

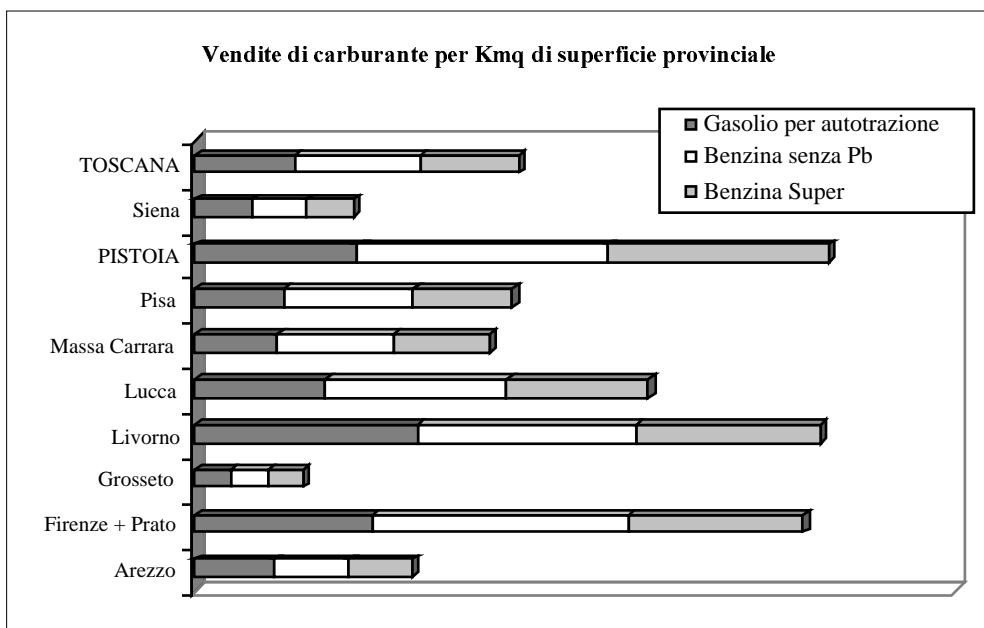
**Il sistema di infrastrutture di trasporto della provincia di Pistoia serve un territorio che si estende per 965 Km<sup>2</sup> di superficie un terzo della quale con caratteristiche montane. Esiste una sorta di dicotomia fra l'area montana e la zona pianeggiante della provincia. Tale differenziazione appare evidente non appena si consideri la densità abitativa delle diverse aree dove si passa dai 49,3 abitanti/Km<sup>2</sup> del quadrante montano dell'area pistoiese ai 414,7 e 381,9 rispettivamente della Val di Nievole e del quadrante metropolitano. La rete stradale è particolarmente vasta soprattutto nella zona pianeggiante e collinare della provincia. Nell'area più meridionale la provincia è attraversata trasversalmente per circa trenta chilometri dall'autostrada A11 che collega Pistoia con Firenze ed il litorale tirrenico. Parallelamente all'autostrada scorrono strade di grande traffico in direzione di Firenze. La provincia di Pistoia gode di una buona dotazione di infrastrutture ferroviarie essendo collegata a Firenze con una linea elettrificata a doppio binario e con Lucca e il mare da un lato e Bologna dall'altro (linea porrettana) per mezzo di linee elettrificate a binario singolo.**

Il territorio provinciale è una regione di passaggio per i traffici fra il capoluogo regionale e la costa ma la gran parte degli spostamenti sono incentrati su Firenze.

Da diversi anni si parla dell'area meridionale della provincia come facente parte di un più ampio sistema; il sistema metropolitano che dovrebbe riunire le tre città di Firenze, Prato e Pistoia insieme ad altri 14 comuni in un'entità unitaria.

Date queste premesse, l'intensità di traffico soprattutto nell'area pianeggiante ed economicamente più sviluppata della provincia, raggiunge livelli ragguardevoli.

Dal grafico relativo alla quantità ed alla composizione relativa delle vendite di carburanti (tonnellate vendute per Km<sup>2</sup> di superficie provinciale) emerge come i consumi della provincia di Pistoia siano i più alti fra quelli di tutte le province toscane.



Risulta immediatamente evidente che, da questo punto di vista, la quantità di emissioni generate dal trasporto su strada sia piuttosto elevata. A peggiorare la situazione sta il fatto che tali emissioni non sono distribuite uniformemente su tutto il territorio provinciale ma insistono in gran parte sull'area pianeggiante della Val di Nievole e del quadrante urbano dell'area pistoiese in virtù del maggior numero di veicoli circolanti in tali zone. Infatti, sempre dall'analisi dei dati sulle vendite di carburante si nota che nel quadrante montano della provincia di Pistoia, su una superficie pari a circa il 34% della superficie provinciale totale si consuma soltanto rispettivamente il 5% della benzina super ed il 3% di quella senza piombo e del gasolio venduto in tutta la provincia.

A fianco del dato sulla vendita di carburanti, anche la considerazione del numero di veicoli circolanti fa pensare ad un alto livello di congestione del traffico. Sebbene infatti la variazione annua di questo indicatore fra il 1994 ed il 1995 sia

stata negativa, e quindi in controtendenza sia rispetto all'andamento regionale che a quello nazionale, la diffusione di autoveicoli risulta piuttosto ampia visto che il numero di auto per abitante è in linea con la media regionale.

<b>Veicoli circolanti</b>		
1995	Variazione annua (%)	Auto per abitante
Pistoia	- 1,9	0,58
Toscana	+ 0,61	0,58
Italia	+ 1,91	

Fonte: ISTAT

Tale diminuzione di veicoli circolanti, considerato che non fa altro che ripetere la variazione intercorsa fra il 1993 ed il 1994, potrebbe essere il segnale di una certa saturazione del sistema dei trasporti su strada. E' importante confrontare i dati sul numero di veicoli circolanti con quelli delle nuove immatricolazioni per gli anni più recenti. Il rinnovo del parco circolante avviene con una velocità inferiore a quanto mostrato a livello regionale e nazionale. In particolare, se si considerano le immatricolazioni di nuovi veicoli tout-court queste, in provincia di Pistoia hanno un tasso di crescita pari alla metà di quello nazionale. Se si considerano le diverse classi di autoveicoli si nota invece come una fortissima diminuzione nell'immatricolazione di nuovi autoveicoli industriali non sia del tutto bilanciata dall'aumento di immatricolazioni di autovetture nuove. Da un punto di vista di impatto ambientale, quindi, questi dati non recano buone notizie in quanto, considerato che i veicoli di più recente costruzione garantiscono un livello di emissioni inferiore, la provincia di Pistoia sembra, relativamente alla tendenza toscana e nazionale, usufruire in maniera minore di tali benefici tecnologici. Ovviamente, in questo senso, la situazione dovrebbe migliorare guardando al 1998 grazie agli incentivi alla rottamazione che dovrebbero aver permesso un buon rinnovo del parco circolante.

Analizzando la situazione dei trasporti su strada è necessario considerare anche i flussi di traffico sopportati dall'autostrada.

La quantità assoluta di traffico sopportata dal tratto pistoiese dell'A11 è piuttosto elevata essendo in media di circa 46000 veicoli al giorno sull'intero tratto con punte di 50000, di cui il 18% costituito da traffico pesante, nel tratto compreso fra Pistoia e Montecatini. E' evidente, quindi come tali cifre siano lontane dalle capacità di traffico per cui era stata progettata e realizzata questa infrastruttura. Considerando le variazioni relative negli anni dal 1995 al 1998, al di là della forte crescita di traffico, nell'ordine del 10%, si nota come la crescita annuale si sia fatta più sostenuta negli anni recenti.

<b>Traffico giornaliero medio per tratto</b>					
	Variazioni (%)			Variazioni (%) 98/95	
	98/95	98/97	95/94	leggeri	pesanti
Prato Ovest - Pistoia	10,7	4,4	2,8	10,6	11,2
Pistoia - Montecatini Terme	9,5	3,6	2,2	9,5	9,4
Montecatini Terme - Chiesina Uzzanese	9,9	3,6	2,1	9,9	9,7

Fonte: Società Autostrade S.p.A.

**Un dato particolarmente significativo è quello riguardante i movimenti di stazione. La variazione di ingressi registrata fra il 1995 ed il 1998 risulta sostanzialmente in linea con i dati del traffico medio giornaliero appena visti. I valori più impressionanti sono quelli che si riferiscono alla composizione del traffico in entrata ed in uscita dai tre caselli autostradali. Una quota compresa fra l'83 e l'87% di traffico è costituita da veicoli leggeri.**

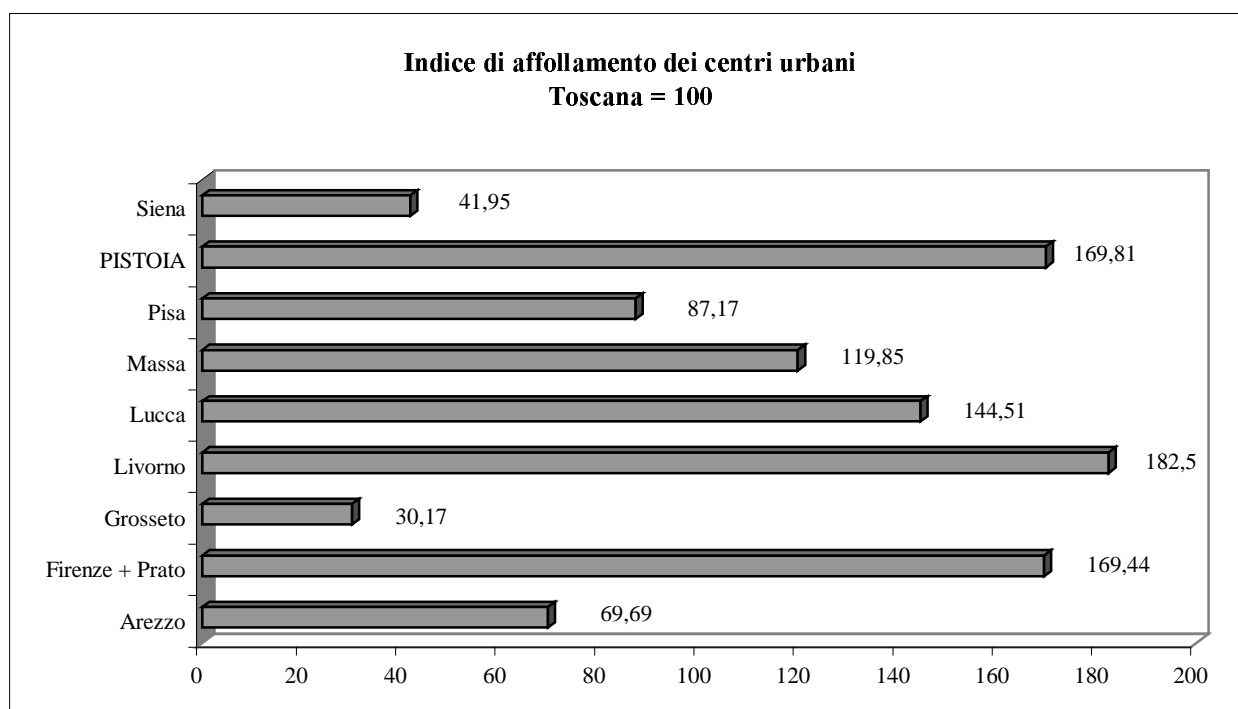
<b>Movimenti di stazione annuali</b>	
% leggeri su totale	Var ingressi 98/95

Pistoia	86,9	9,7
Montecatini Terme	88,3	9,0
Chiesina Uzzanese	83,1	11,2

Fonte: Società Autostrade S.p.A.

La conclusione che si può trarre da questi valori è che la viabilità stradale ordinaria non è assolutamente adatta a soddisfare le esigenze di spostamento dell'area meridionale della provincia di Pistoia in direzione di Firenze e Prato. Il motivo di tale inadeguatezza sta sicuramente in un alto grado di urbanizzazione della rete ordinaria tale da aver raggiunto un livello di congestione che ne ha aumentato sensibilmente i tempi di percorrenza. La conseguenza è appunto l'intenso utilizzo della rete autostradale anche per brevi spostamenti.

Rimanendo nell'ambito del traffico stradale, in particolare nei dintorni del capoluogo provinciale, una delle opere di maggiore interesse che dovrebbe essere realizzata nei prossimi anni è il completamento dell'anello di circonvallazione di Pistoia, opera che permetterebbe il decongestionamento del traffico cittadino.



Il traffico cittadino del capoluogo provinciale, infatti, appare abbastanza congestionato anche considerando un indicatore di affollamento da traffico dei centri abitati<sup>1</sup>. La provincia di Pistoia mostra un grado di affollamento molto elevato, pari a quello delle aree più congestionate della Regione (Firenze, Livorno). Riguardo al trasporto ferroviario, come abbiamo già accennato inizialmente. La provincia mostra una consistente dotazione di infrastrutture che ne permette una buona accessibilità. Accessibilità che dovrebbe essere migliorata in futuro con l'intensificazione del numero di treni che collegano Pistoia con Firenze. Infatti, uno dei principali interventi futuri sul sistema della mobilità regionale, conseguenza del passaggio di competenze dei collegamenti ferroviari locali dalle Ferrovie dello Stato alle singole Regioni, dovrebbe essere la creazione di un servizio di metropolitana leggera di superficie che unisca il capoluogo provinciale con Prato e Firenze con treni ad alta frequenza (in media un treno ogni 12 minuti).

Dal lato delle infrastrutture ferroviarie, altri interventi che dovrebbero migliorare l'accessibilità dell'area pistoiese e di cui si sente l'esigenza sono il raddoppio della linea Pistoia – Viareggio ed il potenziamento della linea "porrettana" soprattutto come tratta destinata al traffico merci lungo la direttrice nord - sud.

<sup>1</sup> Tale indicatore indica la concentrazione sul territorio comunale degli spostamenti per motivi di studio e lavoro, effettuati in automobile, pesati con i tempi di percorrenza.