

Laugaa: "Noi pronti a partire" Ha fretta il manager del tram

«**N**oi siamo pronti. Pronti a partire con le nuove due linee di tramvia, la 2 e la 3, appena l'ultimo binario sarà messo. E a quel punto cambierà l'intera città», assicura Jean Luc Laugaa, ad di Gest, la società di gestione della tramvia, e uomo di Ratp Dev Italia che ha in concessione Gest per trent'anni.

Laugaa, andiamoci piano. Ci vorrà almeno un anno a terminare la 2 (Peretola - stazione) e la 3 (Careggi - stazione) e lei dice di essere già pronto a percorrerle?

«Nell'attesa abbiamo lavorato. Abbiamo tutti i 46 tram per le tre linee: i 17 Sirio che viaggiano da sette anni sulla linea 1 Firenze-Scandicci e i nuovi 29. Abbiamo iniziato la selezione dei 70 nuovi autisti, oltre i 50 di adesso, che assumeremo. Abbiamo riorganizzato a misura della rete il Pcc (posto centralizzato di controllo), dove in tempo reale si controllano i tram per riallinearli regolarmente agli orari, e la sala officine, abbiamo ampliato il deposito dove già stanno tutti i tram. Eccoci pronti».

Bene, ma da qui a cambiare tutta la città ce ne corre.

«E invece. Una sola linea è niente rispetto alla rete che è necessaria per una vera tramvia. Avremo 40 milioni di viaggiatori (oltre i 13 milioni della 1, altri 17 sulla 2 e il resto sulla 3). Le nuove linee toccheranno nodi vitali. La 2 passerà da aeroporto, Regione, tribunale, polo universitario, Es-selunga di viale Redi, centro commerciale e cinema Space di Novoli, stazione Foster, Belfiore, Santa Maria Novella e la 3 da Careggi, Riffredi e stazione, Statuto e stazione, la Fortezza e la stazione».

Basterà a cambiare la città?

«Basta considerare che già la sola linea 1 (7,4 chilometri per 14 fermate e 23 minuti tra Scan-

dicci e Firenze, 13 milioni di passeggeri nel 2016, quasi il raddoppio dei 7 previsti) ha tolto di strada 10 mila auto al giorno e, dall'aria, 6 milioni di tonnellate di CO₂. Moltiplicato per tre, significa 30 mila auto in meno al giorno. Che poi saranno assai di più perché ci sarà un effetto moltiplicatore se da Scandicci o da piazza Batoni si potrà andare in tram a Careggi, all'aeroporto o allo Space, o dallo Statuto si arriverà in 15 minuti alla Coop di Greve o di Novoli. Lo stesso per chi scende o vive al Campo di Marte che dovrà aggiungere solo i 7 minuti di treno per Santa Maria Novella. Sa quanto diminuirà così il traffico? Con effetto sull'inquinamento, gli spostamenti, i bus. Dovremo rivedere molte linee bus, sia per evitare i doppioni con la tramvia che per portarceli, ma il disagio di dover passare da un mezzo regolare a un altro irregolare, diminuirà perché con meno traffico i bus sono più regolari».

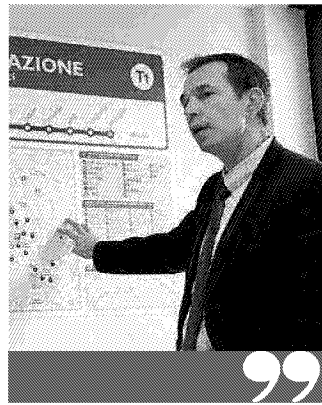
Le nuove linee avranno lo stesso orario della linea 1?

«Sì: dalle 5 a mezzanotte e mezzo, tranne il venerdì e il sabato quando si va fino alle due».

Identici a ora anche gli intervalli tra un tram e un altro?

«Identici tra le tre linee ma non più intervalli di 3,20 minuti come adesso, ma di 4,40. Perché, dovendo le tre linee, anzi due perché la 1 e la 3 diventeranno una linea unica Scandicci-Careggi, passare insieme sugli stessi binari nel tratto Alamanni-stazione, si formeranno due imbuto alle intersezioni: tra via Jacopo da Diaceto e via Alamanni per i tram da Scandicci e da Peretola e in piazza dell'Unità per quelli che, da Careggi. Incontreranno la 2 verso Peretola. Abbiamo allungato l'intervallo per assicurare regolarità».

Quale è la prossima linea tramviaria più urgente?



“**Abbiamo tutti i 46 tram per le tre linee: i 17 Sirio che viaggiano già sulla linea 1 e i nuovi 29**

Iniziata la selezione dei 70 autisti che saranno assunti: si aggiungono ai 50 ora in organico

JEAN LUC LAUGAA
Amministratore delegato di Gest

“

«Quella di collegamento con Firenze sud per accogliere chi esce dall'autostrada li. La tramvia cambia il traffico se intercetta gran parte di coloro che entrano e vanno in centro. Noi siamo coperti dalla linea 1 per quanto riguarda l'uscita autostradale di Scandicci dove c'è il parcheggio scambiatore di Villa Costanza. Alla porta Nord penserà la linea 2 da Peretola. Con la linea verso la porta Sud copriremmo le tre entrate principali e risolveremo il problema».

Lei cita il parcheggio scambiatore di Villa Costanza

«Ce ne sono altri tre sulla 1: sono una delle cause del buon funzionamento della linea: dobbiamo pensarci».

E del centro non si preoccupa?

«So di sicuro che non credo nel sottoattraversamento. Perché si deve scavare sotto Firenze, costa moltissimo, bisogna andare a molta profondità e, tra scendere, aspettare il mezzo e risalire, si prede molto più tempo che andando a piedi. Il sistema tramviario non è un giochino, per funzionare deve trasportare molta gente e in questo caso non accadrebbe».

(i.c.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

