

**«Più corsie gialle e tram così rilanceremo Amt» Rossignolle : «Servono semafori che diano la preferenza ai bus» E i nuovi soci di Ratp guardano con attenzione alle ferrovie**

RATP punterà tutto sul tram, e ha già messo a disposizione del sindaco i duemila tecnici che hanno già rimesso le rotaie a mezza Francia. Il nuovo amministratore delegato di Amt Franck Olivier Rossignolle, darà invece anima e corpo per non essere un puro "traghettatore" dalla vecchia (Transdev) a alla nuova gestione (Ratp Dev). Nel piatto che il francese sta preparando corsie gialle e bus più veloci, preferenziamento semaforico e mezzi elettrici nel Centro Storico in stile Avignone, meno corse all'alba e bus più piccoli in sostituzione dei "18 metri" la sera. «Penso che dovremo concentrarci molto sull'aumento della velocità commerciale dei mezzi, puntando tutto su corsie gialle, controllo del loro rispetto e preferenziamento semaforico introduce deciso il mezzo pubblico va incentivato ma deve anche diventare più competitivo». Si esprime con parole dirette e un francoitaliano solo lievemente migliore a quello del predecessore Hubert Guyot, il numero uno di Transdev Italia che Ratp ha sostituito a Daniele Diaz al timone di Amt. Doppio petto e cravatta, la tranquillità di chi non sembra temere una prova complicata, spunta in via Garibaldi a fianco di Bruno Sessarego, entrambi sono diretti a Tursi per impostare la nuova Amt. Non solo mezzi più veloci, anche se farli scorrere senza intoppi e migliorare l'efficienza dei collegamenti rimane l'assoluta priorità della sua gestione. Corsie gialle e telecamere, dunque, elementi imprescindibili sui quali si continuerà a puntare con rinnovata convinzione e pieno accordo dei nuovi soci, ma anche semafori che privilegino il transito del mezzo pubblico. «Non si può pensare di mantenere lo stesso numero di corse e lo stesso livello di servizio la mattina presto continua la città sta cambiando, occorre adeguarsi». Il caos dei taxi al posto dei bus sulle collinari è invece scoppiato a proposito del servizio serale. «Quella proposta ha suscitato un gran polverone, è vero, ma non è l'unica cosa che si può tentare di fare. Penso ad esempio alla possibilità di sostituire su altre linee i bus grandi con mezzi più piccoli, così si manterrebbe il servizio diminuendo i costi». Transdev e la sua esperienza rimarranno fino a ottobredicembre prossimo, il tempo necessario perché l'accordo definitivo VeoliaTransdev l'innescò dell'effetto domino che ha portato all'arrivo di Ratp a Genova venga "benedetto" anche dagli attenti sindacati francesi. Tanto vale sfruttare competenze ed esperienza finché sarà possibile. Per esempio per portare i bus elettrici nel Centro storico. «È assurdo dice Rossignolle che mezzi ecologici di piccole dimensioni siano già sbarcati in piccole città francesi e non sia ancora arrivato qui». Il neo amministratore delegato di Amt parla delle navette elettriche recentemente varate dalla Stab di Bayonne e dalla Tera di Avignone, società attive nel sud della Francia che in comune con Amt hanno la presenza di Transdev come socio di minoranza. Mezzi diversissimi, uno grande come una Cinquecento, l'altro simile al Pollicino che da tempo Amt utilizza per il trasporto di utenti dalle ridotte capacità motorie. Sul tram Rossignolle non si sbilancia, si limita a parlare della presentazione del gruppo Ratp al sindaco Marta Vincenzi e della messa a disposizione degli oltre duemila tecnici specializzati. Ma secondo indiscrezioni, Ratp sarebbe molto intenzionata a puntare tutto sul ferro, un sistema più familiare e senza dubbio preferito dal gruppo transalpino. Ottantadue linee costruite in giro per l'Europa, Ratp è stata la principale artefice del ritorno del "treno urbano" nel vecchio continente (una soluzione incentivata dallo Stato francese soprattutto intorno agli anni '80 e '90). Per sottolineare l'interesse su Genova e sul suo trasporto pubblico, inoltre, pare che Ratp abbia già confermato la richiesta di prorogare il rapporto col Comune e quindi la presenza in Amt fino al 2014 (oggi la scadenza è fissata al 2011, ma la gara che ne 2005 introdusse i privati nel trasporto pubblico genovese già prevedeva un possibile prolungamento del contratto). Tram nel cuore e nelle intenzioni del socio entrante, la scelta del filobus in Valbisagno non è dunque da considerarsi definitiva. Un preludio della possibilità che, nel 2015, metta mano anche sul "ferro" del trasporto ferroviario

regionale, che qualcuno sospetta essere il vero motivo di tanto interesse e impegno improvvisamente maturato sulla complicata piazza di Genova.

**PARLA IL NUOVO AMMINISTRATORE DELEGATO LE SFIDE SERVIZIO PIÙ VELOCE** La nuova gestione punta tutto sulla velocità commerciale dei mezzi pubblici. Quindi sulle corsie gialle e sui sistemi di videocontrollo. Strumenti che verranno entrambi potenziati Il via libera agli incroci per i mezzi pubblici è uno dei punti sui quali verrà concentrata maggiormente l'attenzione della nuova gestione. «Il preferenziamento semaforico aumenta la velocità commerciale» **SEGNALETICA VERDE PREFERENZIATO BUS ELETTRICI MODELLO BAYONNE** Avignone e Bayonne. Nei centri storici delle due cittadine del sud della Francia, Transdev ha già portato da tempo piccoli bus elettrici. Lo stesso mezzo che si vorrebbe utilizzare nei vicoli **GLI OBIETTIVI RATP E CURA DEL FERRO** Ratp è intenzionata a investire sul tram e non sul filobus in Valbisagno. A disposizione del progetto duemila tecnici. E nel 2015 potrebbe puntare al trasporto ferroviario **RISPARMIO BUS PICCOLI LA SERA** «Il servizio alla sera sarà mantenuto, ma nessuno ci vieta di sostituire bus più piccoli ai "18 metri"». Franck Olivier Rossignolle vede così la possibilità di risparmio dopo le 20 **TAGLI MENO CORSE ALL'ALBA** Confermata la prospettiva di ridurre le corse nella fascia della prima mattina. «La città cambia, le grandi fabbriche non ci sono più e il servizio deve adeguarsi a nuove esigenze»

