

**Jean-Luc Laugaa, amministratore delegato di Gest. La società ha spiegato che il problema del fine servizio considerato troppo anticipato è legato a motivi di manutenzione e pulizia dei convogli**



# Il notturno mancato? Questione di sicurezza

## *Serve tempo per la pulizia e la manutenzione*

**MA LA TRAMVIA**, la nuova moderna tramvia, perché deve chiudere i battenti, pardon i binari, prima di mezzanotte? Rischiamo davvero di ritrovarci a bordo di una zucca come Cenerentola?

Facile ironia a parte, il problema vero si chiama manutenzione. Gest lo ha già fatto presente in più occasioni. In ballo ci sono la sicurezza e la pulizia dei mezzi e dei binari.

Alle una di notte è necessario che l'elettrificazione del tracciato sia sospesa per consentire la manutenzione dei binari e della struttura aerea dell'infrastruttura. Tre ore e mezzo di stop (alle 4 e mezzo del mattino riparte la prima corsa) per svolgere una serie di procedure. La pulizia dei vagoni, certo, ma anche il riempimento degli impianti di sabbatura, per esempio, quelli che vengono impiegati nei veicoli su rotaia per aumentare l'aderenza tra la ruota e la rotaia.

**E POI** c'è la questione dell'unico deposito ad oggi previsto per tutti i convogli, quello di Villa Costanza. E' evidente che se tutti e 23 i convogli attualmente in servizio sulla T1 devono rientrare a Scandicci l'organizzazione dei tempi è complicata. Lo è ora e lo sarà ancora di più quando sarà in funzione la linea 2 (da Peretola alla Stazione) che porterà il numero dei convogli in circolazione a una cinquantina. Al momento è previsto che tutti i treni debbano rientrare nel deposito e gli scambi dei binari per consentire il passaggio dal percorso della linea 2 ai binari tutti alla Stazione. L'organizzazione della chiusura del servizio (così come della ripartenza) non è banale oggi e a maggior ragione non lo sarà quando la linea 2 entrerà in servizio.

Da notare che con i binari da Peretola alla Stazione in funzione anche il servizio su gomma dovrà nuovamente essere calibrato sulle nuove esigenze di tempi e di collegamenti richiesti dalla nuova rete.

**QUESTIONI** strettamente tecniche a parte c'è poi la spada di Damocle del gestore unico regionale. Al momento la questione è ferma alla Corte di Giustizia europea dal 2017 quando il Consiglio di Stato ci si è rivolto per chiedere l'ammissibilità o no della partecipazione dei francesi di Rapt, capofila di Autolinee Toscane, alla gara regionale. Il parere della Corte Europea è stato annunciato per ottobre, in ogni caso fino alla fine del 2019 è in vigore il Contratto ponte con gli attuali gestori. La questione non è esclusivamente burocratica: non appena entrerà in funzione il gestore unico (chiunque esso sia) il servizio potrà cominciare ad avere un assetto definitivo. Con tutti i vantaggi del caso.

**Pa.Fi.**





Focus

## **Tre ore di tempo per sistemare gli impianti**

**TRE ORE** e mezzo di stop (alle 4 e mezzo del mattino riparte la prima corsa) per svolgere una serie di procedure. La pulizia dei vagoni, certo, ma anche il riempimento degli impianti di sabbiatura, per esempio, quelli che vengono impiegati nei veicoli su rotaia per aumentare l'aderenza tra la ruota e la rotaia