini quantitativi ma meglio in termini qualitativi - ma anche il territorio e la qualità dell'aria.





**DAL 4 FEBBRAIO AL 18 MARZO 2025**

**Non ci può essere transizione ecologica senza un profondo cambiamento delle città:** occupano il 4% della superficie europea, ospitano il 75% dei suoi abitanti e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni complessive di CO<sub>2</sub>. Sono il nodo cruciale da cui partire per cambiare davvero il Paese.

**Con la campagna itinerante Città2030, Legambiente prenderà in esame il percorso che i principali capoluoghi italiani hanno intrapreso per arrivare pronti alle scadenze del 2030, come la nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), il taglio delle emissioni così come previsto dal Fitfor55 e il dimezzamento delle vittime della strada.**



**LEGAMBIENTE**

Seguici su [legambiente.it](https://www.legambiente.it)

