

VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL P.T.C. PER LA RISORSA: LE CITTÀ E GLI INSEDIAMENTI URBANI

STATO DELLA RISORSA

La lettura dell'impianto dell'insediamento provinciale, delle sue dinamiche di medio periodo, delle sue "criticità", "necessità di essere misurata su quella che è l'individuazione delle sue principali "invarianti" che ne hanno determinato l'assetto, la forma e le regole evolutive rispetto al sistema ambientale e geografico. Tale analisi segnala come, in definitiva, il "virtuoso policentrismo", che ha strutturato il complesso sistema naturale su cui poggia il territorio provinciale abbia retto – con progressive e cumulative aggiunte – fino alle soglie della grande accelerazione industriale verificatisi nel primo dopoguerra.

In sintesi, per quanto riguarda il sistema insediativo provinciale nel suo insieme, il rapporto virtuoso fra forma territoriale, attività antropiche, ciclo delle risorse e loro uso si è potuto riprodurre sostanzialmente fino a quando – con lo sviluppo del modello organizzativo distrettuale – il forte sprawl urbano industriale non ha colonizzato in maniera crescente ogni interstizio del sistema dei borghi a ridosso del centro urbano e, successivamente, gran parte della pianura e delle sue pressentie insediative e rurali.

Le dinamiche demografiche ed insediative che avevano caratterizzato il sistema urbano provinciale fino all'inizio degli anni '90 sembrano avere effettivamente rafforzato la tendenza verso il policentrismo insediativo con un accrescimento particolare e per certi aspetti eccessivo dei comuni del Montalbano e anche di Vaiano. In realtà tale tendenza – che vedeva in sostanza una notevole flessione del tasso di servizi intercomunale e una perdita anche dei comuni dell'alta valle del Bisenzio – registra una inversione di tendenza nell'ultimo periodo intercensuario con i segni di una cospicua ripolarizzazione verso il centro di Prato. Tale fenomeno appare fortemente connesso da un lato alle politiche residenziali ed edilizie che trovano nel Comune di Prato un forte accelerazione a metà degli anni '90 e, dall'altro, al congiunto flusso migratorio sia di origine extracomunitaria che dalla limitrofa area fiorentina ove il mercato residenziale manifesta non trascurabili elementi di rigidità e limitazione dell'offerta. Tale dinamica è peraltro anche da collegare alla debolezza offerta di servizi alla persona e per la mobilità che molti dei comuni della provincia presentano, ove, molto spesso, a fronte di notevole crescita dei residenti non si sono sviluppate adeguate politiche per il trasporto pubblico di livello metropolitano e provinciale ed una adeguata offerta di servizi sia di tipo commerciale che formativo, almeno per la prima sottoarea. È da osservare, comunque che, in particolare per la Val di Bisenzio, malgrado l'alto tasso penalizzanti cui si accennava si assiste ad un importante ritorno insediativo che si espresse in una inversione del processo di declino residenziale. Tale ritorno s'è in parte da collegare ad un fenomeno di reinsediamenti dei primi immigrati verso centro tessile una volta raggiunta la pensione. dall'altro è anche stato di un apprezzamento e rivalorizzazione delle qualità ambientali del contesto vallivo e di un certo "rango urbano" raggiunto in particolare da Vaiano. Inoltre a ciò si collega uno specifico processo di recupero di alcuni borghi storici minori a fini residenziali e di alcuni importanti manufatti e complessi rurali ai fini del recupero e sviluppo di attività legate alla agricoltura e al turismo rurale. L'analisi aggregata dell'uso del suolo induce peraltro a fare alcune considerazioni di un certo interesse rispetto a quanto è stato osservato più sopra. Nel suo insieme il territorio provinciale – consistente in circa 36.553 ha – presenta in forma aggregata una netta prevalenza di territorio "aperto" destinato ad usi e funzioni di tipo agroforestale e di valorizzazione ambientale in genere. Oltre l'82% della superficie provinciale (30.068 ha) presenta questa caratteristica con una superficie riconducibile a caratterizzazione boschiva che tocca il 56% di quella provinciale. Se poi a questo si aggiunge che la maggior parte del suolo urbanizzato è concentrato nella pianura pratese – ed in particolare nella sua parte settentrionale - si può facilmente capire come l'enorme serbatoio di "territorio aperto" sia configurato come una dotazione patrimoniale da custodire e, al contempo, da valorizzare come risorsa e fattore di diversificazione e sviluppo dell'intera economia provinciale.

OBIETTIVI PER LA RISORSA | ELEMENTI DI CRITICITA' INTERNI AL CORPO DELLE N.T.A.

VAL BIENZIO E MONTEFERRATO		DESCRIZIONE OBIETTIVO	CODICE COERENZA	CODICE COERENZA ESTERNO	VALORI	COEFFICIENTE	INTELLIGIBILITÀ	TIPOLOGIA	VALORI	TIPOLOGIA	VALORI	VALORI
	OBIEETTIVO_XXI	si richiede l'efficienza del ruolo degli insediamenti urbani e rurale, anche al fine della rivitalizzazione della complessità del sistema insediativo urbano, insediando e servendo in aree, centri, insediamenti e sottogruppi e isolati	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	1						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree residenziali a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	1	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	1						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	3						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	3						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	11	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	11	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	4						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	11	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						

PIANA		DESCRIZIONE OBIETTIVO	CODICE COERENZA	CODICE COERENZA ESTERNO	VALORI	COEFFICIENTE	INTELLIGIBILITÀ	TIPOLOGIA	VALORI	TIPOLOGIA	VALORI	VALORI
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	1	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	11	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	11	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						

MONTALBANO		DESCRIZIONE OBIETTIVO	CODICE COERENZA	CODICE COERENZA ESTERNO	VALORI	COEFFICIENTE	INTELLIGIBILITÀ	TIPOLOGIA	VALORI	TIPOLOGIA	VALORI	VALORI
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	11	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	4	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	1	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	2	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	1	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	2	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	1	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	3						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	1	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	1	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						
	OBIEETTIVO_XXI	si favorisce la nascita delle aree produttive da destinare a fini di:	COERENZA DI COERENZA INTERNO	1	COERENZA DI COERENZA ESTERNO	2						

COEFFICIENTE DI COERENZA INTERNA: 0,41 | INTERVALLO: -3/+3

VALUTAZIONE EFFETTI P.T.C.

Nei confronti della risorsa Città ed Insediamenti gli obiettivi del P.T.C. di S.I.T.L. che di S.T.F., in risposta al quadro conoscitivo e sulla base delle volontà dell'Amministrazione, tendono ad esaltare il policentrismo e le identità locali favorendo il presidio antropico delle zone montane e l'incremento di servizi diffusi, promuovendo la riqualificazione urbana, sia residenziale che produttiva, promuovendo la salvaguardia ed il recupero del suolo privilegiando il recupero ed il riuso e tutelando gli spazi inediti. Le invarianti strutturali sono volte a tutelare il modello insediativo e territoriale, il ruolo del sistema produttivo soprattutto sul piano del knowhow, il peculiare paesaggio urbano del distretto tessile nei suoi valori storicamente consolidati. Le norme sull'integrità delle risorse intercettano il patrimonio storico-urbano attraverso esplicite azioni di tutela dei centri storici. Il P.T.C. dedica, quindi, un intero capo delle N.T.A. al governo della risorsa Città ed Insediamenti, nell'ambito del quale, perseguendo gli obiettivi e le invarianti definite nei sistemi territoriali locali, sono dettate prescrizioni puntuali per governare le diverse tipologie insediative: centri antichi, insediamenti prevalentemente residenziali, insediamenti misti, insediamenti produttivi. Dal punto di vista delle "localizzazioni" infine gli episodi più significativi sono senza dubbio quello della previsione del nuovo presidio ospedaliero di Prato, i potenziali effetti impattanti sono compensati dalle prescrizioni relative sulle previsioni infrastrutturali e sulla contestuale realizzazione di un parco ospedaliero, e quello della previsione del parco archeologico di Guelfino in "coabitazione" con l'Interporto. Il tema urbano è quindi affrontato dal P.T.C., in linea con le scelte strategiche e programmatiche, in maniera coerente e completa e fondata su un solido quadro conoscitivo; le azioni relative, esplicitamente informate da scelte sostenibili, non possono che avere effetti potenzialmente positivi sulla risorsa città ed insediamenti. Riguardo invece alla coerenza interna del Piano la valutazione non può per ora essere positiva: il coefficiente di coerenza interno, che esprime il livello di connessione tra gli obiettivi e le prescrizioni, è estremamente basso (pari a 0,41, in relazione ad un minimo accettabile pari ad 1 e ad un massimo pari a 3). L'unica soluzione possibile per far fronte a tale criticità è nella redazione di obiettivi idonei al collegamento con prescrizioni attenuamente "accettabili" e, parallelamente, nella redazione di prescrizioni che consentano il raggiungimento di obiettivi sospesi su un quadro disciplinare non definito sul piano prescrittivo. La mancanza di obiettivi collegati ad alcune prescrizioni inoltre ha un effetto secondario non trascurabile: l'impossibilità di valutare gli effetti della norma sulle risorse ambientali.

VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL P.T.C. PER LA RISORSA: LA RETE DELLE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

STATO DELLA RISORSA

La complessità di una sistema insediativo come quello della provincia di Prato, caratterizzata da così forti differenze di mix funzionali e di intensità di uso, da "picchi e gole" che si alternano sul territorio e nell'arco temporale della giornata, comportano, come si può facilmente immaginare, non pochi problemi di gestione del sistema infrastrutturale per la mobilità. Questo, oltretutto, in un'area ove si contano i più alti indici di motorizzazione pro capite italiani e ove si situa un modello produttivo post-fordista incentrato sull'estrema intensità delle interazioni commerciali (merci e persone). In generale si può dire che le principali criticità del sistema infrastrutturale riguardano:

- una scarsa adeguatezza della mobilità alla presenza di strutture commerciali, direzionali e produttive che ormai, in misura rilevante, caratterizza i più importanti insediamenti specialistici provinciali ed in particolare della piana pratese;
- la debole relazione, legata anche a comprensibili problemi gestionali, con la forma policentrica del sistema insediativo provinciale che rende scarsamente connessi in particolare -soprattutto dal punto di vista del trasporto pubblico- i centri situati alle "estremità" del territorio della provincia (Val di Bisenzio e Montalbano, ma anche Montemurlo);
- la complessiva debole offerta del trasporto pubblico con particolare riferimento alle possibilità di spostamento gomma-ferro verso la mobilità diretta verso la piana pratese e verso Firenze.

La situazione del traffico e della mobilità appare fortemente influenzata dalle dinamiche dell'area urbana pratese. Facendo astrazione dall'autostrada Firenze-Mare (che serve un traffico di circa 60.000 veicoli equivalenti/giorno tra Prato Est e Prato Ovest), le direttrici che presentano i maggiori carichi veicolari -spesso superiori ai 30.000 veicoli eq./giorno, sono la Declassata e la Prima tangenziale. Si tratta di valori da ritenersi critici nel tratto della Declassata ancora organizzato ad unica carreggiata ed una corsia per senso di marcia. Lungo la Prima tangenziale, il traffico tende ad aumentare mano a mano che ci si avvicina alla Declassata, sulla quale invece si registrano carichi veicolari crescenti da Ovest verso Est. Ciò testimonia la forte attrazione svolta dallo svincolo di Prato Est, utilizzato da quasi 50.000 veicoli eq./giorno, prevalentemente diretti verso Firenze. Il ruolo quasi partitico svolto dallo svincolo, rispetto al ramo occidentale dell'autostrada, fa sì che il tratto Prato Est-Firenze Ovest risulti il più trafficato dell'intero nodo autostradale fiorentino (quasi 100.000 veic eq./giorno). In prospettiva va inoltre considerato che in quest'area sono destinati a gravitare anche i carichi veicolari generati dall'interporto, od stradati sulla Mezzana-Peretti-Ricasoli e sulla Prato-Signa. Si profila con una certa evidenza la necessità di affrontare in termini prioritari il tema di un riassetto del nodo infrastrutturale con il fine di ridurre la pressione del traffico su Prato Est. Occorre osservare che i grandi temi della mobilità a scala metropolitana possono essere affrontati soltanto affiancando ai necessari adeguamenti della rete stradale, anche un forte potenziamento dei servizi ferroviari. A tale proposito, il PTCP assume fin dalla fase conoscitiva le ipotesi e le strategie già attivate dai diversi soggetti: l'attivazione del servizio ferroviario metropolitano Pistoia-Prato-Firenze, secondo uno schema cadenzato ad alta frequenza, con realizzazione di nuove fermate a Mazzone-Montemurlo, Prato-San Paolo e Prato-La Macina; la ristrutturazione del servizio ferroviario regionale della Val di Bisenzio, secondo uno schema cadenzato semi-diretto a media frequenza, con realizzazione di nuove fermate a Prato-Santa Lucia, La Briglia e Camignanello. Si assume pertanto come coerente con il quadro attuale il graduale rafforzamento della rete di trasporto pubblico urbano previsto dal Comune di Prato e dalla Provincia, che, a medio-lungo termine, dovrebbe assumere valenza territoriale, con innervamento dell'intero distretto tessile, ed attestamenti esterni a Montemurlo, Poggio a Caiano e Campi Bisenzio. A tale fine, appaiono strategiche le Linee ad Alta Mobilità (LAM) e i rispettivi nodi di interscambio, collocati lungo la Declassata.

OBIETTIVI PER LA RISORSA ELEMENTI DI CRITICITA' INTERNI AL CORPO DELLE N.T.A.

Comune	Descrizione Obiettivo	Coerenza Interna	Coerenza Esterna	Obiettivo Sintetico	Prescrizione	Risorsa	Zona S.T.
VAL BISENZIO E MONTERRATO	OBIE TTIVO_018_1: si migliorino l'accessibilità complessiva, attraverso l'adeguamento della rete esistente, in particolare nelle quote di collegamento a servizi ferroviari e alla infrastruttura di sistema regionale esistente.	1	1	OBIE TTIVO_018_1: È necessario un adeguamento degli effetti degli attraversamenti stradali in condizioni di incompatibilità del traffico con i valori urbanistici e i qualità urbanistiche. OBIE TTIVO_018_2: È necessario un adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	PRESCRIZIONE 1 PRESCRIZIONE 2	RISORSA 1 RISORSA 2	ZONA_018_1 ZONA_018_2
	OBIE TTIVO_018_2: la localizzazione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico deve essere funzionale e integrativa con la struttura e l'organizzazione dei servizi in genere.	1	1				
	OBIE TTIVO_018_3: il miglioramento delle diverse tipologie di rete e rapporti della struttura del territorio.	2	2				
	OBIE TTIVO_018_4: il completamento e adeguamento dei collegamenti infrastrutturali, con il supporto di reti alternative e sviluppo del proprio sistema e della rete esistente.	1	1				
	OBIE TTIVO_018_5: il completamento dei collegamenti nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_018_6: il completamento dei collegamenti nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_018_7: il completamento dei collegamenti nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_018_8: il completamento dei collegamenti nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_018_9: il completamento dei collegamenti nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_018_10: il completamento dei collegamenti nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
PIANA	OBIE TTIVO_019_1: si debbono assicurare gradualmente e completamente gli obiettivi della rete infrastrutturale complessiva, con la costruzione con maggior efficienza e in un più breve periodo.	1	1	OBIE TTIVO_019_1: È necessario l'accessibilità e la connettività alla rete di sistema nazionale e regionale per gli S.T.L. per i territori limitati e per le attività produttive e le attività produttive urbane, anche con la realizzazione di strutture anche sostenibili (S.T.L.) e nodi di Prato all'interno di prima tangenziale e Area delle Industrie. OBIE TTIVO_019_2: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_019_3: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_019_4: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_019_5: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_019_6: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_019_7: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_019_8: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_019_9: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_019_10: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	PRESCRIZIONE 1 PRESCRIZIONE 2 PRESCRIZIONE 3 PRESCRIZIONE 4 PRESCRIZIONE 5 PRESCRIZIONE 6 PRESCRIZIONE 7 PRESCRIZIONE 8 PRESCRIZIONE 9 PRESCRIZIONE 10	RISORSA 1 RISORSA 2 RISORSA 3 RISORSA 4 RISORSA 5 RISORSA 6 RISORSA 7 RISORSA 8 RISORSA 9 RISORSA 10	ZONA_019_1 ZONA_019_2 ZONA_019_3 ZONA_019_4 ZONA_019_5 ZONA_019_6 ZONA_019_7 ZONA_019_8 ZONA_019_9 ZONA_019_10
	OBIE TTIVO_019_2: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_019_3: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_019_4: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_019_5: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_019_6: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_019_7: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_019_8: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_019_9: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_019_10: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
MONTALBANO	OBIE TTIVO_020_1: si debbono assicurare gradualmente e completamente gli obiettivi della rete infrastrutturale complessiva, con la costruzione con maggior efficienza e in un più breve periodo.	1	1	OBIE TTIVO_020_1: È necessario l'accessibilità e la connettività alla rete di sistema nazionale e regionale per gli S.T.L. per i territori limitati e per le attività produttive e le attività produttive urbane, anche con la realizzazione di strutture anche sostenibili (S.T.L.) e nodi di Prato all'interno di prima tangenziale e Area delle Industrie. OBIE TTIVO_020_2: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_020_3: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_020_4: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_020_5: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_020_6: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_020_7: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_020_8: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_020_9: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote. OBIE TTIVO_020_10: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	PRESCRIZIONE 1 PRESCRIZIONE 2 PRESCRIZIONE 3 PRESCRIZIONE 4 PRESCRIZIONE 5 PRESCRIZIONE 6 PRESCRIZIONE 7 PRESCRIZIONE 8 PRESCRIZIONE 9 PRESCRIZIONE 10	RISORSA 1 RISORSA 2 RISORSA 3 RISORSA 4 RISORSA 5 RISORSA 6 RISORSA 7 RISORSA 8 RISORSA 9 RISORSA 10	ZONA_020_1 ZONA_020_2 ZONA_020_3 ZONA_020_4 ZONA_020_5 ZONA_020_6 ZONA_020_7 ZONA_020_8 ZONA_020_9 ZONA_020_10
	OBIE TTIVO_020_2: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_020_3: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_020_4: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_020_5: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_020_6: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_020_7: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_020_8: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_020_9: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				
	OBIE TTIVO_020_10: il completamento e adeguamento del collegamento nella zona industriale e nelle quote.	1	1				

COEFFICIENTE DI COERENZA INTERNA: 0,76 **INTERVALLO: -3/+3**

VALUTAZIONE EFFETTI P.T.C.

Alle notevoli criticità della mobilità nel territorio provinciale il P.T.C. risponde perseguendo obiettivi che si muovono su più piani: miglioramento dell'accessibilità complessiva interna ed esterna alla Provincia, incentivazione e potenziamento del trasporto collettivo, mitigazione degli effetti degli attraversamenti stradali nei centri urbani, separazione del traffico commerciale e industriale da quello privato, valorizzazione e potenziamento della rete ciclabile, integrazione delle diverse modalità di mobilità e delle diverse reti di trasporto, recupero e riqualificazione dei tracciati storici e della sentieristica. Come invarianti strutturali sono assunti i ruoli ricoperti dalle principali infrastrutture stradali e ferroviarie. Uno dei quattro Sistemi Funzionali è inoltre significativamente dedicato alla mobilità, tuttavia gli obiettivi relativi, pur estesi all'intero territorio provinciale a differenza di quelli di S.T.L. "specializzati" per Sistema Territoriale, non presentano significative diversità, o quanto meno integrazioni, rispetto a questi, rappresentando in tal modo una criticità di efficienza e di lettura all'interno del Piano. Anche nel caso delle infrastrutture, come in quelli degli insediamenti e del territorio rurale, una sezione delle N.T.A. è dedicata alle prescrizioni di governo della risorsa, prescrizioni che si affiancano a quelle del S.F. della mobilità. In questo capitolo si precisano le modalità di governo della risorsa che è già stata trattata nella definizione delle funzioni della mobilità nel sistema funzionale. Queste prescrizioni organizzano l'apparato normativo sui tre livelli di progetto del sistema della mobilità definiti dal sistema funzionale: la rete sovralocale, la rete locale, i percorsi ciclopedonali ed escursionistici. Dal momento che nel PTC il progetto per la rete della mobilità è organizzato con progetti specifici, di rete e puntuali su ognuno dei tre livelli, le norme risultano riferite a questo livello di dettaglio del progetto. Le principali previsioni infrastrutturali riguardano la proposta di connessione "ad alta" tra Asse delle Industrie e Seconda Tangenziale, per specializzare e differenziare il trasporto su questa infrastruttura e sulla Declassata, la proposta di un nuovo canale "Prato Sud", la connessione dell'Asse delle Industrie con la Prato-Signa, il duplice ruolo dell'Interporto (suo infrastrutturale ed archeologico), l'adeguamento della SS. 325. Il P.T.C. affronta quindi questo tema di grande complessità con coraggio e compiendo un notevole sforzo conoscitivo (si vedano, oltre alla Relazione Analitica del Quadro Conoscitivo, anche i tre tomi di schede dedicate al network stradale, connesse alla rappresentazione cartografica) e rispondendo con scelte normative potenzialmente adeguate alle principali criticità rilevate; i suoi effetti sulla risorsa si possono quindi considerare largamente positivi, pur con le criticità accennate sull'eccessiva ripetitività degli obiettivi tra S.F. e S.T.L. e su un valore eccessivamente basso del coefficiente di coerenza interna, pari a 0,76.

