

PUMS  città
metropolitana
di **firenze**



OSSERVAZIONI D'UFFICIO

A seguito dell'adozione del Piano e relativi allegati, durante la fase di pubblicazione degli stessi, la direzione Trasporto Pubblico Locale della Città metropolitana di Firenze, ha valutato l'opportunità di intervenire con modifiche al testo della relazione di Piano a chiarimento di contenuti, errori materiali di tipo cartografico e testuale, oltre ai necessari adeguamenti relativi ai più recenti indirizzi ministeriali.

Tali modifiche assumono la denominazione di "Osservazioni d'ufficio" e, data la loro genesi, non prevedono una modalità di accoglimento dal momento che rappresentano intrinsecamente dei perfezionamenti apportati dalla direzione Trasporto Pubblico Locale della Città metropolitana di Firenze.

A tali osservazioni è dedicato il presente documento, con una specifica scheda di sintesi che consente l'identificazione del contenuto dell'osservazione d'ufficio e la modifica che hanno comportato nei documenti, ordinate per tematica seguendo l'organizzazione dell'indice del PUMS adottato.

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 19.a	Proponente	Direzione TPL Città Metropolitana di Firenze
Contenuto sintetico			
Osservazione d'ufficio finalizzata alla correzione di errori materiali contenuti in diversi documenti di piano e di miglioramento di alcuni aspetti dei contenuti del piano.			
Deduzioni			
MOBILITA' CICLISTICA: Correzioni ed integrazioni da apportare al Biciplan Metropolitano:			
Accoglimento			
Modifica eventuale al piano			

In BLU il testo che verrà aggiunto, in rosso il testo che verrà tolto

Pag. 167

“Le analisi effettuate nell’ambito del quadro conoscitivo hanno dimostrato **che** poco meno del 60% [...]”
1. Creazione di una rete continua di percorsi, ovunque possibile, prevalentemente in sede riservata **o in forma di corsia ciclabile**, di connessione interna **ai** centri [...]

Pag. 192

“Per consolidare tale trend ~~è~~**e**, auspicabilmente, avanzare efficaci politiche per la mobilità sostenibile che continua ad avere bisogno di ulteriore spinta e continuità”

Pag. 214-215

La parte di destra di entrambe le pagine è una ripetizione, eliminare la ripetizione.

Pag. 272

“In questa logica il PUMS prevede una progressiva estensione **delle caratteristiche proprie** delle Superstrade ciclabili nell’ambito delle Microreti comunali per rispondere alla crescita dei flussi, ad esempio per **realizzare tanto** il collegamento tra stazioni ferroviarie, poli universitari o produttivi, **quanto gli** assi di spina di reti comunali che ricalcano gli attraversamenti urbani di percorsi extraurbani; ~~;-e~~, viceversa, **il PUMS prevede anche** l’adozione di caratteristiche costruttive proprie di un percorso extraurbano a prevalente funzione cicloturistica nei tratti delle Microreti a minore frequentazione pur di garantire la continuità di tali itinerari.”

Pag. 275

“Titolo: ~~Quadro riepilogativo della Rete ciclabile di interesse metropolitano~~ -> **Gerarchizzazione della rete ciclabile di interesse metropolitano**”

Pag. 276

Nell’immagine, per EV5/BI 3 inserire **“(Francigena)”** dopo “Via Romea”

Pag. 283

Inserire **“Mobilità ciclistica: linee guida per l’attuazione del Biciplan attraverso i piani di mobilità ciclistica comunali”**

Ai fini dell’attuazione del Biciplan del PUMS, assumono particolare rilevanza quei tratti della rete ciclopedonale (o di mobilità attiva) che, pur ricadendo all’interno del perimetro comunale, concorrono alla rete per l’accessibilità ai servizi di trasporto ed ai principali attrattori.

In quest’ottica, quindi, nell’ambito della redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica, i Comuni insieme alla Città Metropolitana identificano le priorità, cioè le parti delle microreti ciclopedonali con rilevanza alla scala metropolitana.

Parimenti, saranno congiuntamente identificate le priorità per le ciclostazioni nonché le relative modalità di realizzazione e fruizione, al fine di assicurare omogeneità e coerenza nella definizione e nell’attuazione tanto del programma di realizzazione di ciclostazioni quanto delle azioni di mobility management.

Al fine di favorire la co-progettazione necessaria per l’attuazione delle previsioni del piano, i Comuni forniranno alla Città Metropolitana i dati relativi alle reti ciclopedonali esistenti e agli interventi per lo sviluppo e l’adeguamento delle stesse. Detti dati saranno acquisiti ed elaborati dalla Città Metropolitana per la loro registrazione in una banca dati che sarà accessibile agli stessi Comuni; la banca dati rappresenterà quindi uno strumento in grado di offrire un quadro d’insieme completo e costantemente aggiornato, utile sia ad inquadrare correttamente domanda e offerta per la mobilità attiva alle diverse scale che a garantire maggior coerenza nella pianificazione dei diversi interventi,

Al fine di massimizzare la funzionalità e la capillarità delle microreti locali, nella progettazione degli interventi finalizzati allo sviluppo delle stesse i Comuni valuteranno le diverse opzioni progettuali fra quelle previste dalle norme di riferimento, ivi incluse quelle di più recente introduzione, potrebbero

favorire un'accelerazione dello sviluppo dell'estensione delle microreti.

Inoltre, considerato che la capillarità e l'omogeneità dei servizi accessori offerti per la mobilità ciclistica rappresentano un elemento determinante per la diversione modale verso la mobilità ciclistica, nella co-progettazione di detti servizi si prenderanno in considerazione i diversi servizi, anche innovativi, valutandone anche la possibilità di erogazione in maniera capillare, l'omogeneità nella fruizione e la sostenibilità economica nel tempo.”

Aggiungere alla nuova appendice che verrà redatta: “Appendice 3_Quadro generale Biciplan metropolitano”:

“Il quadro di riferimento normativo: D.L. n. 34 del 19/05/2020”

A seguito della recente emergenza sanitaria (COVID-19), con il D.L. 34/2020 (art. 229) sono state introdotte alcune importanti modifiche normative che riconoscono il ruolo centrale della mobilità attiva – ciclabile e pedonale – nell'ambito degli spostamenti nelle aree urbane.

In particolare, il decreto prevede

- l'estensione alle piste ciclabili le misure per incentivare la mobilità sostenibile nelle aree metropolitane già previste per le corsie preferenziali (D.L. 111/2019, art. 2, co. 2)
- l'introduzione di due nuovi elementi (D.Lgs. 285/1992, art. 3, co. 1)
 - o *Casa avanzata*: linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli (disciplinata all'art. 182, co. 9-ter);
 - o *Corsia ciclabile*: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La Corsia ciclabile è parte della ordinaria corsia veicolare, con destinazione alla circolazione dei velocipedi.

Queste novità sono atte a favorire ulteriormente la mobilità ciclabile, prevedendo da un lato un ulteriore strumento che consente di estendere in maniera efficace ed economica la rete ciclabile, e dall'altro assegnando ai velocipedi una priorità nell'attraversamento delle intersezioni a vantaggio della sicurezza e dei tempi di percorrenza.

Il decreto prevede inoltre che le imprese e le pubbliche amministrazioni con più di 100 dipendenti nominino un mobility manager ed adottino, entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL). L'obbligo riguarda le imprese e le pubbliche amministrazioni ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia oppure in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

In pratica, con il decreto viene abbassata da 300 a 100 dipendenti per unità locale la soglia oltre la quale le imprese e pubbliche amministrazioni del territorio metropolitano sono tenute a nominare un mobility manager.

Pag. 251

Sostituire tabella presente con la seguente:

Elenco integrazioni e modifiche da apportare al PUMS a della procedura di VAS

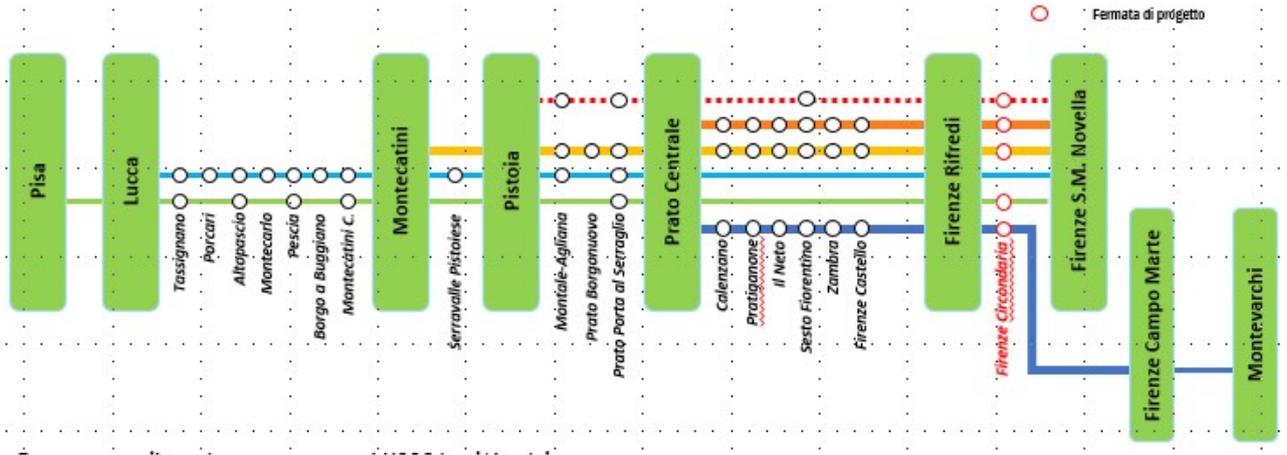
INTERVENTI FINANZIATI NEL TERRITORIO METROPOLITANO

Denominazione dell'intervento	Ente attuatore	Stato
Tratto Signa – Camaioni	Citta metropolitana Firenze	Progettazione in corso
Camaioni - Stazione Ferroviaria di Montelupo Fiorentino	Citta metropolitana Firenze	Manutenzione
Tratto dal Girone a Scandicci	Comune di Firenze	Progettazione in corso manutenzione
Tratto da confine Provincia di Arezzo a centro Incisa	Comune di Figline e Incisa	Manutenzione
Tratto da centro Incisa a Sieci	Comune di Pontassieve	Progettazione in corso
Tratto da Sieci a Il Girone compreso passerella sull'Arno fra Compiobbi e Vallina / da Vallina a confine Comune di Firenze/Albereta	Citta metropolitana Firenze	Progettazione in corso
Tratto da Stazione Ferroviaria Montelupo Fiorentino a confine Provincia di Pisa	Comune di Empoli	Intervento in corso
Tratto da confine Comune di Empoli a confine Comune di Pontedera	Comune di San Miniato	Gara in corso

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 19.b	Proponente	Direzione TPL Città Metropolitana di Firenze
Contenuto sintetico			
Osservazione d'ufficio finalizzata alla correzione di errori materiali contenuti in diversi documenti di piano e di miglioramento di alcuni aspetti dei contenuti del piano.			
Deduzioni			
TRASPORTO PUBBLICO – ASPETTI IN GENERALE: Modifiche alla relazione di piano.			
Accoglimento			
Modifica eventuale al piano			

In BLU il testo che verrà aggiunto, in rosso il testo che verrà tolto.

- **Eliminazione di pag. 409;**
- Pag 435 correggere nel testo “**hub Costanza**” con “**hub Osmannoro**”;
- Verrà sostituita l’immagine a pag 328 con la seguente corretta, senza la presenza della fermata “Guidoni” nella tratta Prato – Firenze Rifredi



•

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 19.c	Proponente	Direzione TPL Città Metropolitana di Firenze
Contenuto sintetico			
Osservazione d'ufficio finalizzata alla correzione di errori materiali contenuti in diversi documenti di piano e di miglioramento di alcuni aspetti dei contenuti del piano.			
Deduzioni			
TRASPORTO PUBBLICO AUTOMOBILISTICO: Correzioni ed integrazioni da apportare alla relazione di Piano.			
Accoglimento			
Modifica eventuale al piano			

In BLU il testo che verrà aggiunto, in rosso il testo che verrà tolto.

Par. “Sintesi scenario di riferimento”

Modifica delle pagg. 108-109-110 come segue:

- A pag 108 dopo le parole....Empoli e Montelupo.

Inserire le parole: “per la Val d’Elsa: Castelfiorentino.

Il progetto di gara del lotto unico regionale ha avuto la sua assegnazione definitiva con decreto n. 6585 del 19 aprile 2019.

Con la firma definitiva del contratto, lo sviluppo della rete prevista da progetto di gara avrà attuazione su due fasi temporali, denominate tempo T1 e tempo T2. Nella fase T1 l’assetto della rete rimarrà sostanzialmente invariato rispetto all’attuale servizio, saranno effettuati ca. 27’500’000 bus*km (di cui ca. 20’200’000 bus*km di servizi urbani e il restante 7’300’000 bus*km di servizi extraurbani). Al tempo T2, con il completamento della rete a nodi, è prevista una razionalizzazione dei servizi extraurbani sulle direttrici portanti che porterà ad uno sviluppo delle percorrenze pari a ca. 7’000’000 bus*km, mentre per i servizi urbani saranno aumentate le percorrenze fino ca. 20’700’000 bus*km.

Il lungo periodo di tempo intercorso tra la pubblicazione del bando di gara e l’assegnazione definitiva, dovuto al contenzioso avvenuto tra i soggetti coinvolti nella procedura di gara, ha determinato delle modifiche all’assetto dei servizi dovuta all’evoluzione della domanda.

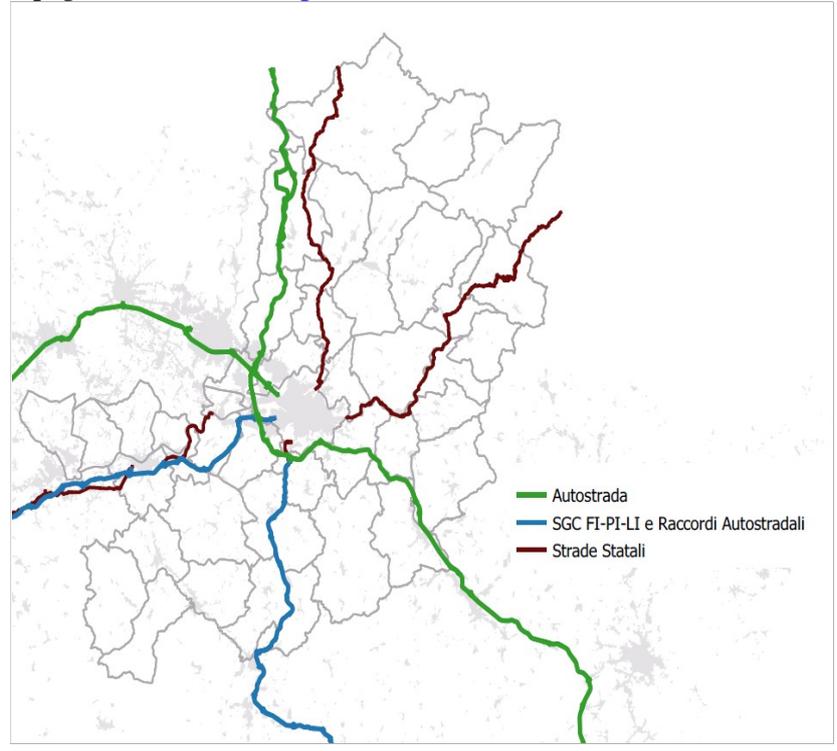
Modifiche che saranno prese in considerazione al momento dell’effettivo avvio del servizio con il nuovo contratto.

La gara prevede un rinnovo del parco mezzi del 70%, distribuiti su tutto il territorio regionale

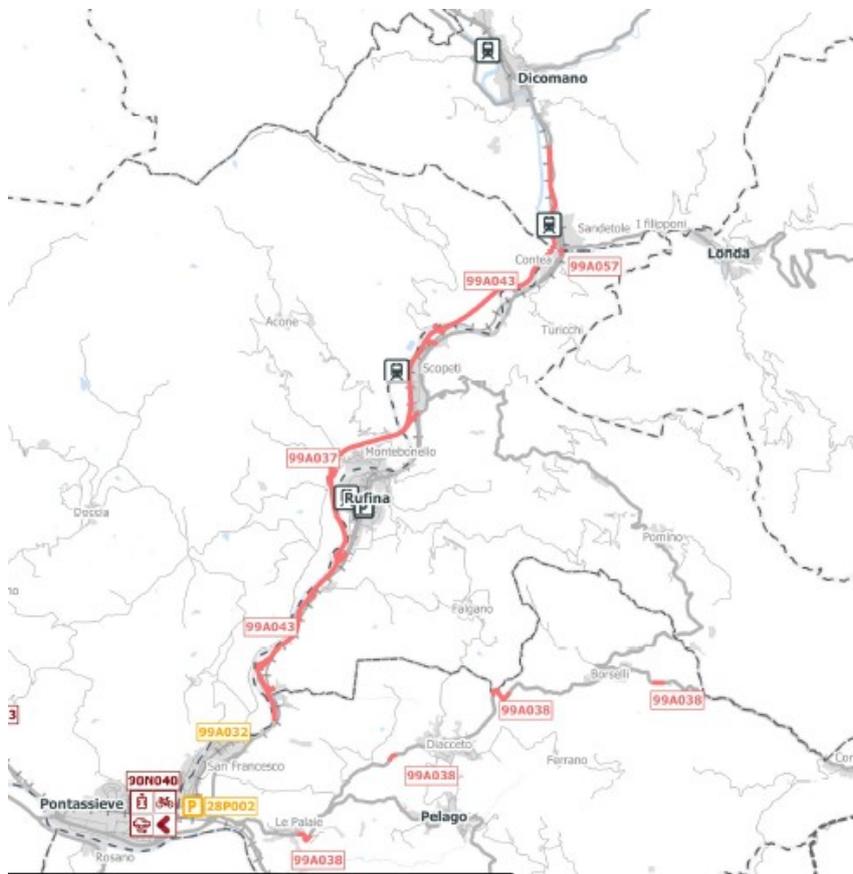
SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 19.d	Proponente	Direzione TPL Città Metropolitana di Firenze
Contenuto sintetico			
Osservazione d'ufficio finalizzata alla correzione di errori materiali contenuti in diversi documenti di piano e di miglioramento di alcuni aspetti dei contenuti del piano.			
Deduzioni			
VIABILTA' STRADALE: Integrazioni da apportare alla relazione di Piano e miglioramento rappresentazione grafica tav. C1-C2.			
Accoglimento			
Modifica eventuale al piano			

Par. Viabilità

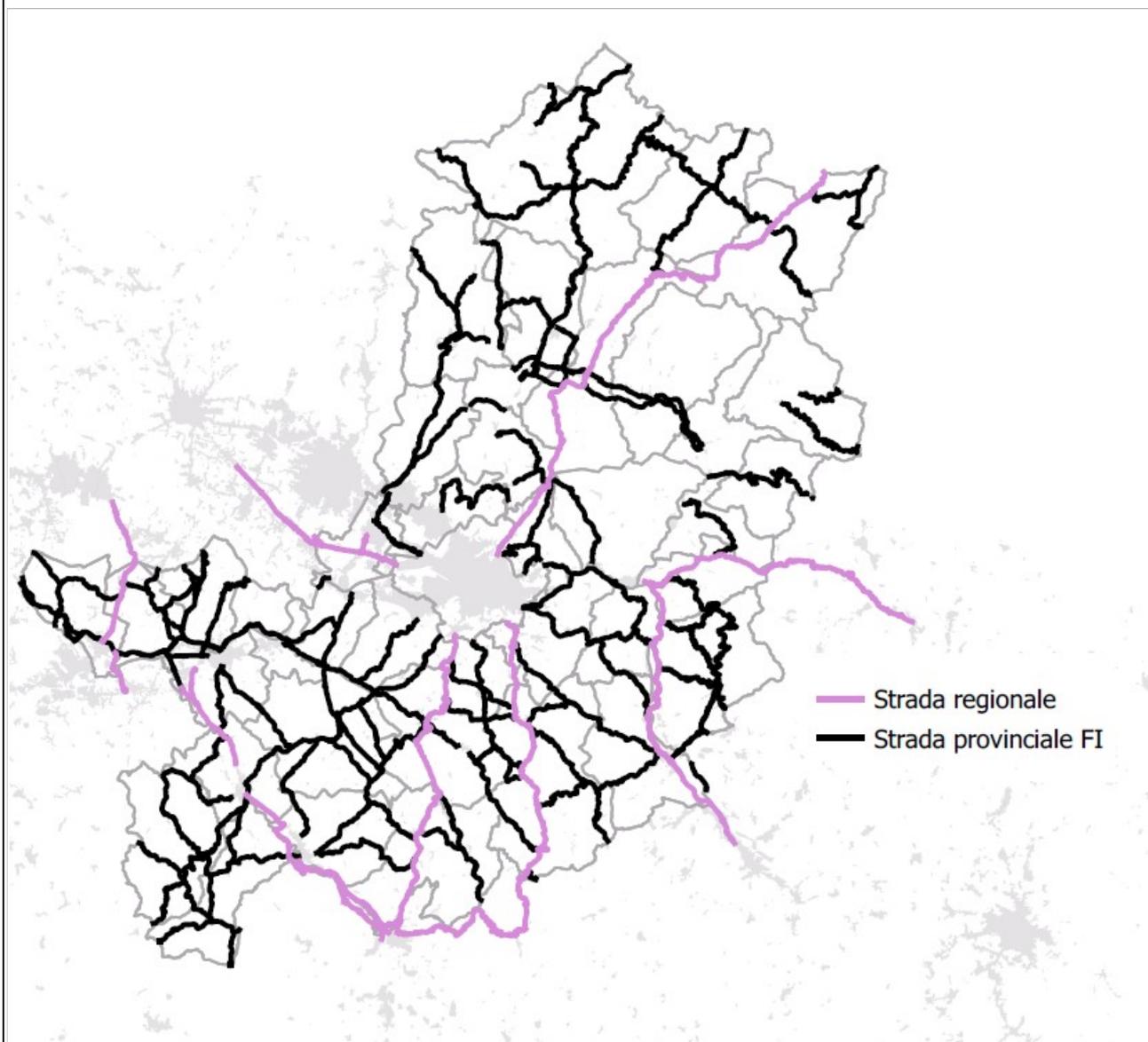
Modificare immagine pag. 473. [Nuova immagine:](#)



Modificare immagine pag. 476. [Nuova immagine:](#)



Modificare immagine pag. 477. [Nuova immagine:](#)



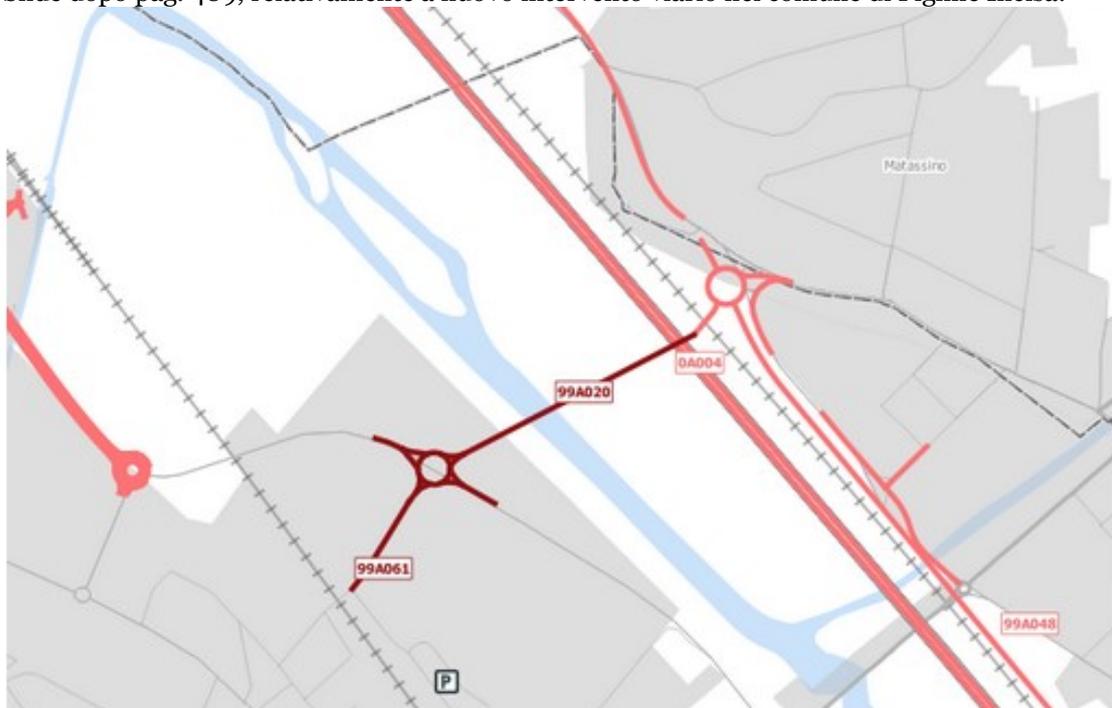
Modificare immagine pag. 480 [Nuova immagine:](#)

Elenco integrazioni e modifiche da apportare al PUMS a della procedura di VAS



Modificare descrizione immagine pag. 487:
 sostituire “[il nuovo ponte sull’Arno a Vicchio](#)” con “[il nuovo ponte sulla Sieve a Vicchio](#)”

Nuova Slide dopo pag. 489, relativamente a nuovo intervento viario nel comune di Figline Incisa:



L’opera riguarda la realizzazione di un nuovo collegamento, tramite la realizzazione di un ponte sull’Arno, tra il centro urbano del Comune di Figline Valdarno posto in riva sinistra d’Arno e la località Matassino posta in riva destra. L’area di progetto è interessata da importanti infrastrutture in direzione nord – sud, prima fra tutti l’autostrada A1, oltre alla linea ferroviaria ad alta velocità in riva destra e la linea ferroviaria “lenta” in riva sinistra d’Arno. La nuova infrastruttura collegherà la variante al Centro Abitato di Figline e la variante

alla SR69 in riva destra, realizzando oltre ad un collegamento tra le zone urbane poste sulle due sponde del fiume, un collegamento baricentrico tra i due caselli autostradali di Incisa Valdarno e di San Giovanni Valdarno, favorendo allo stesso tempo l'utilizzo della stazione ferroviaria di Figline, che risulta essere un forte polo di attrazione del traffico sia privato che pubblico. Il nuovo collegamento di progetto, si colloca circa 500 m più a valle di quello esistente, che collega il capoluogo Figline alla località Matassino tramite l'esistente ponte sull'Arno denominato "Ponte del Matassino", che risulta ormai insufficiente ad assolvere l'alta domanda di mobilità generata nell'area. Più precisamente la nuova infrastruttura si diparte dalla nuova rotonda che verrà realizzata in località Matassino (situata tra il margine dell'abitato e la linea ferroviaria alta velocità Firenze Roma) e attraversando la ferrovia, l'autostrada A1 e il fiume Arno si congiunge, tramite nuova intersezione di progetto, alla variante alla S.R. 69 all'abitato di Figline in riva sinistra d'Arno.

Si riporta correzione materiale che verrà fatta alla classificazione di Scenario dell'intervento 99A020 "Nuovo ponte di Figline", inserendo l'intervento nello scenario di Progetto. Si riporta la descrizione dell'intervento. Intervento "ponte di Figline" 99A020: verrà modificata la relazione al capitolo 14.2 "Interventi sulla viabilità extraurbana proposti dal PUMS", e verranno aggiornate le tavole assegnando il corretto scenario all'intervento.

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 19.e	Proponente	Direzione TPL Città Metropolitana di Firenze
Contenuto sintetico			
Osservazione d'ufficio finalizzata alla correzione di errori materiali contenuti in diversi documenti di piano e di miglioramento di alcuni aspetti dei contenuti del piano.			
Deduzioni			
ALTRO: Integrazioni da apportare alla relazione di Piano e miglioramento rappresentazione grafica tav. C2, relativamente al Mobility Management .			
Accoglimento			
Modifica eventuale al piano			

In BLU il testo che verrà aggiunto, in rosso il testo che verrà tolto.

Aggiunta di testo pag. 616 dopo le parole....PSCL delle aziende.

“Al momento della redazione del PUMS, solo le aziende con più di 250 dipendenti devono dotarsi per legge della figura del Mobility Manager Aziendale.

Nella tavola B2 del piano sono rappresentati graficamente gli enti e le aziende dotate o che si doteranno di Mobility Manager. Elencati anche nella tabella della pagina seguente.

La redazione del PSCL deve avere come obiettivi generali riguardo gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti quanto segue:

- Riduzione dei livelli d'inquinamento (CO2) prodotti;
- Riduzione dell'utilizzo delle auto private;
- Aumento dell'utilizzo del trasporto collettivo;
- Miglior organizzazione degli spostamenti;
- Importante aumento della mobilità attiva (pedonale e ciclistica).
- Riduzione dei costi del trasporto per raggiungere il luogo di lavoro;
- Riduzione dei tempi di spostamento, con minor stress psicofisico da traffico.

Il Decreto “Rilancio” 34/2020 a seguito dell'emergenza Covid-19 ha ampliato l'obbligo di presenza del mobility manager sia presso le aziende con più di 100 dipendenti, sia presso gli Istituti scolastici superiori. In conseguenza di tali modifiche normative, verranno creati dei tavoli stabili di lavoro a livello di Città Metropolitana con questi soggetti, con lo specifico obiettivo di migliorare ed incrementare la mobilità attiva negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.

Attraverso le attività di coordinamento dei mobility manager aziendali dovrà inoltre essere perseguita l'incentivazione delle politiche di smart-working aziendale, che può rappresentare una significativa risorsa per la riduzione della domanda complessiva insistente sul sistema della mobilità sia pubblica che privata, come emerso chiaramente nel corso dell'emergenza Covid-19.

AZIENDA/ENTE	TIPO	ID
ATAF Gestioni srl	Azienda privata	M1
Findomestic Banca spa	Azienda privata	M2
ARCA cooperativa sociale a responsabilità limitata	Azienda privata	M3
Menarini industrie farmaceutiche riunite srl	Azienda privata	M4
Poste Italiane spa	Azienda privata	M5
TIM spa	Azienda privata	M6
TRENITALIA spa_RFI spa	Azienda privata	M7
CFT società cooperativa	Azienda privata	M8
COOPLAT	Azienda privata	M9
Nuovo Pignone srl	Azienda privata	M10
Banca Intesa Sanpaolo spa	Azienda privata	M11
Banca MPS spa	Azienda privata	M12
Regione Toscana	Ente pubblico	M13
Comune di Firenze	Ente pubblico	M14
Ospedale di Careggi	Ente pubblico	M15
Ospedale Meyer	Ente pubblico	M16

Elenco integrazioni e modifiche da apportare al PUMS a della procedura di VAS

Università degli studi di Firenze	Ente pubblico	M17
USL Toscana Centro	Ente pubblico	M18

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 19.f	Proponente	Direzione TPL Città Metropolitana di Firenze
Contenuto sintetico			
Osservazione d'ufficio finalizzata alla correzione di errori materiali contenuti in diversi documenti di piano e di miglioramento di alcuni aspetti dei contenuti del piano.			
Deduzioni			
ALTRO: Integrazioni da apportare alla al gruppo di lavoro del Piano, con nomina, come da richiesta MIT, del Mobility Manager della Città Metropolitana.			
Accoglimento			
Modifica eventuale al piano			

In BLU il testo che verrà aggiunto, in rosso il testo che verrà tolto.

Modifica pag.3 della Relazione di Piano, come segue:

Coordinamento generale:

Maria Cecilia Tosi – Coordinatore dipartimento territoriale della Città metropolitana di Firenze

Vincenzo Tartaglia – Direttore Direzione Nuove infrastrutture e mobilità

Città metropolitana di Firenze:

Direzione Trasporto pubblico e privato: Gianni Sassoli, Roberta Cozzi, Francesco Margutti, Rita Dabizzi.

Direzione Viabilità: Carlo Ferrante.

Direzione Progetti Strategici: Riccardo Maurri, Nadia Bellomo, Davide Cardi.

Sistemi informativi: Jurgen Assfalg, Giacomo Codecasa, Fabio Fagorzi, Riccardo Giaquinto.

Comunicazione e informazione: Karen Claudia Nielsen, Michele Brancale.

Segreteria e supporto organizzativo: Landrini Barbara, Simone Garofalo, Rossana Bizzarri.

Mobility Manager: Alberto Berti

Comune di Firenze:

Direzione nuove infrastrutture e mobilità: Ada Russo, Valentina Pierini, Michele Priore, Franco Checcucci, Filippo Martinelli.

Direzione generale: Chiara Lorenzini

Mobility manager: Basta Michele

Tavolo tecnico inter-istituzionale per la definizione degli interventi strategici

Città Metropolitana

Comune di Firenze

Regione Toscana- Settore Trasporto Pubblico locale: Riccardo Buffoni, Angela Dondoli, Mariano Mirannalti.

Collaborazioni esterne :

Ing. Stefano Ciurnelli – Coordinamento scientifico

Ing. Nicola Murino: Supporto alla pianificazione del Trasporto Pubblico

TPS Pro srl – Simulazioni modellistiche scenari di Piano

Avventura Urbana srl– Progettazione e realizzazione del processo partecipativo

Airis srl– Redazione del rapporto ambientale della Vas

Redas srl - Indagini sull'utilizzo della tranvia e dell'Alta Velocità

Redas srl - Indagine prototipale sulla Logistica nell'area del polo industriale di Calenzano – Campi Bisenzio

Linea Comune - Annica Sahlin

Contributi tematici specialistici:

Ataf&Gestioni SpA: Fornitura e supporto all'interpretazione dati sul TPL urbano.

Trenitalia SpA: partecipazione al tavolo tecnico inter-istituzionale di supporto alla definizione degli scenari alternativi sul trasporto ferroviario metropolitano

RFI: partecipazione al tavolo tecnico inter-istituzionale di supporto alla definizione degli scenari alternativi sul trasporto ferroviario metropolitano

Confcommercio, CONFETRA, Confindustria, Confartigianato etc. partecipazione al tavolo tecnico per la definizione dell'attività di indagine prototipale alle imprese del polo industriale di Calenzano - Campi Bisenzio

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 19.g	Proponente	Direzione TPL Città Metropolitana di Firenze
Contenuto sintetico			
Osservazione d'ufficio finalizzata alla correzione di errori materiali contenuti in diversi documenti di piano e di miglioramento di alcuni aspetti dei contenuti del piano.			
Deduzioni			
ALTRO: Integrazioni da apportare alla relazione di Piano, per meglio descrivere i tavoli interdisciplinari costituiti durante il percorso partecipativo.			
Accoglimento			
Modifica eventuale al piano			

Elenco integrazioni e modifiche da apportare al PUMS a della procedura di VAS

In BLU il testo che verrà aggiunto, in rosso il testo che verrà tolto.

Verrà inserito dopo pag.85 della Relazione di Piano, il testo come segue:

“Tavoli interdisciplinari per redazione quadro conoscitivo”

Evento	Passeggiate metropolitane
Data	23/03/2019
Partecipanti	
1	FNA Barberino di Mugello
2	ACA Calenzano
3	Viaggi senza Frontiere
4	Misericordia Barberino di Mugello
5	CRI comitato Empoli
6	Clicofficina Empolese
7	Associane nazionale per la promozione e la difesa dei diritti delle persone disabili, ANIEP Toscana
8	Unione italiana ciechi ed ipovedenti, UICI Firenze
9	Associazione disabili empolesse, ADE
10	UIISP, comitato territoriale Firenze
11	Associazione trekking italia
12	FIAB

Evento	Tavoli collaborativi per le strategie del PUMS
Data	29/03/2019
Partecipanti	
1	Unifi, Prof Alberti
2	CNR
3	No Tav Firenze
4	Mobility IKEA
5	ATAF
6	BUSITALIA
7	Unisin Regione Toscana
8	FAI trasporto persone
9	Mobyke
10	CartoGo
11	Regione toscana
12	Ass Val di Sieve
13	Associazione vivere in sieme
14	Parlamento regionale studenti toscani
15	CNA Fita trasporti
16	NCC
17	BUSITALIA
18	ALIA Ambiente spa

Elenco integrazioni e modifiche da apportare al PUMS a della procedura di VAS

19	Studio Legale Palmigiani Francesco
20	SILTI SPA
21	Sindacato FIT-CISL
22	COLBUS
23	Confesercenti
24	Confartigianato Firenze
25	ANIASA
26	Firenze ciclabile onlus - FIAB

Entrambi gli eventi sono stati coordinati dalle professioniste di Avventura Urbana. Al termine di ogni evento è stato pubblicato un report disponibile sul sito della Città Metropolitana

SEZIONE 8 – ALTRO			
OSSERVAZIONE	N° 19.h	Proponente	Direzione TPL Città Metropolitana di Firenze
Contenuto sintetico			
Osservazione d'ufficio finalizzata alla correzione di errori materiali contenuti in diversi documenti di piano e di miglioramento di alcuni aspetti dei contenuti del piano.			
Deduzioni			
ALTRO: Integrazioni, modifiche e riorganizzazione dei documenti di piano.			
Accoglimento			
Modifica eventuale al piano			
In BLU il testo che verrà aggiunto, in rosso il testo che verrà tolto.			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Allegati 3-4 (Interventi Scenario Riferimento e Progetto) implementare la descrizione; 2. Nuovo Allegato con Elenco e descrizione degli interventi dello Scenario Evolutivo; 3. Nuovo Allegato per il Piano di monitoraggio; 4. Creazione di 2 Appendici: <ul style="list-style-type: none"> ○ Focus Comune di Firenze; ○ Quadro generale Biciplan metropolitano. 5. Modifiche ed integrazione a tutte le tavole grafiche. 			