



OGGETTO: OSSERVAZIONI CONFERENZA PROVINCIALE SERVIZI TPL:

- **LOTTO 1 (METROPOLITANO):**
- **LOTTO 2 (MUGELLO-VALDISIEVE / LOTTO 3 (CHIANTI-VALDARNO).**

INTRODUZIONE

Ai sensi dell'art. 6 L.R. 42/98 e ss.mm. "Norme per il Trasporto Pubblico Locale" il 28 novembre 2011 si è aperta la Conferenza Provinciale dei Servizi per l'approvazione del progetto di rete relativo al territorio della Provincia di Firenze (escluso il Circondario Empolese Valdelsa), che confluirà nel progetto di rete complessivo che la Regione Toscana metterà a gara in un lotto unico. Sulla pagina web della Provincia di Firenze sono stati resi disponibili i documenti regionali di riferimento, i documenti tecnici della Provincia propedeutici all'avvio della progettazione nonché gli elaborati predisposti alla data del 28.11.2011 che sono stati costantemente aggiornati con l'avanzare dei lavori. Come previsto dall'art. 25 comma 3 della L.R. 40/2009 i soggetti portatori di interessi pubblici o privati, individuali o collettivi e i portatori di interessi diffusi costituiti in associazioni o in comitati che ne avevano interesse, hanno potuto proporre osservazioni scritte, comunicate anche in via telematica, all'indirizzo di posta elettronica indicato sulla pagina web. Di seguito sono riportate le osservazioni pervenute alla Provincia di Firenze, raggruppate per argomento e/o contenuti. Seguono le contro-deduzioni e le conclusioni.

OSSERVAZIONI

LOTTO 1 METROPOLITANO

Nel dettaglio sono pervenute le seguenti osservazioni:

NODI D' INTERSCAMBIO:

- **NODO ROVEZZANO**
- *"Osservazioni al materiale della Conferenza Servizi TPL"* di Maurizio Landi - Compiobbi (Fiesole);
- *"Osservazioni ai sensi dell'art.25 comma 3 della L.R. 40/2009"* del GAS di Compiobbi (Fiesole);

Provincia di Firenze
1, via Cavour – 50123 Firenze
tel. 055 2760 192
fax 055 2760 703
mariacecilia.tosii@provincia.fi.it
www.provincia.fi.it



- *“Osservazioni nodo di interscambio nella parte est di Firenze”* di Alessandra Martinelli Compiobbi (Fiesole);
- *“Osservazioni alla documentazione conferenza dei servizi”* di Maurizio Landi - Compiobbi (Fiesole);
- **NODO CASTELLO**
- *“Osservazioni Nodo di Castello”* di Daniele Andreuccetti della Commissione Trasporti Area CNR;
- **NODO PERETOLA**
- *“Segnalazione progetto di rete relativo al territorio della Provincia di Firenze”* di Antonio Ugolini (Firenze);
- **NODO EUROPA/NODO ROVEZZANO**
- *“Osservazioni proposte della Provincia di Firenze di attestare le linee extraurbane provenienti dal Valdarno e Valdiseve alle porte di Firenze (Rovezzano, Viale Europa)”* di Unione Comuni Valdarnovaldisieve.

TRANSITI/INSTRADAMENTI

- **VIA DELLA SCALA A FIRENZE**
- *“Atto di intervento nel procedimento in conferenza dei servizi”* di Avv. Lorenzo Corsi comitato di via della Scala Firenze;

RETE PROGETTO TPL

- **COMUNE DI CAMPI BISENZIO**
- *“Osservazioni Lotto Metropolitano- conferenza dei servizi attivata il giorno 28/11/2011”* di Ass. Andrea Falsetti;
- *“Verbale incontro Provincia di Firenze- Comuni di Campi Bisenzio del 27.04.2012”*;
- *“Gara TPL-progetto di rete”* di Ass. Andrea Falsetti;
- **COMUNI DI CALENZANO E SESTO FIORENTINO**
- *“Comunicazione dei Sindaci di Calenzano e di Sesto Fiorentino in merito all’impostazione della prossima gara regionale per il trasporto pubblico locale”* di Alessio Biagioli e Gianni Gianassi;
- **COMUNE DI BAGNO A RIPOLI**
- *“Conferenza Provinciale dei Servizi TPL - Invio Osservazioni”* del Sindaco Luciano Bartolini;
- **COMUNE DI SCANDICCI**
- *“Osservazione gara TPL”* dell’assessore Gianni Borgi;
- **COMUNE DI FIESOLE**
- *“Conferenza dei Servizi per TPL anno 2012 - trasmissione osservazioni”* del Vicesindaco Giancarlo Gamannossi;
- **COMUNE DI LASTRA A SIGNA**
- *“Osservazioni progetto TPL 2013”* di Assessore mobilità Filippo Biancalani.
- **COMUNI AREA METROPOLITANA**
- *“Verbali incontri Provincia di Firenze- Comuni dei giorni 18.04.2012-19.04.2012 e 27.04.2012”*.

LOTTO 1/LOTTO 2

NODI D’ INTERSCAMBIO:



- **NODO TRESPIANO**
- "TPL fraz. Bivigliano-Pratolino (Vaglia)" di Segreteria F.A.I.S.A.-C.I.S.A.L. Firenze;

ANALISI

NODI D' INTERSCAMBIO

Le osservazioni relative al nodo di interscambio di Rovezzano si riferiscono prevalentemente alla inadeguatezza del sito scelto in termini di sicurezza e mancanza attuale di esercizi commerciali e servizi. Inoltre si fa riferimento all'attuale offerta di trasporto su ferro (attualmente fornito in virtù della presenza della stazione FS Rovezzano) molto lontana da un tipo di servizio metropolitano (verosimilmente fino al termine dei lavori TAV). Le proposte di chi formula le osservazioni sono tese ad individuare il Gignoro quale luogo di attestazione del nodo di interscambio nella zona sud-est di Firenze, vista la presenza di una forte urbanizzazione nonché la presenza di un centro commerciale e servizi (ufficio postale, scuole, poliambulatorio ASL, Istituto di analisi privato ecc.). Inoltre le osservazioni riportano analisi di eventuali risparmi chilometrici e di aumento di utenza (visto il bacino di utenza del Gignoro) arretrando il nodo a Gignoro in luogo di Rovezzano ed attestandovi le linee urbane 14 e 20 (per la 20 come già attualmente) come anche la 6,17 e 34 (quest'ultima portandola oltre il Girone in zona Ellera). Ad integrazione delle sopra dette osservazioni è pervenuta una ulteriore osservazione, nell'eventualità che il nodo Rovezzano sia imprescindibile nel progetto di rete ove si propone una revisione dei percorsi/linea al fine di ottimizzare le risorse temperando le esigenze della collettività. Nel dettaglio si propone :

- capolinea del 14 in via Ripa con accesso alla fermata FFSS a meno di 50 metri;
- capolinea del 20 in via della Chimera (come previsto nel piano);
- capolinea delle poche corse AMV superstiti in via Ripa o via Rocca Tedalda con trasbordo sul 14;
- navetta via Ripa-S.Andrea-Girone-Compiobbi-Ellera ogni 30 min. feriali e ogni 60 festivi (stesse corse previste per il 21 della Valle del Mugnone);
- Utilizzo delle economie per migliorare il servizio in città, ad esempio, prolungare anche il 6 alla stazione Rovezzano al fine di offrire maggiori opzioni sui trasbordi come previsto nei documenti di avvio della conferenza dei servizi.

Per quanto concerne il nodo di interscambio di Castello che per il Polo Scientifico universitario risulta il più vicino, l'osservazione propone che oltre alle linee 2 e 28 (che transitano nel lato nord-est della ferrovia) per le quali è previsto l'interscambio, si preveda anche per le linee 57 e 59 (che transitano attualmente sul lato sud-ovest) la possibilità dell'interscambio presso il nodo, anche predisponendo una fermata delle suddette linee presso l'uscita del sottopasso pedonale di FS Castello.

Per quanto concerne il nodo di Peretola l'osservazione si riferisce alla posizione dello stesso che in luogo di essere (come prevista da progetto) ubicato presso l'aeroporto Vespucci, auspica la localizzazione presso la Pistoiese



attualmente porta d'accesso per l'utenza che proviene da Campi, San Piero a Ponti, Signa, Sant'Angelo, Poggio a Caiano, Seano, Prato e Pistoia.

Per quanto concerne i nodi Rovezzano/Europa, fermo restando le considerazioni di mancanza di infrastrutture, servizi ecc. anche alla luce dei numeri previsti di utenza, si fa osservare che le stime sono state condotte senza tener conto del bacino dell'aretino, prevedendo sovraffollamento in alcune fasce orarie di punta. Le economie per le aziende non saranno quelle attese vista la necessità di portare comunque i vettori nei depositi (attualmente ubicati nel centro urbano di Firenze) per la manutenzione. Inoltre non sarebbe possibile raggiungere direttamente le grandi infrastrutture di valenza nazionale (aeroporti, Alta velocità ecc.). Propongono in alternativa ai suddetti nodi le Stazioni FS di SMN, Rifredi, Campo di Marte; per quanto concerne le relazioni propongono il rafforzamento dei collegamenti verso i principali poli attrattori di Firenze (Careggi, Polo Universitario ecc.). Infine si propone di attestare i vettori nelle ore di morbida presso le stazioni principali della Provincia.

TRANSITI/INSTRADAMENTI

Come è noto via della Scala è transitata da un gran numero di autobus che svolgono servizi di TPL urbano ed extraurbano nonché dal traffico veicolare privato della zona di Piazza Stazione che ha come unica via d'uscita Via della Scala. Ne conseguono gravi problemi di inquinamento acustico ed atmosferico da eccessivo traffico veicolare.

La richiesta alla Conferenza è volta al recepimento nel nuovo bando di gara TPL dell'esclusione totale dei transiti del TPL extraurbano e la riduzione dei transiti urbani da via della Scala.

RETE PROGETTO TPL

Comune di Campi Bisenzio : analisi su linee e servizi che insistono sul territorio comunale; già recepito nel progetto di rete Dicembre 2011. Successivamente presentano osservazioni riguardo la prevista soppressione della linea 90 che a loro parere comporterà molti disagi all'utenza della GKN-Galileo (e per la quale chiedono un puntuale rilievo) e riguardo ai nodi di interscambio di Campi Bisenzio (Bruno Buozzi) e di Indicatore dove dovrebbe avvenire la rottura di carico con le utenze provenienti dalle provincie di Prato e Pistoia (via territorio pratese); in particolare chiedono delucidazioni sul dimensionamento di tali nodi (vista anche l'incertezza/assenza dei dati dell'utenza) prospettando per il nodo di Campi che la linea 30x (express quindi diretta e con poche fermate) sia progettata in coincidenza con la rottura di carico ai nodi prospettando un aumento di corse visto i dati previsti dell'utenza pratese. Per il nodo di Indicatore (attualmente non attrezzato) indicano una possibile ubicazione sulla Barberinese/via Magenta (zona in forte espansione residenziale dove attualmente vi sono attività commerciali quali Esselunga, la piscina Hydron, lo stadio ed un progetto in prossima fase di realizzazione di un distretto socio-sanitario). In questa prospettiva propongono un aumento delle corse della linea 35 per sopportare l'aumento dell'utenza. Infine visti i disagi e le lamentele dell'utenza delle frazioni di San Donnino e San Piero a Ponti per il continuo passaggio dei mezzi lunghi (18 m) prospettano l'eventualità di utilizzare mezzi più corti e meno inquinanti. A seguito dell'incontro con la provincia di Prato ed il Comune di Firenze, il Comune di Campi relativamente al nodo di interscambio previsto dalla RT sul proprio territorio propone la località di Ponte Maccione in luogo della prevista via Bruno Buozzi. In tale nodo avverrà l'intercambio con l'utenza proveniente dalla Provincia di Prato.



Comuni di Calenzano e Sesto Fiorentino: oltre osservazioni puntuali sul linee di interesse per il loro territorio (57 recepito) auspicano il ripristino della cessata linea LAM AZZURRA EST che garantiva il collegamento con Prato. In luogo della già dismessa 97 chiedevano il ripristino della LAM. Alla luce delle recenti ristrutturazioni, della soppressione delle linee 96 e 97 e dell'istituzione della 66, anche a seguito degli incontri tenutesi con gli assessori dei due comuni, ripropongono il collegamento con Prato auspicando un prolungamento della nuova 66 fino al capoluogo di Provincia pratese.

Comune di Bagno a Ripoli: in riferimento alle linee di loro competenza (24,48,49) già riorganizzate nel 2011 il Comune ritiene che con tali azioni le percorrenze totali siano in linea con l'esigenza di ridimensionamento dei servizi richiesto in vista del bando di gara unico regionale; pertanto le percorrenze delle linee suddette sono da intendersi in questa fase strutturali.

Comune di Scandicci: il Comune si trova concorde con il progetto di rete presentato in Conferenza dei servizi, auspica per la linea 27 un avvicinamento al centro e per la linea 26 un passaggio anche nella zona urbanizzata di Badia a Settimo.

Comune di Fiesole: il Comune chiede che il progetto di rete che andrà in gara preveda di prolungare la linea n. 7 fino alla stazione di Santa Maria Novella (con capolinea o solo transito) visti i disagi all'utenza e la riduzione di turismo subita dalla città in seguito all'attestazione in San Marco.

Comune di Lastra a Signa: osservazioni riguardanti richieste generiche su tempi e modalità della Regione Toscana per la redazione del progetto di rete TPL.

Per quanto concerne i Comuni dell'area Metropolitana (Bagno a Ripoli, Calenzano, Fiesole, Scandicci, Sesto Fiorentino, Lastra a Signa, Signa, Vaglia) sono stati condotti nei giorni 18-19 e 27 Aprile 2012 degli incontri volti alla conferma o meno del progetto di rete TPL della Provincia di Firenze che andrà in gara (che si riferisce al giorno 06.10.2011) vista la recente revisione dei servizi (occorsa successivamente alla sopra detta data) e dovuta ai recenti tagli dei trasferimenti TPL regionali. L'esito di tali incontri è contenuto nei verbali e laddove sono state proposte modifiche a quanto contenuto nel progetto di rete (ad esempio nei casi in cui è stato preferito l'assetto attuale dei servizi) è stato dato mandato di provvedere all'aggiornamento. Parte di quanto richiesto dai Comuni in questa sede ribadisce quanto già chiesto dagli stessi in occasione del momento di invio delle osservazioni al materiale della Conferenza Provinciale.

LOTTO 1/ LOTTO 2

NODI D' INTERSCAMBIO:

L'osservazione si riferisce alla cancellazione della linea 25/A (attualmente esercita da ATAF) che con il nuovo assetto di rete a nodi verrà "limitata" al nodo di Trespiano. Per collegare le fraz. di Bivigliano e Pratolino (Vaglia) con il servizio urbano della linea 25 viene proposto di prolungare l'attuale linea 306 attualmente esercita da FS BusItalia, dal capolinea di Pratolino (presso il parcheggio di "Villa Demidoff") fino al parcheggio sottostante il Cimitero di Trespiano (nodo di interscambio). Si richiede contestualmente che la linea 306, così modificata, transiti in provenienza "Bivigliano", da v.



Fiorentina a dx v. dell'Uccellatoio a sx v. dei Colli Alti a dx v. Bolognese fino al parcheggio del cimitero (attuale percorso lina 25/A), al ritorno il percorso inverso, fatto salvo modifiche viarie che avranno luogo con il termine dei lavori per il nuovo insediamento residenziale nella zona di v. Cecioni. Si precisa infine che quanto sopra esposto, al fine di una migliore fruibilità, dovrebbe quanto più possibile garantire, lo scambio dei collegamenti attraverso la certezza delle coincidenze.

CONTRO DEDUZIONI/CONCLUSIONI

LOTTO METROPOLITANO

NODI D' INTERSCAMBIO

La scelta dell'ubicazione del nodo di Rovezzano è derivata e funzione dell'interscambio ferro gomma, gomma tramvia (nell'ipotesi futura di prolungamento a Rovezzano); ovviamente è evidente la necessità di attrezzare il nodo di Rovezzano adeguatamente per consentire un interscambio in sicurezza e con adeguati servizi. In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale è stato interpellato il Comune di Firenze sul cui territorio ricade il nodo di Rovezzano riguardo le osservazioni pervenute. Il Comune di Firenze ribadisce l'importanza strategica del nodo ubicato in corrispondenza della stazione FS di Rovezzano per l'interscambio gomma-ferro anche in prospettiva dell'aumento dell'offerta su ferro conseguente al completamento del sotto attraversamento TAV di Firenze. A questo proposito ha ufficialmente preso contatti con FS proprietaria dell'area attualmente adibita a parcheggio della stazione affinché provvedano ai necessari lavori di riqualificazione, messa in sicurezza ed adeguamento dell'area. Per quanto concerne la proposta alternativa di Gignoro viene ribadito che da un punto di vista tecnico/trasportistico esso è meno adatto del precedente ed inoltre presenta nel presente assetto insufficienza di spazi.

Per quanto concerne il nodo di Castello e la possibilità dell'interscambio presso il nodo anche delle linee 57 e 59 (che transitano attualmente sul lato sud-ovest della ferrovia) predisponendo una fermata delle suddette linee presso l'uscita del sottopasso pedonale di FS Castello, risulta fattibile prevedendo tuttavia una serie di interventi necessari al fine di garantire la sicurezza dell'utenza. In particolare dovrebbe essere predisposta una fermata adeguatamente attrezzata (attualmente non vi è alcuna fermata) in prossimità dell'imboccatura del sottopasso; quest'ultimo dovrebbe essere reso a sua volta sicuro visto l'attuale stato. In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale tale osservazione non è stata dibattuta e la richiesta non ha avuto seguito.

Per quanto concerne il nodo di Peretola esso è stato individuato in prospettiva della prossima realizzazione della linea tramviaria 2 che si attesterà presso l'aeroporto Vespucci di Firenze. Tale sito, oltre il naturale interscambio con il mezzo pubblico, risulta adeguatamente attrezzato in termini di servizi. In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale è stato interpellato il Comune di Firenze sul cui territorio ricade il nodo di Peretola riguardo le osservazioni pervenute. Il Comune di Firenze ribadisce l'importanza strategica del nodo ubicato in



corrispondenza del futuro interscambio con la tramvia linea 2 in fase di realizzazione. In uno scenario futuro in tale nodo attesteranno le linee provenienti dalla zona nord della Provincia di Firenze.

Per quanto concerne il nodo scambiatore Europa, attualmente già attivo presso il parcheggio sito in prossimità del confine sud del Comune di Firenze, esso risulta adeguatamente attrezzato in termini di servizi, spazi e sicurezza, a differenza di altri nodi (vedi sopra) che comunque necessitano di essere adeguati. Per quanto concerne la parte di osservazione concernente il nodo Rovezzano in occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale è stato interpellato a riguardo il Comune di Firenze sul cui territorio ricade il nodo di Rovezzano (vedi sopra).

TRANSITI/INSTRADAMENTI

La progettazione della rete a nodi che comporterà nelle ore di morbida l'attestazione dei vettori extraurbani nei nodi realizzati sulle direttrici di ingresso/uscita dell'area urbana di Firenze comporterà una drastica diminuzione dei transiti da via della Scala. In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale è stato interpellato il Comune di Firenze sul cui territorio ricade via della Scala riguardo le osservazioni pervenute. Il Comune di Firenze ribadisce che la situazione dello stato di inquinamento atmosferico ed acustico di Via della Scala, nota da tempo, troverà un netto miglioramento per effetto della suddetta ristrutturazione della rete a nodi. I minori transiti (e la quantificazione di essi) è possibile per un duplice motivo: da una parte la rete a nodi che arresta ai nodi le corse extraurbane nelle ore di morbida dall'altra il ridimensionato, rispetto l'attuale, dei servizi extraurbani da e per Firenze effetto del progetto a "binari" .

RETE PROGETTO TPL

Sesto Fiorentino/Calenzano

Per quanto concerne la richiesta dei Comuni di Calenzano e Sesto Fiorentino, considerate le recenti ristrutturazioni del servizio (conseguenti ai tagli dei trasferimenti di risorse per il 2012) che hanno portato alla soppressione delle linee 96 e 97 ed alla nascita della nuova linea 66, considerato altresì la volontà dei Comuni di rimanere nel presente assetto, viene fortemente richiesta l'introduzione del prolungamento fino a Prato a ricostituire la soppressa LAM AZZURRA. Tale richiesta trova supporto anche nella volontà provinciale di ristabilire tale relazione con la provincia di Prato e si auspica un intervento regionale sovra provinciale in tale senso.

Fiesole

La richiesta del prolungamento della linea 7 alla Stazione di Santa Maria Novella trova ostacolo nel Comune di Firenze vista la necessità di ridurre e quanto meno non aumentare i transiti dei mezzi TPL lungo l'asse San Marco, 27 Aprile, Piazza Indipendenza per i gravi problemi di inquinamento acustico ed atmosferico attualmente presenti e dovuti all'eccessivo traffico veicolare. Necessità anche derivata dai rilievi della ASL competente che denota il grave stato di inquinamento dell'asse, instauratosi a partire dalla pedonalizzazione del Duomo (autunno 2012) e conseguente revisione degli instradamenti TPL. In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale è stato interpellato il Comune di Firenze nel cui territorio ricade il tratto San Marco-27 Aprile-Indipendenza che ribadisce



l'impossibilità di permettere ulteriori instradamenti sull'asse sopra detto per i già noti problemi di inquinamento atmosferico ed acustico.

Comuni di Scandicci e Bagno a Ripoli e Lastra a Signa

Le osservazioni proposte sono state accolte nell'ambito della revisione del progetto di rete avvenuta nell'autunno 2011.

Comuni area Metropolitana: vengono accolte le richieste di revisione e/o conferma del progetto di rete nei termini contenuti nei verbali

Comune di Campi Bisenzio: In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale il Comune di Campi Bisenzio nel cui territorio il nodo previsto (per l'interscambio con l'utenza proveniente dalla Provincia di Prato) dalla Regione Toscana presso Comune di Campi Bisenzio in via Bruno Buozzi intervenendo a questo riguardo specifica che il sito scelto risulta inadatto e viene proposta la località Ponte Maccione. In tale area oltre a poter effettuare l'interscambio con le attuali linee 30 e 30x (reintrodotta nel progetto) sono presenti aree sufficienti per allestire un nodo il cui importo dei lavori tuttavia risulta insostenibile per il Comune. Il Comune comunque ribadisce la propria perplessità per l'allestimento di tale nodo, anche in un'ottica futura che prevederà nel nodo di Peretola l'attestazione anche delle linee attualmente attestanti al nodo di Campi. Relativamente alla prevista soppressione totale delle linee delle fabbriche, sentito il parere dei Comuni interessati si decide per la conferma di 4 corse della linea 90 (orario di ingresso mattina ed uscita serale).

LOTTO 1/LOTTO 2

NODI D' INTERSCAMBIO:

Il nodo di interscambio di Trespiano non è più previsto nel progetto di rete TPL a nodi.



SINTESI OSSERVAZIONI DIBATTUTE RIUNIONE PRELIMINARE DELL'11.05.2012

NODO ROVEZZANO/LINEA 34 NEW

OSSERVAZIONI

- *“Osservazioni al materiale della Conferenza Servizi TPL”* di Maurizio Landi - Compiobbi (Fiesole);
- *“Osservazioni ai sensi dell'art.25 comma 3 della L.R. 40/2009”* del GAS di Compiobbi (Fiesole);
- *“Osservazioni nodo di interscambio nella parte est di Firenze”* di Alessandra Martinelli Compiobbi (Fiesole);
- *“Osservazioni alla documentazione conferenza dei servizi”* di Maurizio Landi - Compiobbi (Fiesole);

ANALISI

Le osservazioni relative al nodo di interscambio di Rovezzano si riferiscono prevalentemente alla inadeguatezza del sito scelto in termini di sicurezza e mancanza attuale di esercizi commerciali e servizi. Inoltre si fa riferimento all'attuale offerta di trasporto su ferro (attualmente fornito in virtù della presenza della stazione FS Rovezzano) molto lontana da un tipo di servizio metropolitano (verosimilmente fino al termine dei lavori TAV). Le proposte di chi formula le osservazioni sono tese ad individuare il Gignoro quale luogo di attestazione del nodo di interscambio nella zona sud-est di Firenze, vista la presenza di una forte urbanizzazione nonché la presenza di un centro commerciale e servizi (ufficio postale, scuole, poliambulatorio ASL, Istituto di analisi privato ecc.). Inoltre le osservazioni riportano analisi di eventuali risparmi chilometrici e di aumento di utenza (visto il bacino di utenza del Gignoro) arretrando il nodo a Gignoro in luogo di Rovezzano ed attestandovi le linee urbane 14 e 20 (per la 20 come già attualmente) come anche la 6,17 e 34 (quest'ultima portandola oltre il Girone in zona Ellera). Ad integrazione delle sopra dette osservazioni è pervenuta una ulteriore osservazione, nell'eventualità che il nodo Rovezzano sia imprescindibile nel progetto di rete si propone una revisione dei percorsi/linea al fine di ottimizzare le risorse contemperando le esigenze della collettività. Nel dettaglio si propone :

- capolinea del 14 in via Ripa con accesso alla fermata FFSS a meno di 50 metri;
- capolinea del 20 in via della Chimera (come previsto nel piano);
- capolinea delle poche corse AMV superstiti in via Ripa o via Rocca Tedalda con trasbordo sul 14;



- navetta via Ripa-S.Andrea-Girone-Compiobbi-Ellera ogni 30 min. feriali e ogni 60 festivo (stesse corse previste per il 21 della Valle del Mugnone);
- Utilizzo delle economie per migliorare il servizio in città, ad esempio, prolungare anche il 6 alla stazione Rovezzano al fine di offrire maggiori opzioni sui trasbordi come previsto nei documenti di avvio della conferenza dei servizi.

Per quanto concerne i nodi Rovezzano/Europa, fermo restando le considerazioni di mancanza di infrastrutture, servizi ecc. anche alla luce dei numeri previsti di utenza, si fa osservare che le stime sono state condotte senza tener conto del bacino dell'aretino, prevedendo sovraffollamento in alcune fasce orarie di punta. Le economie per le aziende non saranno quelle attese vista la necessità di portare comunque i vettori nei depositi (attualmente ubicati nel centro urbano di Firenze) per la manutenzione. Inoltre non sarebbe possibile raggiungere direttamente le grandi infrastrutture di valenza nazionale (aeroporti, Alta velocità ecc.). Propongono in alternativa ai suddetti nodi le Stazioni FS di SMN, Rifredi, Campo di Marte; per quanto concerne le relazioni propongono il rafforzamento dei collegamenti verso i principali poli attrattori di Firenze (Careggi, Polo Universitario ecc.). Infine si propone di attestare i vettori nelle ore di morbida presso le stazioni principali della Provincia.

CONTRO DEDUZIONI/CONCLUSIONI

La scelta dell'ubicazione del nodo di Rovezzano è derivata e funzione dell'interscambio ferro gomma, gomma tramvia (nell'ipotesi futura di prolungamento a Rovezzano); ovviamente è evidente la necessità di attrezzare il nodo di Rovezzano adeguatamente per consentire un interscambio in sicurezza e con adeguati servizi. In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale è stato interpellato il Comune di Firenze sul cui territorio ricade il nodo di Rovezzano riguardo le osservazioni pervenute. Il Comune di Firenze ribadisce l'importanza strategica del nodo ubicato in corrispondenza della stazione FS di Rovezzano per l'interscambio gomma-ferro anche in prospettiva dell'aumento dell'offerta su ferro conseguente al completamento del sottoattraversamento TAV di Firenze. A questo proposito ha ufficialmente preso contatti con FS proprietaria dell'area attualmente adibita a parcheggio della stazione affinché provvedano ai necessari lavori di riqualificazione, messa in sicurezza ed adeguamento dell'area. Per quanto concerne la proposta alternativa di Gignoro viene ribadito che da un punto di vista tecnico/trasporti esso è meno adatto del precedente ed inoltre presenta nel presente assetto insufficienza di spazi. Sempre in riferimento al nodo di Rovezzano sul quale attesterà anche la linea 34_new che nascerà per sopperire alla attestazione completa della linea 14 nel nodo (senza prolungamento attuale a Girone) il Comune di Fiesole, vista anche la forte riduzione prevista nel progetto di gara dei passaggi extraurbani sulla direttrice Aretina, chiede che il previsto 34_new venga intensificato (60 corse in luogo delle 30 previste) e sia portato alla frazione di Ellera. Si esprime parere positivo su questa operazione (Provincia e Comune di Firenze) e si delibera di introdurre questa modifica nel progetto.



NODO PERETOLA

OSSERVAZIONI

- *“Segnalazione progetto di rete relativo al territorio della Provincia di Firenze”* di Antonio Ugolini (Firenze);

ANALISI

Per quanto concerne il nodo di Peretola l'osservazione si riferisce alla posizione dello stesso che in luogo di essere (come prevista da progetto) ubicato presso l'aeroporto Vespucci, auspica la localizzazione presso la Pistoiese attualmente porta d'accesso per l'utenza che proviene da Campi, San Piero a Ponti, Signa, Sant'Angelo, Poggio a Caiano, Seano, Prato e Pistoia.

CONTRO DEDUZIONI/CONCLUSIONI

Per quanto concerne il nodo di Peretola esso è stato individuato in prospettiva della prossima realizzazione della linea tramviaria 2 che si attesterà presso l'aeroporto Vespucci di Firenze. Tale sito oltre il naturale interscambio con il mezzo pubblico risulta adeguatamente attrezzato in termini di servizi. In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale è stato interpellato il Comune di Firenze sul cui territorio ricade il nodo di Peretola riguardo le osservazioni pervenute. Il Comune di Firenze ribadisce l'importanza strategica del nodo ubicato in corrispondenza del futuro interscambio con la tramvia linea 2 in fase di realizzazione. In uno scenario futuro in tale nodo attesteranno le linee provenienti dalla zona nord della Provincia di Firenze.



VIA DELLA SCALA

OSSERVAZIONI

- *“Atto di intervento nel procedimento in conferenza dei servizi”* di Avv. Lorenzo Corsi comitato di via della Scala Firenze;

ANALISI

Come è noto via della Scala è transitata da un gran numero di autobus che svolgono servizi di TPL urbano ed extraurbano nonché dal traffico veicolare privato della zona di Piazza Stazione che ha come unica via d'uscita Via della Scala. Ne conseguono gravi problemi di inquinamento acustico ed atmosferico da eccessivo traffico veicolare.

La richiesta alla Conferenza è volta al recepimento nel nuovo bando di gara TPL dell'esclusione totale dei transiti del TPL extraurbano e la riduzione dei transiti urbani da via della Scala.

CONTRO DEDUZIONI/CONCLUSIONI

La progettazione della rete a nodi che comporterà nelle ore di morbida l'attestazione dei vettori extraurbani nei nodi realizzati sulle direttrici di ingresso/uscita dell'area urbana di Firenze comporterà una drastica diminuzione dei transiti da via della Scala. In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale è stato interpellato il Comune di Firenze sul cui territorio ricade via della Scala riguardo le osservazioni pervenute. Il Comune di Firenze ribadisce che la situazione dello stato di inquinamento atmosferico ed acustico di Via della Scala nota da tempo troverà un netto miglioramento per effetto della suddetta ristrutturazione della rete a nodi. I minori transiti (e la quantificazione di essi) è possibile per un duplice motivo: da una parte la rete a nodi che arresta ai nodi le corse extraurbane nelle ore di morbida dall'altra il ridimensionato rispetto l'attuale dei servizi extraurbani da e per Firenze effetto del progetto a “binari” .



LAM AZZURRA

OSSERVAZIONI

- *“Comunicazione dei Sindaci di Calenzano e di Sesto Fiorentino in merito all’impostazione della prossima gara regionale per il trasporto pubblico locale” di Alessio Biagioli e Gianni Gianassi;*

ANALISI

Comuni di Calenzano e Sesto Fiorentino: oltre osservazioni puntuali sul linee di interesse per il loro territorio (57 recepito) auspicano il ripristino della cessata linea LAM AZZURRA EST che garantiva il collegamento con Prato. In luogo della già dismessa 97 chiedevano il ripristino della LAM. Alla luce delle recenti ristrutturazioni, della soppressione delle linee 96 e 97 e dell'istituzione della 66, anche a seguito degli incontri tenutesi con gli assessori dei due comuni, ripropongono il collegamento con Prato auspicando un prolungamento della nuova 66 fino al capoluogo di Provincia.

CONTRO DEDUZIONI/CONCLUSIONI

Per quanto concerne la richiesta dei Comuni di Calenzano e Sesto Fiorentino, considerate le recenti ristrutturazioni del servizio (conseguenti ai tagli dei trasferimenti di risorse per il 2012) che hanno portato alla soppressione delle linee 96 e 97 ed alla nascita della nuova linea 66, considerato altresì la volontà dei Comuni di rimanere nel presente assetto, viene fortemente richiesta l'introduzione del prolungamento fino a Prato a ricostituire la soppressa LAM AZZURRA. Tale richiesta trova supporto anche nella volontà provinciale di ristabilire tale relazione con la provincia di Prato e si auspica un intervento regionale sovraprovinciale in tale senso. In aggiunta si rileva che dagli esiti della Conferenza dei servizi provinciale di Prato tenutasi il 15.05.2012 anche dal bacino pratese viene richiesto alla Regione Toscana di rendere il ramo della CP (da progetto cadenzato a 30 minuti) in continuità con la linea 66 della Provincia di Firenze (cadenzata anche essa a 30 minuti) attestanti entrambe in Calenzano via Puccini presso il cimitero di Calenzano, a ricreare l'ex LAM AZZURRA EST. Nello specifico nel verbale della suddetta conferenze dei servizi di Prato si dice: *“LINEA STAZIONE CENTRALE- CALENZANOin un’ottica di integrazione delle reti, tale linea potrebbe costituire un’unica linea con l’attuale linea 66 di competenza del lotto fiorentino (anch’essa presumibilmente progettata con una cadenza di 30 minuti). L’ipotesi di continuità del servizio potrebbe così ripristinare l’offerta erogata storicamente attraverso la “LAM Azzurra est” del territorio pratese che trovava ampio consenso da parte degli utenti e delle Amministrazioni locali di Sesto Fiorentino e Calenzano. Si evidenzia peraltro che tale strutturazione non comporterebbe nessun onere aggiuntivo, ma potrebbe anzi portare un’ottimizzazione del servizio ed un potenziale incremento di utenza”.*



LINEA 7 FIESOLE

OSSERVAZIONI

- *“Conferenza dei Servizi per TPL anno 2012 - trasmissione osservazioni”* del Vicesindaco Giancarlo Gamannossi;

ANALISI

Comune di Fiesole: il Comune chiede che il progetto di rete che andrà in gara preveda di prolungare la linea 7 fino alla stazione di Santa Maria Novella (con capolinea o solo transito) visti i disagi all'utenza e la riduzione di turismo subita dalla città in seguito all'attestazione in San Marco.

CONTRO DEDUZIONI/CONCLUSIONI

La richiesta del prolungamento della linea 7 alla Stazione di Santa Maria Novella trova ostacolo nel Comune di Firenze vista la necessità di ridurre e quanto meno non aumentare i transiti dei mezzi TPL lungo l'asse San Marco, 27 Aprile, Piazza Indipendenza per i gravi problemi di inquinamento acustico ed atmosferico attualmente presenti e dovuti all'eccessivo traffico veicolare. Necessità anche derivata dai rilievi della ASL competente che denota il grave stato di inquinamento dell'asse, instauratosi a partire dalla pedonalizzazione del Duomo (autunno 2012) e conseguente revisione degli instradamenti TPL. In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale è stato interpellato il Comune di Firenze nel cui territorio ricade il tratto San Marco-27 Aprile –Indipendenza che ribadisce l'impossibilità di permettere ulteriori instradamenti sull'asse sopra detto per i già noti problemi di inquinamento atmosferico ed acustico.



NODO CAMPI BISENZIO

OSSERVAZIONI

- *“Osservazioni Lotto Metropolitan- conferenza dei servizi attivata il giorno 28/11/2011”* di Ass. Andrea Falsetti;
- *“Verbale incontro Provincia di Firenze- Comuni di Campi Bisenzio del 27.04.2012”*;
- *“Gara TPL-progetto di rete”* di Ass. Andrea Falsetti;

ANALISI

Comune di Campi Bisenzio: analisi su linee e servizi che insistono sul territorio comunale; già recepito nel progetto di rete Dicembre 2011. Successivamente presentano osservazioni riguardo la prevista soppressione della linea 90 che a loro parere comporterà molti disagi all'utenza della GKN-Galileo (e per la quale chiedono un puntuale rilievo) e riguardo ai nodi di interscambio di Campi Bisenzio (Bruno Buozzi) e di Indicatore dove dovrebbe avvenire la rottura di carico con le utenze provenienti dalle provincie di Prato e Pistoia (via territorio pratese); in particolare chiedono delucidazioni sul dimensionamento di tali nodi (vista anche l'incertezza/assenza dei dati dell'utenza) prospettando per il nodo di Campi che la linea 30x (express quindi diretta e con poche fermate) sia progettata in coincidenza con la rottura di carico ai nodi prospettando un aumento di corse visto i dati previsti dell'utenza pratese. Per il nodo di Indicatore (attualmente non attrezzato) indicano una possibile ubicazione sulla Barberinese/via Magenta (zona in forte espansione residenziale dove attualmente vi sono attività commerciali quali Esselunga, la piscina Hydron, lo stadio ed un progetto in prossima fase di realizzazione di un distretto socio-sanitario). In questa prospettiva propongono un aumento delle corse della linea 35 per sopportare l'aumento dell'utenza. Infine visti i disagi e le lamentele dell'utenza delle frazioni di San Donnino e San Piero a Ponti per il continuo passaggio dei mezzi lunghi (18 m) prospettano l'eventualità di utilizzare mezzi più corti e meno inquinanti. A seguito dell'incontro con la provincia di Prato ed il Comune di Firenze, il Comune di Campi relativamente al nodo di interscambio previsto dalla RT sul proprio territorio propone la località di Ponte Maccione in luogo della prevista via Bruno Buozzi. In tale nodo avverrà l'intercambio con l'utenza proveniente dalla Provincia di Prato.

CONTRO DEDUZIONI/CONCLUSIONI

In occasione della riunione dell'11.05.2012 preliminare alla Conferenza dei Servizi provinciale il Comune di Campi Bisenzio nel cui territorio il nodo previsto (per l'intercambio con l'utenza proveniente dalla Provincia di Prato) dalla Regione Toscana presso Comune di Campi Bisenzio in via Bruno Buozzi intervenendo a questo riguardo specifica che il sito scelto risulta inadatto e viene proposta la località Ponte Maccione. In tale area oltre a poter effettuare l'intercambio con le attuali linee 30 e 30x (reintrodotta nel progetto) sono presenti aree sufficienti per allestire un nodo il cui importo dei lavori tuttavia risulta insostenibile per il Comune. Il Comune comunque ribadisce la propria perplessità per l'allestimento



di tale nodo, anche in un'ottica futura che prevederà nel nodo di Peretola l'attestazione anche delle linee attualmente attestanti al nodo di Campi. Relativamente alla prevista soppressione totale delle linee delle fabbriche, sentito il parere dei Comuni interessati si decide per la conferma di 4 corse della linea 90 (orario di ingresso mattina ed uscita serale). Si rileva inoltre che dagli esiti della Conferenza provinciale della Provincia di Prato tenutasi il 15.05.2012 a riguardo del suddetto nodo di interscambio ove da progetto regionale è previsto l'attestamento del binario proveniente da Prato (linea CF), la Provincia di Prato ha inserito a tale riguardo dei desiderata; nello specifico il progetto pratese per la CF prevede 46 corse giorno di cui 36 che attestano al nodo e 10 passanti (pensate con la Provincia di Firenze come 30x rinforzato). Di contro nei desiderata alla luce delle perplessità espresse dal Comune di Campi riguardo costi di realizzazione del nodo e futuro scenario con entrata in servizio della linea T 2 Peretola-Firenze, propone il proseguimento di 36 delle 46 corse fino al nodo urbano di Puccini e 10 corse fino Firenze Santa Maria Novella.



LOTTO 2 MUGELLO VALDISIEVE / LOTTO 3 CHIANTI VALDARNO:

Nel dettaglio sono pervenuti i seguenti suggerimenti ed idee:

Barberino Valdelsa, inviata via mail il 23/11/2011 ed il 30/11/2011: Richiesta di reinserimento: Linea 370 corsa dedicata delle 5.45 Firenze-Poggibonsi (S.Casciano/Tavarnelle) e corsa dedicata delle 17.20 BarberinoV.Elsa-Firenze (S.Casciano/Tavarnelle); Linea 372 corsa sc. superiori delle 14.40 Tavarnelle-Marcialla (S.Casciano/Tavarnelle). Viene segnalata la necessità di conoscere le corse scolastiche, che interessano 200 studenti del territorio di Barberino VE, effettuate da Siena-Mobilità – linea 129 contenute nella proposta della Provincia di Siena e le corse verso Poggibonsi e Colle Val d'Elsa.

Palazzuolo sul Senio, inviata via mail in data 29/11/2011: Viene segnalato che la corsa 009-3-0126 della Linea 307 delle ore 16.50 è erroneamente inserita nell'elenco. Altro sebbene faccia parte dei servizi navetta di adduzione alla stazione FS di Marradi.

Firenzuola, inviata via mail in data 30/11/2011: Richiesta inserimento di una corsa tra quelle indicate scolastiche e per lavoratori: Linea 304 partenza da Firenzuola alle ore 16,35 per Cornacchiaia-Castro-Futa-Traversa-Covigliaio-Casetta-Pietramala e ritorno a Firenzuola per le ore 17,35; corsa da effettuarsi da settembre a giugno (periodo scolastico) nei giorni di lunedì-mercoledì-venerdì.

San Casciano, inviata via mail il 1/12/2011: Linea 368: reinserimento corsa dedicata delle 6.15 Mercatale-Firenze, reinserimento 1 corsa nella fascia oraria 9/10: corsa 9,15 Firenze-S.Fabiano, reinserimento corsa delle 13.10 S.Casciano-Firenze; reinserimento corsa estiva 16.10 S.Casciano-Firenze (corsa scolastica 15.25 da Poggibonsi); Linea 370: reinserimento corsa 9.00 Firenze-BarberinoV.Elsa: valutare S/D; reinserimento corsa dedicata delle 5.45 Firenze-Poggibonsi (Barberino VE); reinserimento corsa dedicata delle 17.20 BarberinoV.Elsa-Firenze (Barberino VE). Le modifiche proposte dal Circondario in merito alla linea 371 non incidono negativamente sugli utenti delle frazioni di S.Pancrazio e Cerbaia – richiesta di non discostarsi dagli orari attuali.

Vengono richieste corse abbastanza frequenti da Cerbaia verso la tramvia di Scandicci (Cerbaia diventerebbe uno snodo sulla direttrice verso la tramvia che potrebbe essere collegata a S.Casciano con navette, facilitando il collegamento con la zona ovest di Firenze).

Viene richiesto il potenziamento della linea S.Casciano-Scandicci e che le corse siano attestate in prossimità della tramvia per aumentare sinergia ferro-gomma per raggiungere il centro città.

Viene richiesto il potenziamento dei collegamenti con la zona sud-est di Firenze dove si trovano scuole frequentate da studenti residenti.

Marradi, inviata via mail in data 2/12/2011: Viene sottolineato che i dati inseriti nei 3 elenchi (corse essenziali – scuole obbligo – corse non essenziali) risultano incompleti e vengono indicate linea per linea le corse mancanti e quelle già sospese dal 18/9/2011; inoltre vengono evidenziate in rosso le corse inserite nel prospetto scuola obbligo che in realtà sono di completamento di corse essenziali in quanto indispensabili per il collegamento con frazioni disagiate.



Pelago, Prot.12652 del 2/12/2011: Viene richiesto l'inserimento nel prospetto Corse essenziali di due corse della Linea 343 (040-3-0287/040-3-0339) che risultano all'interno del prospetto Altro.

Scarperia, inviata via mail in data 2/12/2011: Vengono segnalate alcune linee che sembrano coerenti con gli indirizzi di salvaguardia messi in evidenza (lavoro, studenti, adduzioni), in giallo sono evidenziate le corse più importanti e in azzurro quelle da verificare. Inoltre al momento non vengono indicate le linee di intercollegamento tra i comuni mugellani perchè risulta difficile analizzare questo tipo di percorsi.

Vaglia, Prot. 13137 del 2/12/2011: Viene chiesto di mantenere tutte le corse indicate nell'elenco allegato.

In particolare delle Linee 306/1-306/2 vengono indicate le corse non inserite nel progetto ma necessarie, al contempo vengono indicate 2 corse inserite nel progetto ma che, se occorre possono essere tagliate.

Rispetto al lotto urbano vengono considerate irrinunciabili tutte le corse della Linea 25/A con capolinea Pratolino.

Vicchio, inviata via mail in data 2/12/2011: Linea 305 A 18.15 Vicchio centro-18.30 Borgo ospedale sarebbe preferibile prevedere una corsa di ritorno per Vicchio centro con partenza da Borgo ospedale intorno alle 20/20.30; sempre rispetto al collegamento con l'ospedale di Borgo sarebbe preferibile prevedere un collegamento nella fascia 12/14; Linea 307 11.50 Vicchio-Borgo scuole e 12.05 Vicchio-Borgo scuola segnalate corse scolastiche, sarebbe meglio definire corse tecniche sovrapposte ad una corsa ferroviaria Vicchio-Borgo SL Rimorelli nella stessa fascia oraria; nell'economia del servizio con questi 2 collegamenti sarebbe preferibile prevedere un collegamento con Borgo ospedale e Borgo stazione FS (con arrivo alle 12.30).

Inoltre viene proposto che quanto stanziato dalla R.T. per gli investimenti sia destinato ai piccoli comuni che gestiscono il servizio di trasporto in economia e a porte aperte, tra cui Vicchio; tutto ciò permetterebbe ai comuni che gestiscono i servizi in economia di poter rinnovare il parco automezzi, con particolare attenzione all'installazione di impianti a metano per risparmiare ulteriori risorse.

Unione di Comuni Valdarno Valdisieve, Prot. 7893 del 2/12/2011: Viene sinteticamente esaminato il progetto per la rete extraurbana, tenendo conto delle percorrenze ridotte fermando le linee extraurbane nei nodi di interscambio, dell'uso dei suddetti risparmi. Viene esaminata la classificazione dei servizi utilizzata dalla Provincia – corse essenziali da mantenere, /scolastiche inferiori che dovrebbero rimanere a carico dei comuni, /altro costituisce l'ammontare dei km da eliminare, viene sottolineata la differenza tra i criteri adottati per la classificazione dalla Provincia e quanto già proposto dall'Unione e ne viene riportata una corrispondenza. Viene infine sottolineato che eliminare le corse definite ALTRO rischia di eliminare la rete di supporto all'ESSENZIALE. A tal proposito viene osservato quanto la proposta non possa essere considerata un progetto di rete e non dica la rete da mettere a gara e quella da gestire localmente.

Viene messo a confronto i chilometri giornalieri proposti dalla Provincia per l'area Valdarno-Valdisieve con quelli, comprensivi dei tagli, già proposti dall'Unione Comuni.

In allegato al documento delle osservazioni 4 tabelle excel, nello specifico:



- All.1 corse ALTRO: contiene l'elenco di 64 corse di cui si chiede il mantenimento (sia per la frequentazione che per la funzione);
- All.2 corse ESSENZIALI: contiene l'elenco di 4 corse di cui si ritiene possa essere effettuato il taglio;
- All.3 contiene l'elenco di 115 corse di cui si conferma il taglio o che risultano già tagliate nel 2011;
- All.4 contiene l'elenco di 464 corse di cui si conferma il mantenimento ma di cui si ipotizza una classificazione diversa.

Greve, inviata via mail il 2/12/2011: Viene segnalata la necessità di conoscere l'intenzione di mantenere o meno le corse festive della linea 365 che già hanno subito una riduzione del 50% passando da 8 a 4 corse assolutamente insufficienti, pur sapendo che non rientrano tra le corse essenziali ma che risultano economicamente remunerative;

-per le corse indicate "non sostanziali" viene precisato quanto segue:

- corsa 040-4-0199 ore 9,30 da Autostazione Fi a Greve se si dovesse prevedere la soppressione si deve modificare il percorso via Ferrone-Strada-Greve della corsa contemporanea 040-4-0178;
- corsa 040-4-0181 ore 10,30 da Autostazione Fi a Greve se si dovesse prevedere la soppressione si deve modificare il percorso via Ferrone-Strada-Greve della corsa delle ore 11,00 040-4-0198;
- corsa 040-4-0186 ore 12 da Autostazione Fi a Panzano per conoscenza che gran parte degli utenti si reca alla struttura di ricovero delle Terme ai Falciani che non è un servizio interno al territorio di Greve ma sarebbe comunque necessario pensare ad un servizio alternativo anche limitato a tale percorrenza;
- corsa 040-4-0299 ore 16,55 da Greve a Autostazione Fi non si ritiene opportuna la sua soppressione perchè risulta con frequentazione alta ed effettua un percorso particolare transitando nella zona industriale di Meleto dove è l'unico mezzo pubblico ed utilizzata da molti lavoratori.

-rispetto al lotto urbano chiede cosa sia previsto per la Linea 49 individuata come non sostanziale", qualora ne fosse prevista la soppressione sarà necessario prevedere alcune corse extraurbane aggiuntive alle attuali a servizio degli studenti.

Impruneta, Prot. 25546 del 2/12/2011: Sottolinea che il territorio di Impruneta ha sempre sofferto della suddivisione in sede trasportistica tra i lotti 1 e 3, verrebbe auspicato che questo vincolo fosse superato all'interno del lotto unico inserendo il capoluogo di Impruneta nella fascia di rete urbana, ciò consentirebbe al vettore Ataf di effettuare il servizio sulla linea Impruneta-Tavarnuzze-Firenze.

Viene ritenuta valida l'opportunità di individuare un nodo di interscambio strategico per tutti i mezzi extraurbani provenienti dall'area Chianti e senese che possa intercettare una linea forte del servizio urbano in grado di limitare le ridondanze di traffico in entrata a Firenze, viene chiesta la possibilità di valutare l'area di Tavarnuzze un ganglio provvisorio in attesa del parcheggio scambiatore al casello autostradale (ipotesi già avanzata alla Provincia dopo la 1° serie di tagli).

Allegati alla nota un elenco delle corse ritenute imprescindibili (lotto 3 Autolinee CAP, gite scolastiche 2 e 3, lotto 1 Ataf linea 37)

Viene aggiornata la tabella della linea 366 individuando le corse essenziali su cui costruire il progetto di rete.

La Linea 37 che dovrebbe diventare una linea forte che serva il nodo di scambio non dovrebbe subire tagli ma bensì incrementi.

Non ultimo andrà affrontato per la riorganizzazione del servizio il problema dell'integrazione tariffaria.



Pontassieve, inviata via mail il 2/12/2011: Viene inviato un file sulle corse riguardanti Pontassieve e classificate “non essenziali” (scuole obbligo e altro), sono da considerare le corse evidenziate in giallo, nella colonna a destra le osservazioni.

- Per le corse della linea 330 si chiede di mantenere il collegamento Sieci-S.Brigida e S.brigida-Sieci con coincidenza alla stazione FS da e per Firenze.

Quanto inviato va confrontato con il materiale elaborato dall'Unione dei Comuni.

Tavarnelle, inviata via mail 2/12/2011: reinserimento Linea 370 04.370.0003B Tavarnelle per Firenze-S.Donato in Poggio-Tavarnelle-S.Donato delle 6,15, 04.370.0004B S.Donato in Poggio-Tavarnelle-S.Donato-Tavarnelle delle 6,25, 04.370.0002B Tavarnelle - Morrocco - S.Donato - Sambuca - Morrocco - Tavarnelle delle 8, 04.370.00030B Tavarnelle - Morrocco - S.Donato - Sambuca - Morrocco - Tavarnelle delle 11,10, 04.370.0046b corsa dedicata delle 5.45 Firenze-Poggibonsi (S.Casciano/Barberino VE, 04.370.0051b corsa dedicata delle 17.20 BarberinoV.Elsa-Firenze OK (S.Casciano/Barberino VE). Linea 372: 04.372.0010b corsa sc. superiori delle 14.40 Tavarnelle-Marcialla OK (S.Casciano/Barberino VE).

Reggello, inviata via mail il 2/12/2011: In allegato le nuove indicazioni inerenti le tabelle corse: in giallo quelle a cui è necessario apportare variazioni circa la funzione prevalente o al calendario di esercizio (per ogni corsa sono segnalate in nota specifiche indicazioni).

-si sottolinea che in nessuna delle 3 tabelle è presente la corsa 040-4-0121 8,25 Figline FS- Vaggio-Reggello che occorre inserire tra le “Essenziali” in quanto importante collegamento tra stazione di Figline e le frazioni di fondovalle, era presente nel file delle scolastiche e ritrasmesso a questa Provincia corretto.

-sulla corsa da eliminare segnalata dall'Unione si riservano di dare risposta dopo opportune verifiche.