

Nella prima giornata abbiamo incontrato e conosciuto i responsabili del progetto 'Ascoladiopencoessione' tra cui la Dott.sa Chiara Ciociola e il Dott. Andrea Nelson Mauro.

Inizialmente ci hanno presentato il progetto, i suoi fini e le modalità di svolgimento; subito dopo ci siamo presentati e divisi in gruppi di lavoro e ad ogni membro è stato assegnato un ruolo diverso.

Chiara e Andrea ci hanno fatto vedere degli esempi per darci una dritta su come muoverci nello svolgimento del lavoro, ci hanno consegnato una scheda da compilare su cui scrivere quale fosse il tema da trattare nel gruppo.

Noi "DATA10" abbiamo scelto il tema dei trasporti e dell'ambiente in quanto utilizziamo molto i trasporti pubblici per muoverci. Subito dopo Chiara e Andrea ci hanno assegnato degli esercizi da svolgere in tempi brevi mettendoci in collegamento tramite skype con il Dott. Damian Lanfrey e la Dott.sa Donatella Solda a cui comunicavamo allo scadere del tempo le nostre ricerche.

Infine la giornata si è conclusa con l'assegnazione degli altri compiti da svolgere autonomamente in occasione dell'incontro successivo.

Scritto da: Domingo Pellicola & Michele di Blasio





---

---

---

*In ordine da sinistra: Ing. Priore, Ing. Martinelli, Ing. Galdani.*

Entrare nel merito delle questioni è stata sicuramente **la cosa più interessante**. Abbiamo scoperto che l'attuale linea 1, proprio per le zone che interessa, ha causato un fortissimo *split* modale, vale a dire che un gran numero degli attuali utenti della tramvia (il 25%, quando solitamente già il 10% è un'aspettativa più che ottimistica) hanno abbandonato l'automobile e hanno scelto il mezzo pubblico. Per rendersi conto, si tratta di un risultato rarissimo nelle esperienze similari, europee o forse persino mondiali.

Certo non sono mancati i problemi. Significativi i rallentamenti dei lavori, dovuti soprattutto alle continue varianti apportate al progetto – deleterie per le opere pubbliche e non solo. Ma anche questioni più tecniche: rumore in curva, priorità semaforica, emettitrici (dei biglietti), usura in curva delle rotaie ed impianto di lavaggio dei veicoli al deposito. Fanno sorridere, ma fanno anche comprendere la **vastità delle problematiche** che un'opera di trasporto pubblico può comportare. In linea di massima, come ci hanno spiegato, si può dire che

l'affinamento di linee di tal tipo è perpetuo, o per meglio dire, “tendente a infinito”...

Il progetto complessivo non si limita alla linea 1 già in funzione e alle future linee 2 e 3, ma ne comprende anche molte altre, come ci hanno mostrato.

---

*Le principali linee (presenti e future) della linea tranviaria fiorentina.*

La questione più discussa è quella della linea 2 (in verde nell'immagine sopra), che per un breve tratto passerebbe per il centro storico. Le opinioni sono contrastanti: c'è chi è a favore, sostenendone l'importanza per la mobilità cittadina, e chi è contrario, temendo i rischi per il panorama artistico cittadino. Di questo, però, parlerò più ampiamente nel prossimo post, con i risultati di tutti i questionari che abbiamo elaborato.

Per chi fosse interessato, questo il [link](#) alla pagina del Comune di Firenze dedicata alla tramvia. Una mappa più completa del progetto complessivo della rete tranviaria è disponibile a questo [link](#).