

# Monsieur tram chiude i giochi «Sirio in centro? Non serve»

Intervista con l'Ad di Gest Laugaa: «Io fiorentino adottivo per colpa dei ritardi»

di **Mauro Bonciani**

È arrivato a Firenze con la famiglia nel 2010, con la prospettiva di vedere inaugurare la linea 2 e 3 della tramvia nel 2012, ma il traguardo non è ancora arrivato. Jean-Luc Laugaa, amministratore delegato di Gest, la società che gestisce la tramvia, e di Autolinee Toscana, membro del Cda di Ratp Dev Italia, emanazione del colosso francese del settore dei trasporti Ratp, delinea le sfide del tram e quelle del trasporto su gomma per Firenze e la Toscana.

**Signor Laugaa, questo è il suo ottavo anno a Firenze in attesa della tramvia. E il project financing per le linee 2 e 3 è addirittura del 2005...**

«Ratp è qui dal 2007, quando acquisì in Mugello Autolinee Toscane in vista della gara regionale per il trasporto pubblico su gomma, che doveva partire nel 2010. E in quello stesso anno, dopo 15 passati a Parigi nella sede centrale di Ratp per gestire metrò e treni, sono arrivato a Firenze. Ormai io ed i miei familiari siamo fiorentini adottivi».

**La costruzione delle linee della tramvia ha subito forti ritardi. Cosa cambia per voi?**

«Noi non siamo i costruttori, ma i gestori. Ed è molto che aspettiamo, per cui un mese o due in più non cambia troppo. Inizieremo a sostenere costi e ad avere ricavi dal primo giorno di esercizio delle linee 2 e della 3».

**La linea 1 fu gratuita solo il primo giorno. Stavolta sarà gratuita la prima settimana di servizio come pensa il sindaco Dario Nardella?**

«Ne dovremo parlare. La gratuità per una settimana non è poca cosa, qualcuno dovrà sostenerla».

**La linea 1 ha compiuto 8 anni: com'è il bilancio?**

«Siamo soddisfatti. In questo tempo sono cresciuti i passeggeri, arrivati a 14 milioni, più del doppio della stima iniziale, con i convogli sempre affollati. E siamo cresciuti anche noi. Quando Gest è nata avevamo addetti francesi ad aiutarci, adesso non più, anzi è una società che ha sviluppato esperienza e può fare formazione per altri, come stiamo facendo per la tramvia in Marocco».

**La tramvia e le biciclette sono i due assi della «mobilità sostenibile» secondo i piani di Palazzo Vecchio. Ma le bici potranno salire sui nuovi tram?**

«Il bike sharing sta cambiando tutto e stiamo pensando di attrezzare non più della metà dei tram per ospitare a bordo biciclette. La convivenza passeggeri-bici non è mai facile e soprattutto sulla linea 2, che arriva all'aeroporto, non crediamo ci sia una forte domanda di spazi per le bici. Semmai tanti saliranno coi bagagli. Così come non è fattibile far salire le bici a bordo solo in certe ore non di punta; nessuno, in Italia e fuori, rispetta questi orari ed i controllori a volte rischiano per applicare i divieti».

**Come va sul fronte sicurezza?**

«Firenze non è certo Parigi, che da tempo ha il problema delle bande giovanili e delle periferie degradate, ma la sicurezza è sempre più importante e anche qui la situazione è cambiata rispetto al passato. Con l'avvio delle linee 2 e 3 abbiamo investito in sicurezza. Il precedente sistema ci permetteva di controllare solo la metà delle fermate della linea 1, adesso saranno sorvegliate da due telecamere ad

alta definizione ognuna delle 39 fermate delle tre linee, con immagini che possono essere registrate e una sala di controllo in cui mi piacerebbe che accanto ai nostri addetti ci fosse la polizia, come a Parigi».

**Siete pronti per il servizio delle altre due linee?**

«Premesso che la linea 3 è in realtà l'estensione della linea 1, perché senza scendere si andrà da Scandicci a Careggi, abbiamo già assunto 40 dei 70 nuovi guidatori. Il pre esercizio servirà per controllare tutti gli aspetti di sicurezza e autorizzativi, anche se per esperienza diretta servono un paio di anni per arrivare a non dover più fare piccoli aggiustamenti. Al Comune di Firenze spetterà la modifica delle linee Ataf in funzione della tramvia. E poi trasporteremo 36 milioni di persone, cambiando la città».

**Cosa accadrà dopo la 2 e la 3? Il tram arriverà in centro? Sopra o sotto terra?**

«Il tram in centro non serve, a Firenze lo si può attraversare facilmente a piedi: occorre, cosa che oggi non c'è, una

rete di adeguati e moderni bus elettrici. Serve semmai il tram nella parte sud della città. Per ora, contrattualizzate, con Palazzo Vecchio che conta di far partire i cantieri nel 2019, ci sono la linea 4 Leopolda-Piagge e per la linea 2 il prolungamento da una parte a Sesto, dall'altra fino a piazza Libertà e piazza San Marco».

**Passiamo al trasporto su gomma, con la gara regionale, che vi siete aggiudicati, al centro di una guerra legale e di ricorsi. Quando sarà chiara la situazione?**

«Realisticamente tra un anno. In estate arriverà il parere della Corte Europea cui si è rivolto il Consiglio di Stato, poi



il Consiglio di Stato dovrà decidere. Nel frattempo, per due anni, c'è il contratto-ponte così da evitare un deterioramento del servizio».

**Intanto il tempo è passato ed anche questo è un problema...**

«Onestamente non mi aspettavo tempo così lunghi, anche se gara toscana è stata la prima in Italia. Noi abbiamo basato il nostro piano anche sulla intermodalità gomma-ferro, ma nel bando ad esempio si parla solo di nuovi bus a benzina, quando il futuro sarà elettrico. E ci sarà poi da unificare 14 società».

**Come giudica il servizio Ataf?**

«Mi pare sotto gli occhi di tutti che sia attualmente sia insoddisfacente. Noi vogliamo migliorare, qui e in tutta la Toscana».

**Se vincerete definitivamente la gara come assicurerete ai cittadini l'informazione, un contatto diretto?**

«Come facciamo già oggi come Gest, con la nostra pagina Facebook che ha 11.000 utenti, con informazioni in tempo reale a bordo dei tram, con social che affiancare numero verde e mezzi tradizionali, l'ufficio reclami. Trasparenza e comunicazione con gli utenti sono fondamentali per Gest e Ratp».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Ci saranno telecamere ad ogni fermata. Vorrei la polizia a controllarle**



**Non mi aspettavo tempi così lunghi per la gara del trasporto su gomma**

Le tre linee della tramvia fiorentina rappresentate in stile metrò sulla tazza che è tra i gadget prodotti dal gruppo Gest-Ratp

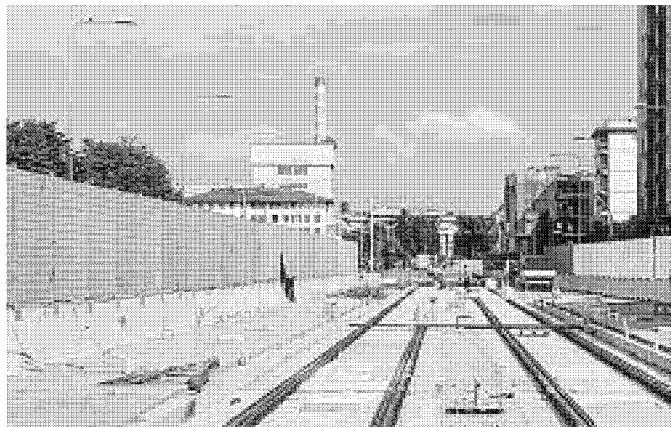
## Il sistema

● Gest, la società che gestisce la tramvia di Firenze è **100% di Ratp**, colosso francese del settore. Ratp si è aggiudicata la gara per il **trasporto pubblico** su gomma, ma l'aggiudicazione è oggetto di ricorso al Consiglio di Stato

● La **linea 1** è stata inaugurata nel 2010 ed è lunga 7,4 km; la 2 è lunga 5,3 km, la linea 3 4,1 chilometri. Ciascuna porterà da un capolinea all'altro in circa **20 minuti**

● Le tre linee trasporteranno **36 milioni di passeggeri**, risparmiando 14.000 tonnellate di CO2 e con **15-20.000 auto** al giorno in meno sulle strade

● Le linee 2 e 3 sono **costate 340 milioni** compresa la spesa per i 29 nuovi tram da Hitachi ed i cantieri sono partiti 4 anni fa. La linea 1 è costata **265 milioni** di euro



I binari della linea 2 della tramvia in via di Novoli Sopra, Jean-Luc Laugaa, amministratore delegato dei Gest, che gestirà il servizio, nella fabbrica Hitachi di Pistoia che sta costruendo i nuovi Sirio

