

Ataf. Mancano corsie preferenziali mentre le linee non si adeguano: ecco che cosa rallenta la corsa. I sei punti critici della rete

IL DOSSIER. Un sistema progettato anni fa mai aggiornato e senza collegamenti tra le periferie La grande area pedonale ha deviato i mezzi e la domanda della gente è stata disattesa

I guai del bus a Firenze partono da lontano, in parte sono locali, in parte di tutte le città dove ormai le persone prediligono mezzi che assicurano comodità e regolarità, vedi tramvie e metrò. La particolarità fiorentina sta in un sistema di vecchia progettazione, non rivisto se non per toppe e mai secondo un piano complessivo, basato su linee radiali dalla periferia al centro. Un sistema invecchiato perché la vita si è spostata anche in periferie che chiedono, invano tranne rare eccezioni, di essere collegate tra loro. E perché ormai non serve più neanche il centro che rimane l'area più appetita, tra i tanti che ci lavorano e chi ci vuole andare mentre i bus se ne sono allontanati spostandosi senza un vero piano. Difficile anche riprogettare senza tenere conto della tramvia che esige linee afferenti. Ma anche difficile farlo senza che le linee 2 e 3 arrivino. Per la 1 le linee afferenti sono state fatte ma passano ogni 10 - 20 minuti contro i 3 o 4 del tram. Domina la mancanza di corsie preferenziali, che il Comune evita per via delle proteste contro l'eliminazione di posti auto. Nel traffico, i bus perdono tempo, affidabilità, clienti.

San Marco Nella piazza del museo convergono 9 tratte E' L'INFERNO del bus. Da piazza San Marco passano tutte le linee spostate dal Duomo. Ci transitano 1, 6, 7, 10, 14, 17, 23, 31, 32. La piazza è un nodo autostradale più che la sede del museo del Beato Angelico. Rumore, traffico, incroci di mastodonti, marciapiedi e ringhiere. Un caos che si incanala tutto in via degli Arazzieri, XVII Aprile, piazza Indipendenza, Fortezza, facendo rischiare più volte ai bus l'ingorgo. Molto più che, dopo una corsia di appena 70 metri, sul loro tragitto si immettono dalle vie trasversali anche le auto.

Palagiustizia Solo la Rifredi-Soffiano si ferma davanti al cancello IL PALAGIUSTIZIA a Novoli. Un formicaio senza mezzi efficienti per raggiungerlo. Avrebbe dovuto passarci la tramvia ma è di là da venire. Il bus 5, stazione di Rifredi-Soffiano e frequenza dai 19 ai 40 minuti, è l'unico che si ferma davanti. Dal centro c'è solo il 22 che però ferma in via di Novoli e costringe a attraversare San Donato o via Forlanini. Lo stesso il 57 dalla stazione. Non sono grandi distanze, ma esiziali per chi deve arrivare puntuale alle udienze. Il Comune pensa a 4 o 5 navette mattutine da San Firenze.

I bussini L'assalto al C2 strapieno di passeggeri VENERDI' scorso il bussino C2, l'unico che passa dal cuore del centro, è stato assalito dai passeggeri, inferociti perché non riuscivano a salirci per la folla. E' la punta dell'iceberg di quanto succede nelle ore dei pendolari dalla stazione al centro. Dove l'unico bus grande rimasto è il 22 in via Vecchietti che ha avuto un'esplosione di frequentatori. Il6 ci arriva ma non ne riparte. I terminali di San Marco, stazione, via dei Fossi sono lontani per chi non ha tempo o energie di proseguire a piedi.

Le corsie Pochi 20 chilometri non ci sono per 14 e 23 CI SONO solo 20 chilometri di corsie. Non esistono per le linee forti del bus la cui velocità commerciale è scesa a 14,6 chilometri nonostante Ataf annoti meno corse perse (dal 3,03% al 2,36%) e meno ritardi (dal 13,02% al 7,89%) tra il 2009 e il 2011. Il Comune doveva fare le corsie per il 14 e il 23: mai viste. Come si è visto poco altro. Gli spezzoni si fermano al punto critico, come la corsia di via Ponte alle Mosse a Porta al Prato. Gli 800 mila euro del 2011 per le corsie sono integri, spostati al bilancio 2012.

I passaggi Troppo lontani dal Duomo molti scelgono il tram ATAF registra un più 3,71% di passeggeri tra il 2009 e il 2011. Ma gli autisti hanno l'impressione che siano diminuiti negli ultimi tempi. In ogni caso ormai viaggia sui bus solo chi non ha altri mezzi: in maggioranza immigrati, studenti, anziani. Gli autisti raccontano di trovare molti più motorini che ingombrano la strada, passeggeri delusi dall'allontanamento

dei bus dal centro. Crescono invece i passeggeri di tutti i tipi sulla tramvia che sembra più affidabile.

Le pensiline Roventi quando fa caldo e se piove ci si bagna UN VERO disastro quando piove. Un altro problema quando è caldo. Poche fermate ancora hanno le pensiline con il tetto e quando piove ci si bagna disperatamente aspettando il bus. Quelle nuove con il tetto ce l'hanno in vetro, d'estate si muore dal caldo. Le fermate nell'area servita da Ataf sono 2.404 di cui 1.147 a Firenze: le pensiline nel loro complesso sono 235, di cui solo 181 nuove. Per installarle Ataf deve avere il permesso di occupare il suolo pubblico ea volte anche della soprintendenza.

