



Iniziativa co-finanziata dall'Agencia Nazionale per i Giovani

Partner:

Associazione Il Pentolone, Associazione Meltin-PO, Associazione Il Germoglio, Associazione Talent Garden, CAP Autolinee, PIN srl, Agenzia formativa Goodwill e dagli Istituti scolastici di Prato 'P. Dagomari' e 'G. Marconi'.

Incontri di Co-progettazione

Report

Proposte dei giovani pratesi per il PUMS

A cura di



Obiettivi dei laboratori di co-progettazione

Nell'ambito del progetto Yang People Mover sulla mobilità sostenibile e la partecipazione giovanile è stato attivato un percorso partecipativo che ha coinvolto poco meno di 400 giovani dai 16 ai 35 anni, prevedendo la presenza di singoli, giovani, associazioni giovanili, scuole secondarie di II grado, università e altre realtà di Prato.

A conclusione di questa fase è stato realizzato un Report generale che raccoglie tutte le indicazioni presentate dai giovani, pubblicato sul Portale giovani del Comune di Prato: <http://portalegiovani.prato.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/10213>

Al termine del percorso partecipativo, è stato costituito un gruppo di co-progettazione composto da una ventina di giovani interessati a sviluppare idee e progetti nell'ambito della mobilità sostenibile insieme agli assessori, ai tecnici, dirigenti dell'Amministrazione ed esperti del settore.

In questa fase sono stati realizzati dei laboratori di co-progettazione il cui obiettivo è stato duplice: da un lato continuare ad approfondire il tema della mobilità cittadina, con particolare riferimento ai problemi dei giovani pratesi, analizzando ed elaborando proposte per migliorare la mobilità sostenibile; dall'altro stimolando la formazione di **start-up**, che sono state e saranno supportate dal Comune di Prato - Officina Giovani attraverso attività di formazione, sensibilizzazione ed erogando contributi economici e strumentali. I lavori del laboratorio sono stati, quindi, incentrati sull'importanza di **fornire soluzioni operative** per migliorare la mobilità cittadina e contestualmente studiare la possibilità di **come queste soluzioni potessero rappresentare idee imprenditoriali**.

Tutti i partecipanti sono stati invitati a discutere sul tema partendo da una semplice domanda: **“QUALI IDEE PER MIGLIORARE LA MOBILITA' A PRATO”?**

Proposte progettuali dei laboratori di co-progettazione

Alla fine dei cinque laboratori sono emerse una serie di proposte, costituite da schede progettuali che di seguito riassumiamo. In generale, possiamo dire che tutte le proposte hanno cercato di dare indicazioni su tematiche legate alla mobilità sostenibile con particolare riferimento all'aumento della mobilità collettiva, al miglioramento dei servizi di trasporto pubblico, alla promozione di nuove piste ciclabili lungo le principali arterie della città, alla riqualificazione delle connessioni per la mobilità dolce, all'installazione di tutti gli accessori utili per la mobilità ciclabile come ad esempio rastrelliere antitaccheggio, aree di sosta chiuse o video-sorvegliate e officine autorizzate per la riparazione delle biciclette.

Linea di azione: mobilità ciclo pedonale

Piste Ciclabili e Ciclabilità generale

di Alessandro Gori, Cristina Betti e Alessandra Santoni

L'obiettivo principale di questa proposta è di convincere la maggior parte dei cittadini, se non la totalità, che usare la bicicletta come mezzo di trasporto primario durante gli spostamenti quotidiani non è solo possibile ma auspicabile e che ha vasti benefici. Secondo il gruppo di lavoro questo obiettivo si può ottenere, fra le altre cose, realizzando:

I. Rete di piste ciclabili di alta qualità

II. Aree 30 km/h max con la possibilità per i ciclisti di andare contromano

I. Rete di piste ciclabili di alta qualità

Il primo ed imprescindibile passo è quello di creare una rete di piste ciclabili di alta qualità, ovvero basate sui modelli di paesi all'avanguardia su queste opere come l'Olanda o la Danimarca, e che rispecchino le seguenti caratteristiche:

- il più possibile organiche e lineari, non frammentarie e caotiche
- che rispecchino i flussi di spostamento più veloci periferia/centro e periferia/periferia
- dotate di adeguata segnaletica verticale e orizzontale
- illuminate
- adeguatamente pavimentate
- protette dal traffico automobilistico dove necessario
- dotate di attraversamenti ciclabili che siano adeguatamente segnalati dove sia inevitabile interrompere la ciclabile
- che abbiano una manutenzione costante e non siano lasciate abbandonate a loro stesse dopo la realizzazione

Contrariamente al pensiero "popolare", la maggior parte delle strade della città ha dimensioni sufficienti per realizzare piste ciclabili di ottimo livello. Il problema vero è che lo spazio necessario è occupato dalle auto in movimento e soprattutto da quelle in sosta. Eliminando la fila di parcheggi lungo un lato della strada si ottiene lo spazio sufficiente per ciclabili a doppio senso.

Per affrontare le prevedibili, quanto miopi e infantili, proteste del "partito del parcheggio" è necessario che l'Amministrazione comunale mantenga una linea decisa e ferma, senza cedere alle "pressioni dell'elettorato". Oltre a questo è auspicabile realizzare una prima ciclabile che funzioni da testa di ponte, ovvero da esempio funzionale, per le altre.

La strada ideale per questo progetto iniziale potrebbe essere Via Pistoiese. Molto lunga e trafficata, ha alcuni vantaggi strategici: è lineare, in molti tratti a senso unico, passa dalla stazione di Prato Borgonuovo, attraversa una parte della città densamente abitata ed è un collegamento diretto periferia-centro e viceversa.

Ovviamente la costruzione della ciclabile porterà a proteste di varia natura, ma se si realizza l'opera con elevati standard (carreggiata separata da quelle automobilistiche e dal marciapiede pedonale, con adeguate protezioni contro il traffico e dotate di segnaletica orizzontale e verticale, sui modelli olandesi e danesi) dimostrandone l'utilità, questa potrà funzionare da esempio, scoraggiando le proteste per le ciclabili successive.

Creata la prima ciclabile si propone di procedere con la realizzazione di percorsi analoghi in tutte le altre principali strade di collegamento:

- Via Roma
- Via Reggiana
- Via Matteo degli Organi/Galcianese/Roncioni/Zarini
- Viale della Repubblica
- Viale Montegrappa
- Via Bolognese
- Via Fiorentina/Valentini
- Via Montalese/Strozzi
- ecc.

II. Aree 30

Per determinate aree la realizzazione di ciclabili non è la soluzione più ideale. Si può invece optare per aree 30 km/h max con la possibilità per i ciclisti di andare contromano. Ovviamente tali aree dovranno essere

ben delimitate e indicate (segnaletica verticale e orizzontale), in modo tale che ciclisti e automobilisti si rendano conto immediatamente di essere entrati in una di queste zone.

Come prima cosa si devono selezionare aree residenziali dove il traffico quotidiano è limitato. La prima zona da prendere in considerazione è ovviamente il Centro Storico, già delimitato dal perimetro murario, ma anche i centri di determinati quartieri periferici come quelli di:

- San Paolo (nell'area circoscritta tra Via dell'Alberaccio/S. Paolo, Via Donizzetti, Via Pistoiese)
- Galciana (nel quadrilatero compreso tra Via della Lastruccia/Fondaccio, Via Nesi/Organo, Via Ugo Foscolo/Alfani)
- Chiesanuova (nelle zone fra la ferrovia, Via Montalese/Strozzi, Via Taro/Ciliani, Via Liliana Rossi)
- ecc.

Area di sosta e infrastrutture accessorie per biciclette

di Alessandro Gori, Cristina Betti e Alessandra Santoni

Questa proposta, secondo i ragazzi che hanno partecipato ai laboratori, non può prescindere dalla realizzazione di una buona rete ciclabile (perché ha poco senso avere un parcheggio organizzato se poi ho difficoltà ad andare in bici nella mia città). L'idea, che potrebbe essere in qualche modo appoggiata dall'Amministrazione comunale, riguarda la creazione di aree idonee al parcheggio delle biciclette, in modo da infondere un senso maggiore di sicurezza e fruibilità (se sono sicuro che non mi rubano la bici sono spinto ad acquistarne una e a usarla) con tutte le conseguenze che questo rappresenta.

Questo si può ottenere attraverso:

- I. Installazione capillare di rastrelliere ad "U"
- II. Realizzazione di Velo-Station
- III. Incentivi per "ciclo-officine popolari"
- IV. Riqualificazione di edifici ed aree in disuso

I. Installazione capillare di rastrelliere ad "U"

Le rastrelliere che permettono l'ancoraggio rialzato del telaio della bicicletta sono senza dubbio le più sicure ed efficaci contro i furti. Detto questo, ci sono molti modelli di rastrelliere ad "U"; sarebbe interessante puntare anche su modelli più "accattivanti" da un punto di vista estetico-artistico, capaci quindi di attirare maggiormente l'attenzione e riqualificare l'aspetto di una piazza/strada.

Le zone ad alta sensibilità per l'inserimento di rastrelliere ad "U" potrebbero essere:

- Biblioteche (per esempio, biblioteche decentrate Nord e Ovest; mentre alla Lazzerini sono già presenti, ma potrebbero essere dotate di copertura contro le intemperie);
- Vecchio Ospedale di Prato (nella prospettiva della nuova riqualificazione);
- Lungo il percorso ciclabile del Bisenzio;
- Polo universitario (PIN);
- Nei pressi delle scuole (disincentivando così i genitori ad usare tutti insieme negli orari di punta le auto per andare a prendere i figli, e gli studenti più grandi a non utilizzare motorini, migliorando così la viabilità);
- Stazioni ferroviarie: Centrale, Borgonuovo e Porta al Serraglio;
- Nei pressi degli uffici pubblici (luoghi a nostro avviso molto importanti, perché è bene che sia l'amministrazione pubblica a dare, per prima, il buon esempio): anagrafe, comune, urp, ecc...;

- Centri commerciali (Parco Prato, Esselunga Ex-pratilia, Obi, Coop...) ed attività commerciali di varia natura (bar, edicole, ecc);
- Capillarmente, dotare anche le piazze del centro e dei vari quartieri periferici;
- In prossimità dei mercati;
- Parchi e aree verdi.

In alcuni di questi luoghi sono già in parte presenti rastrelliere ad "U", ma è comunque auspicabile aumentarne il numero e, dove possibile, anche dotarle di copertura contro le intemperie e sistemi di controllo e sicurezza contro furti e vandalismo (stazioni ferroviarie, biblioteca Lazzolini, ecc.).

Essenziale è anche incentivare le piccole e medie attività commerciali a dotarsi di parcheggi di biciclette antistanti ai loro esercizi; questo favorirebbe l'utilizzo della bicicletta per commissioni quotidiane.

II. Realizzazione di Velo-Station

Le Velo-Station sono edifici accessori la cui caratteristica principale è quella di fornire un parcheggio al coperto e custodito per le biciclette, ma dove in realtà si forniscono anche altri servizi. Infatti, al parcheggio vengono affiancati bar, officine, negozi per biciclette.

Solitamente le VS sono realizzate in prossimità di nodi di scambio intermodale, quindi una zona idonea a questo scopo potrebbe essere la Stazione di Prato Porta al Serraglio.

La Stazione del Serraglio ha infatti già un nucleo, seppur basilare, di parcheggio coperto per biciclette; c'è molto spazio; è una fermata strategica di Trenitalia; è inoltre un luogo molto vicino al centro. Questa Velo-Station, che creerebbe una zona parcheggio-officina unita ad un'area commerciale (negozi di bici, bar), oltre ad incentivare l'uso della bici anche per percorrenze più lunghe (bici più treno) permetterebbe la riqualificazione della zona che, negli ultimi tempi, è soggetta a situazione di degrado: questa nuova area di "maggiore socialità e frequentazione" permetterebbe una vita diversa della zona e un miglioramento estetico-funzionale, con conseguente riqualificazione.

Ultimata la VS di Porta al Serraglio si potrebbe procedere alla realizzazione di altre in prossimità delle altre stazioni ferroviarie della città (Centrale e Borgonuovo).

III. Incentivi per "ciclo-officine popolari"

Le ciclofficine, o ciclofficine popolari, sono ambienti dotati di attrezzatura specifica per la riparazione di biciclette, messi a disposizione da associazioni ciclistiche o collettivi, dove chiunque può riparare il proprio velocipede lasciando un'offerta libera, anche grazie alla collaborazione con gli altri utenti.

La presenza di ciclofficine permette la diffusione della Cultura della bicicletta, di socialità fra appassionati e novizi, di conoscenze tecniche su riparazioni e modifiche. Spesso le ciclofficine mettono anche a disposizione un parcheggio sicuro a prezzi molto modici, quindi forniscono altri luoghi controllati dove lasciare il proprio mezzo.

Ovviamente le Velo-Station sono luoghi ideali per la creazione di ciclofficine.

IV. Riqualificazione edifici ed aree in disuso

Disseminati per la città ci sono decine di luoghi e aree, pubbliche e private, che sono in disuso. Queste potrebbero essere riqualificate trasformandole in parcheggi protetti per le biciclette, sul modello adottato dal Bicipark all'interno dell'Oratorio di S. Anna in Viale Piave, attraverso l'impiego di volontari di varia natura (servizio civile, Auser, ecc) o, come all'oratorio, di disoccupati.

In questo modo si avrebbero due risultati: la riqualificazione di determinate aree/edifici e l'impiego di personale con scopo sociale.

Gli spazi sotto-utilizzati di Officina Giovani potrebbero essere un punto di partenza da questo punto di vista. Se riqualificati come parcheggio protetto, officina popolare e centro di bike-sharing, potrebbero dimostrarsi un vero e proprio fulcro di attività culturale e giovanile di Prato.

Percorsi Test per piste ciclabili lungo le principali “arterie” di comunicazione

di Francois Corpataux

Questa proposta deriva dalla constatazione che, in molti casi, le attuali piste ciclabili comunali prolungano i tempi di percorrenza e sono solamente ad uso ricreativo; inoltre spesso risultano interrotte e quindi poco fruibili.

Per esempio dalla zona delle Badie fino alla stazione centrale invece di percorrere la “diretta” via Valentini (soli tre chilometri), la pista ciclabile passa da un improponibile tragitto e anche pericoloso con continui attraversamenti di carreggiata (più di cinque chilometri): via del Castagno, via Niccoli, via Pomeria, per poi interrompersi e perdersi all’ ingresso delle mura.

Le esperienze che sono state analizzate anche in altri territori da altre Amministrazioni, portano a dire che spesso le piste ciclabili non sono studiate e realizzate tra i percorsi effettivamente più utilizzati dai ciclisti, ma la loro costruzione risponde ad altri criteri come ad esempio quello della semplicità. In altri casi invece si assiste a notevoli transiti di biciclette in strade in cui manca una pista ciclabile.

Proprio per questo motivo si propone di **analizzare i traffici delle biciclette** a Prato (magari sfruttando nella rilevazione l’opera del volontariato) e **istituire delle piste ciclabili provvisorie da testare prima di procedere alla loro realizzazione**, avendo, quindi, il tempo per valutarne l’utilizzo, l’efficienza e rendere consapevoli gli automobilisti riguardo al cambiamento.

Le strade che, secondo il gruppo, più potrebbero essere interessate a questo tipo di intervento sono le seguenti:

- Collegamento di Poggio a Caiano con il centro di Prato, attraverso una ciclabile che percorre interamente via Roma;
- Collegamento zona Badie- centro percorrendo tutta via Valentini;
- Collegamento Zona di Mezzana-centro percorrendo via della Repubblica e poi proseguendo per il viale Montegrappa;
- Collegamento zona le Macine-centro percorrendo via Firenze da una parte e continuando anche tutta via Borgo Valsugana a secondo della destinazione preferita;
- Collegamento Narnali- centro percorrendo via Pistoiese;
- Collegamento Chiesanuova- centro percorrendo via Montalese e poi proseguendo per via Filippo Strozzi;
- Collegamento Galciana- centro percorrendo via Matteo degli Organi e proseguendo su via Galcianese;
- Collegamento S.Lucia- centro percorrendo via Bologna.

PMS - Prato Mobilità Sostenibile

di Gianluca Messina

Obiettivo di questa proposta è quello di stimolare una presa di coscienza da parte degli Amministratori comunali riguardo il problema della mobilità al fine di renderla sostenibile attraverso l'introduzione di piste ciclabili, ZTL, corsie preferenziali per i mezzi di trasporto collettivi e altre aree di servizio quali parcheggi scambiatori, aree attrezzate, ecc.

I diversi modi di trasporto (ferrovie, bus e mobilità dolce) devono essere integrati in un sistema unitario di offerta, garantendo un'elevata qualità delle interconnessioni ed accessibilità tra i "nodi" dei diversi servizi. Ad esempio l'utilizzo di un unico biglietto (magari a basso costo) che permetta l'utilizzo di più mezzi pubblici: dal treno al bus o viceversa.

Ad esempio in zona Stazione Centrale si potrebbero predisporre le rastrelliere antitaccheggio ed eventualmente prevedere un sistema di videosorveglianza per il ricovero dei velocipedi, così come in zona San Marco, San Francesco, Piazza del Duomo, Piazza Mercatale, viale della Repubblica (piazzale Falcone Borsellino).

Risulta altresì necessaria la revisione e la riqualificazione dei percorsi ciclabili che potranno diventare "naturalmente" il principale mezzo di spostamento dei pratesi, i quali potranno così spostarsi con più facilità ed in sicurezza all'interno della città.

Si propongono all'Amministrazione le seguenti attività:

- Identificare le vie maggiormente utilizzate dagli automobilisti, capire i loro principali spostamenti, valutare le abitudini di spostamento (modal split);
- Riqualificare le vie maggiormente utilizzate (come ad esempio via Pistoiese, via Ferrucci, via Roma e via Montalese) per capire se le piste ciclabili possono essere più o meno fattibili;
- Ztl, estensione delle aree pedonali;
- Promozione dei "corridoi principali" (cioè delle strade principali intese come quelle che attraversano la città in maniera longitudinale e trasversale) per l'utilizzo di piste ciclabili. Ad esempio si potrebbero coinvolgere i residenti di una certa zona per la rilevazione numerica dei velocipedi che la percorrono, in modo da avere un dato reale relativo al transito di tali veicoli.

Linea di azione: bus e mobilità collettiva

LAM Riscopri Prato

di Laura Conti e Ilaria Bartalini

Gli obiettivi di questa proposta sono principalmente quelli di rendere il servizio di mobilità pubblica più comprensibile e facile da fruire anche per gli utilizzatori occasionali, aumentando quindi l'utilizzo degli autobus e dando la possibilità ai cittadini ed ai turisti di poter "vivere" meglio la città.

Per questo motivo si propone di creare strumenti che mappino lo spostamento con più mezzi (mobilità integrata) e che potrebbero incentivare l'utilizzo di mezzi collettivi e sostenibili invece dell'auto. Altre possibili attività proposte dai partecipanti ai laboratori sono:

- **Installazione di griglie sugli autobus**, almeno nelle linee extraurbane, in modo da poter trasportare le biciclette. Secondo il gruppo, infatti, la necessità di raggiungere luoghi non ben collegati dai bus disincentiva il loro utilizzo da parte dei giovani.
- Creare **mappe di percorsi urbani** con l'utilizzo di mezzi integrati (evidenziati anche con segnaletica verticale).
- **Migliorare la comunicazione** delle opportunità di spostarsi in bus, in partnership con i centri di intrattenimento (ad esempio cinema in orario da cinema – UCI) /sportivi (Iolo, Coiano, Mezzana) /scuole
- Campagne al loro interno, sensibilizzazione e diffusione di materiale sul servizio e i suoi vantaggi da ogni punto di vista.
- Creazione di **segnaletica verticale efficace, che segnali esattamente dove siamo** (dove è ubicata la fermata) e la direzione dell'autobus.
- Comunicazione **in tempo reale dell'orario di arrivo del bus** (pannelli alla fermata, applicazione per smartphone vedi Trenitalia)
- Svolgimento di **un'indagine sulla chiarezza comunicativa** dell'azienda da parte di chi non è abituato a usare i servizi.
- Rendere evidenti **le attrazioni turistiche raggiungibili dalle fermate**

Party in bus

di Laura Sanesi

I giovani pratesi spesso si trovano nella condizione di dover raggiungere Firenze per partecipare ad attività quali concerti, spettacoli teatrali o anche per andare semplicemente a cena o in un locale con amici e compagni di università. In questo caso prendere l'auto appare l'unica soluzione per la completa assenza di mezzi pubblici con cui raggiungere Firenze e, soprattutto, per fare ritorno. Infatti, l'ultimo mezzo pubblico disponibile per andare a Firenze è alle 23.29 ma fare ritorno è assolutamente impossibile prima delle 4.53. Questo taglia completamente fuori tutti quei ragazzi non provvisti di patente e automobile.

Per questo motivo i giovani che hanno partecipato ai laboratori chiedono **l'istituzione di corse notturne in autobus da e per Firenze tra le 23.00 e le 5.00 del mattino**, almeno nel weekend venerdì e sabato. Durante la discussione è emerso il problema dei notevoli costi di tale servizio ma, secondo i ragazzi, potrebbero essere sostenuti dal Comune in partnership con i locali fiorentini e pratesi interessati.

L'utilizzo di questo servizio non sarebbe necessariamente destinato esclusivamente ai giovani; infatti il possibile collegamento, anche in orario notturno, con Firenze, darebbe maggiori opportunità per Prato di

ospitare turisti interessati a Firenze che non dovrebbero cercare hotel costosi nel capoluogo toscano ma potrebbero comunque godere appieno della città fiorentina

Altro possibile utilizzo collaterale di questo servizio riguarda la possibilità di convogliare, verso le giovani generazioni, campagne comunicative tipo "don't drink and drive" contribuendo, quindi, ad affrontare in maniera reale il problema degli incidenti notturni causati dall'alcool e dalla stanchezza.

Pool in Prato

di Laura Sanesi

Con questa proposta si chiede il sostegno dell'Amministrazione Comunale per la creazione di una APP tipo Uber e Bla Bla Car che consenta di mettere in contatto persone che fanno le stesse tratte per condividere l'automobile e dividerne la spesa. Per esempio lavoratori che vanno tutti nella stessa direzione o studenti che si recano a Firenze, ecc.. Il Comune potrebbe contribuire patrocinando l'applicazione, creando punti di "scambio" con parcheggi dedicati e gratuiti anche se in zone a pagamento.

Caratteristiche della App:

- Registrazione utente – poi l'utente pubblica la sua offerta di passaggio o la sua ricerca di un passaggio;
- Notifiche Push - in tempo reale per ricevere aggiornamenti sulla tua ricerca (risposte a richieste di passaggio o a offerte – messaggistica interna alla app – segnalazione di pubblicazione di offerte/ricieste simili);
- comodità di una mappa che geolocalizza il guidatore più vicino a chi fa richiesta;
- Sicurezza grazie ad un sistema di recensione del guidatore/passeggero;
- Creare parcheggi scambiatori dedicati e per chi usa car pooling non deve essere previsto il pagamento del parcheggio.

La sicurezza stradale e non solo!

Di Zhang Jun Guang e Lentin Hutinaj

Questa proposta, nata anche grazie al contributo di ragazzi stranieri, nasce dal mancato sfruttamento del potenziale del Macrolotto 0 (Chinatown) e cerca di porre l'attenzione su questa importante parte della città.

In particolare siamo partiti dal constatare che **Via Pistoiese è il cuore della comunità cinese presente a Prato** dove sono presenti numerosissime attività che vanno dalla ristorazione alla bigiotteria, ma è poco frequentata sia dai giovani cinesi di seconda generazione che dai concittadini italiani per problematiche e paure legati alla propria incolumità.

A questo si aggiunge l'impossibilità per i ciclisti di fermarsi sulla Chinatown per una sosta, tantomeno a chiunque di raggiungerla con la bicicletta per evitare furti di quest'ultima. Inoltre le auto parcheggiate un po' ovunque nel perimetro della strada rendendo ingombrante e rischioso il passaggio.

Partendo da queste premesse, il gruppo di lavoro propone all'Amministrazione di realizzare alcune attività:

- dal momento che la Festa delle Luci svoltasi nei giorni 19-20-21 febbraio 2016 ha riscosso un enorme successo attirando migliaia di turisti e curiosi da tutta Italia e non solo, si potrebbe riformare totalmente la struttura di Via Pistoiese e Via F. Filzi, **realizzando altre giornate etniche** durante le quali bloccare totalmente il traffico automobilistico

- controllare e sistemare tutta la segnaletica esistente, sia quella orizzontale che quella verticale
- **trasformare via Pistoiese in una zona 30 o, addirittura, trasformarla a zona pedonale** come il centro storico e magari ristrutturarla esteticamente per creare un ambiente più asiatico
- modificare i percorsi stradali in modo da non ostacolare automobilisti (es. centro di Viareggio)