

Prato

Nella capitale della lana il problema più urgente da risolvere è il traffico  
La ricetta del sindaco Fabrizio Mattei

## Prato, la sfida al caos viaggia sul tram del futuro

DALL'INVIATO DANIELE PUGLIESE

IN CITTÀ CI SONO SETTE MACCHINE OGNI DIECI ABITANTI, CONTRO LE CINQUE DEL RESTO D'ITALIA. SOLO I BAMBINI E I NONNI PIÙ ANZIANI NON SIEDONO AL VOLANTE

«È come una sventagliata di coriandoli sparsi sul territorio», dice con il linguaggio colorito della gente di queste parti Fabrizio Mattei, sindaco di Prato al secondo mandato con 3.700 preferenze personali e il 50,6% dei voti raccolti dalla sua coalizione di centro sinistra. La metafora carnevalesca gli serve per descrivere la sua città, o meglio la sua città com'era. Tutti sanno che Prato è la capitale della lana e che il suo sistema produttivo è organizzato su una miriade di piccole aziende (circa 8 mila in tutto il distretto industriale con 44 mila addetti e quasi 9 mila miliardi di fatturato) ognuna delle quali è poco più che il singolo reparto di un'immensa fabbrica, che sviluppa il suo ciclo produttivo in una decina di fasi.

«Qualcuno - dice Fabrizio Mattei - si è divertito a fare il calcolo di quanti chilometri percorre una pezza di lana fra l'arrivo della materia prima e il prodotto finito». Il risultato è che quello che nelle fabbriche si svolge a bordo di carrelli robot lungo i corridoi di un capannone, a Prato circola per strada su furgoncini e Ape da un'azienda all'altra, le quali sono a lungo state sparpagate per la città appunto come coriandoli casualmente gettati.

La prima riorganizzazione di questo delicato congegno a cui gli economisti hanno guardato con la curiosità e l'ammirazione che i cercatori d'oro avevano per i torrenti di montagna, è stata la costruzione dei macrolotti, aree industriali in cui accorpate botteghe e laboratori sparpagliati per ogni dove. I capannoni sono sorti a sud della città, nella piana, lungo l'autostrada che porta da Firenze alla Versilia e sull'asse che congiunge, come una metropoli da un milione e mezzo di abitanti, il capoluogo toscano, Prato e Pistoia.

Sul piano regolatore varato dalla passata giunta Mattei c'è una tangenziale che costeggia la città proprio su quel lato della città che dovrebbe alleggerire la viabilità ordinaria dal traffico industriale, il quale è stato a tal punto un problema per Prato che - racconta ancora il sindaco - abbiamo fatto cancellare il nostro nome dai cartelli d'uscita dell'Autostrada del Sole, per evitare che i Tir uscissero al casello di Calenzano e attraversassero tutto il centro abitato per raggiungere le aree industriali che si trovano a ovest, lungo la Firenze-Mare. E pensare che le città fanno a gara per avere la loro segnalazione sui traghetti autostradali.

Ma ora per Mattei è giunto il momento di mettere mano al traffico non industriale, quello che solitamente si chiama «privato». I dati che hanno in mano in comune dicono che il 91% della mobilità cittadina si svolge su mezzi privati e che a Prato ci sono 7 macchine ogni 10 abitanti contro le 5 della media nazionale: solo i nonni più anziani e i ragazzi delle elementari non siedono al volante.

«Se questo è avvenuto - dice il sindaco - è anche colpa nostra. Non si capisce perché uno dovrebbe prendere l'autobus se ci impiega almeno quanto c'impiega in macchina, se non di più. Ecco, noi dobbiamo fare in modo che con il mezzo pubblico si giunga a destinazione in meno tempo che in auto».

Questo è l'obiettivo, o se si preferisce il desiderio, e come noto è il tram che si chiama desiderio. Il quale è il mezzo, non solo di locomozione, per raggiungere il fine. La prima linea dovrà essere realizzata entro il mandato di legislatura, nell'arco cioè di 4 anni: un'operazione da 30 miliardi che coinvolge fin dalla progettazione e poi in fase di gestione i privati. Tram moderni, senza binari tracciati sull'asfalto e senza fili sospesi per aria: le rotaie saranno magnetiche, corre-



Sopra, scena di ordinario caos cittadino; sotto, il Duomo di Prato

ranno 30 centimetri sotto terra e l'elettricità arriverà da lì. Il trasporto - silenziosamente e senza emissioni atmosferiche se non quelle d'un campo magnetico - avverrà su gomma come già si sta sperimentando a Trieste e in altre città europee. Le corsie preferenziali eviteranno l'intrusione delle auto lungo i tracciati.

«Il mio obiettivo per Prato - dice Mattei - è la modernizzazione della città e la conferma della dimensione europea. Voglio dire che bisogna provvedere a una riorganizzazione dei servizi i quali devono essere paragonabili a quelli offerti in altre città di pari dimensioni in Europa. Se no che ci siamo entrati a fare? Io rispetto le decisioni assunte dai sindaci di Bologna e Milano di riaprire i centri alle auto, ma mi sembra che vadano nella direzione esattamente opposta a quello che si sta facendo nella maggior parte delle città europee, e

quindi, anche se le rispetto, non le condivido minimamente. E poi penso a quello che è successo qui nel mio precedente mandato: ho avuto tantissime contestazioni da parte dei commercianti quando ho pedonalizzato via del Serraglio, ma quando hanno visto che quella scelta invogliava agli acquisti e pagava non solo in termini ambientali ma anche economici, sono diventati loro i primi paladini della chiusura al traffico».

Anche sulla grande viabilità e sul tram Mattei ha dovuto vincere qualche resistenza, soprattutto da parte degli industriali. «Ma - chiosa -, quando hanno capito che gli oneri richiesti si sarebbero tradotti in funzionalità, efficienza, immagine... Il problema semmai è quello dei finanziamenti nazionali. Non si può continuare a pensare - aggiunge - che realtà come Prato che incidono positivamente in termini di prodotto lordo e di occupa-

zione o metropoli appunto come Firenze-Prato-Pistoia debbano provvedere da sole a infrastrutture faraoniche attingendo solo a quello che deriva dalle tasse comunali, senza poter contare su trasferimenti certi e consistenti da parte dello Stato. Prato è per dimensioni la seconda città della Toscana e la terza del centro Italia: non è più pensabile che per interventi come quelli previsti dal piano regolatore, a fronte di una spesa che si aggira attorno ai 100 miliardi all'anno, possa disporre solamente di 30 milioni».

È esplicito sull'argomento Mattei. La parola che usa è federalismo fiscale. Una quota di quello che viene tolto resta dov'è, a disposizione di chi ha messo mano al portafoglio. Ma da sindaco della coalizione di centro sinistra chiede anche di più alla politica del governo. Lo fa mettendo sul tavolo un altro esempio: «Con i fondi della Regio-

ne e della Comunità europea - dice - stiamo ultimando l'Interporto che servirà tutta la Toscana centrale e sarà strettamente collegato a quello di Livorno, permettendo l'incontro tra merci che transitano su gomma, su rotaia, via mare e tramite trasporto aereo. Ma allora le Ferrovie dello Stato devono fare il volo, bisogna che nella testa di qualcuno scatti il meccanismo che il trasporto delle merci su rotaia è un possibile business. E che se continuiamo sulla strada dei Tir che scorrazzano per ogni dove, l'Europa ci chiederà le frontiere come ha già dimostrato di poter fare. Ma è possibile che ci voglia tanto a capirlo? E davvero si pensa che una città come Firenze possa risolvere i suoi problemi di traffico se non avrà una metropolitana che decongestioni il pendolarismo automobilistico collegandola ai centri che la circondano? Ma a

# Metropolis

INFO

### Azzurri contro Chechi

Salto triplo con piroetta. È quello tentato nelle ultime settimane a Prato da Forza Italia, che si è lanciata in un duro attacco alla giunta di centro sinistra, scegliendo la via giudiziaria all'opposizione. Nel mirino della magistratura è finita così la cena di gala che il Comune ha organizzato in occasione del Campionato europeo femminile di pallanuoto e della cui organizzazione si è occupata una società tra i cui soci compare il campione olimpionico Yuri Chechi. Mentre il magistrato sta cercando di ricostruire la vicenda, le acrobazie dei Berlusconi pratesi sono arrivate anche sui tavoli regionali.

Palazzo Vecchio non possono risolvere da soli questo problema, non hanno materialmente le risorse per farlo. E perché vanificare gli sforzi di collaborazione che comuni come i nostri - mettendo da parte le logiche di campanile - stanno facendo sul fronte dello smaltimento dei rifiuti, della fornitura di servizi come acqua e gas?».

Questa è l'Europa sotto casa così come la vede Mattei da un osservatorio che per certi versi assomiglia al nord est ma dove la collaborazione fra pubblico e privato - e conseguentemente la coesione del tessuto sociale, della solidarietà e dell'accoglienza - hanno disegnato un diverso scenario.

Ma è uno scenario che il sindaco di Prato vede anche con grande preoccupazione. «C'è un solo capitolo del bilancio comunale che abbiamo aumentato - dice Mattei - è quello della spesa sociale. Il fatto è che davvero i fenomeni di nuova povertà stanno diventando allarmanti. Noi dobbiamo fare i conti con anziani che fino a poco tempo fa vivevano modestamente ma decorosamente della loro pensione e che ora si trovano con affitti schizzati dalle 400 mila lire ogni mese al milione e mezzo. E una realtà quella che sto descrivendo alla quale si aggiunge l'ancor più preoccupante situazione degli immigrati extracomunitari. A Prato ci sono 6.000 immigrati regolarizzati, di cui 3 mila cinesi. Ma per avere una foto reale bisogna essere consapevoli che sono almeno 15 mila, un decimo dell'intera popolazione. Questa è una città abituata alle immigrazioni: interi paesi del sud, ma anche di altre zone della Toscana, si sono trasferiti qui non più di 15-20 anni fa e anche i pratesi hanno conosciuto il disagio dell'espatrio. E davvero non posso dire che siano cittadini intolleranti o razzisti. Ma avverto questo senso di insicurezza che la gente prova, legato alla clandestinità, all'illegalità delle situazioni, non al colore della pelle o al paese di provenienza. Incontro le persone per strade e le sento lamentarsi dei borseggi, del furto nell'appartamento e del fatto, purtroppo vero, che chi delinque, italiano o straniero che sia, non viene punito. È questa non certezza della pena che sfiltra anche i più tolleranti. Io non posso tappare i giochi di dinanzi questi umori dei miei cittadini e sul fronte della prevenzione, dell'assistenza, delle opportunità di integrazione, del consolidamento delle occasioni di vita civile intendo impegnarmi senza risparmio di energie. Ma anche qui credo che debbano arrivare certezze dal governo nazionale: sulla regolazione dei flussi, sulla lotta alla microcriminalità, sull'efficienza della giustizia. Io non credo sia solo un problema politico quello di non lasciare alla destra l'attenzione su questi temi, ma anche di salvaguardia delle condizioni di vita di chi vive nelle nostre città: italiani e stranieri che siano».

Nuove opportunità

## Non solo soldi ma opere d'arte e cultura

Non c'è in toscano un'espressione equivalente al «laurà-dan» lombardo, ma i pratesi potrebbero tranquillamente, senza alcuno sforzo culturale, appropriarsi di quell'espressione dialettale. Nella città della lana, lo sferragliare dei telai si sente ancora nel cuore della notte e un tempo i vecchi avrebbero solo detto che vivere è faticare, senza orari e senza appelli. Ora invece più modernamente si preferisce dire che qui si lavora «just in time».

Lavorare sodo per essere più ricchi che si può, sempre di più. L'auto qui ce l'hanno tutti e la Ferrari non è un capriccio inarrivabile. Le indagini fatte sul tessuto produttivo della città dicono che anche i semplici operai qui hanno salari mediamente più alti di quelli dei loro colleghi impiegati in altre parti d'Italia. Sindacalizzati, di sinistra, lavoratori indefessi, ma anche attenti alla busta paga. E il discorso vale anche per

molti imprenditori, più che al salario attenti al profitto.

Ma perché lavorare tanto se poi non c'è neanche il tempo di spenderli? Non sembrano proprio pensarla così i pratesi che il tempo per godersela riescono anche a trovarlo. Se è ricca di reddito, Prato è anche ricca di opportunità culturali, di eventi, di manifestazioni e l'amministrazione comunale si fa vanto di tale ricchezza, perché ritiene anche questo della cultura un «parametro europeo».

Le cittadine della Francia, dell'Olanda, del Belgio a cui guarda il sindaco Mattei quando si immagina il futuro europeo di Prato fanno parte di una rete turistico-culturale dove c'è sempre qualcosa da visitare, da vedere, da ascoltare.

E allora ecco che uno dei fiori all'occhiello della città, il museo d'arte contemporanea Luigi Pecci - una sorta di Guggenheim in formato ridotto voluto fortissimamente da uno dei più influenti imprenditori della città - diventa nei progetti del Comune il tassello di un itinerario in allestimento che una volta ultimato inizierà al Meccanotessile di Firenze,

dove sorgerà la collezione di arte contemporanea del capoluogo toscano, proseguirà appunto al Pecci, dove peraltro è stata sistemata e resa disponibile alle visite la collezione permanente, e terminerà a Pistoia al Museo Fabbroni.

Collegata a quest'esperienza c'è senz'altro l'officina giovani, un'esperienza che si protrae ormai da qualche anno nell'area degli ex palazzi che si accavallano nel centro storico, compreso il Castello dell'Imperatore che è una sorta di anomalia nel panorama dell'architettura artistica toscana.

Ma Prato vanta anche un discreto patrimonio storico artistico - il Museo civico, quello dell'Opera del Duomo, quello di pittura murale, per non parlare delle chiese e dei palazzi che si accavallano nel centro storico, compreso il Castello dell'Imperatore che è una sorta di anomalia nel panorama dell'architettura artistica toscana.

Da questo punto di vista, quello dell'architettura, Prato è riuscita, a differenza di molte altre città italiane, a mescolare felicemente il patrimonio artistico del centro storico con le acrobazie e le provocazioni delle costruzioni in vetro, cemento e vetro-cemento, tanto che

in certi angoli sembra quasi una cittadina americana sviluppata senza l'azzardo dei grattacieli ma certamente con il coraggio della rottura.

E in questo connubio di forme - l'antico e il moderno - s'incastri il non meno interessante patrimonio industriale che forse è quello più sottovalutato, perché probabilmente ai pratesi sembra solo un'ovvietà alla quale sono assuefatti e quasi naturalmente associata al solo lavorare, ma invece rivela al turista più curioso scorci intriganti e fantasie paesaggistiche.

Certo nel complesso il risultato è molto confusionario e soprattutto è la rete stradale a dar corpo a questo caos, perché sembra che le vie, le piazze, gli incroci siano sorti quasi per caso, come risulta da ciò che gli veniva costruito d'intorno. C'è da sperare che il nuovo piano regolatore promosso dall'amministrazione comunale e i progetti di alleggerimento del traffico e di rilancio del trasporto pubblico permettano di semplificare qualche labirinto e rinunciare a certi affastellamenti.

D.P.

