

Nuovi tram

Più lunghi e ancora più ecologici

C'è anche un tram tra i candidati del Well Tech Award 2009. Al premio, organizzato da Well tech, osservatorio sulla tecnologia sostenibile patrocinato da alcune istituzioni lombarde, concorrono 60 innovazioni che si distinguono per sostenibilità, accessibilità e miglioramento della qualità della vita. Il tram è l'Alstom Citadis (nella foto sotto): riciclabile all'80%, può essere dotato di recupero dell'energia e marcia autonoma. Già scelto da trenta città fra cui Buenos Aires, Dublino, Lione, Melbourne, Parigi e Rotterdam, ha già totalizzato oltre mille unità tra quelle già in servizio e quelle in costruzione. La Siemens ha invece annunciato il tram a pianale ribassato più

lungo al mondo. Si chiama Avenio e sostituisce il Combino, venduto in oltre 550 esemplari in Europa, Asia e Oceania. La struttura modulare, che può raggiungere 73 metri di lunghezza; riduce i componenti e utilizza leghe leggere per contenere il peso. Tra le città interessate all'acquisto c'è Tel Aviv, che non ha mai avuto una rete tranviaria e ne ha iniziato i lavori l'anno scorso. Il Combino, che nella prima generazione aveva evidenziato problemi di affidabilità (era stato la causa dell'annullamento del progetto delle tranvie di Verona, mentre i primi 475 sono stati richiamati) non esce di produzione: le reti che già lo possiedono potranno ancora ordinarlo. ■

Sarà il più lungo del mondo

Il modulo frontale del Siemens Avenio. Con i suoi 73 metri (quasi tutti da immaginare) sarà il ribassato più lungo e capiente mai costruito.



Paradossi

Scambi a comando umano

Riconoscendo negli scambi una causa dei recenti incidenti, l'Atm è intervenuta sul comando. Come? Con personale "specializzato" (tranvieri momentaneamente disabilitati alla guida, spesso le stesse vittime degli incidenti) e munito di attrezzatura "specificata" (un robusto paranchino, noto localmente come *gùgia*, ovvero "ago"). Nell'era dell'idrogeno, alcuni scambi fra quelli comandati in radiofrequenza sono quindi tornati all'azionamento a mano come a fine Ottocento. Soluzione momentanea, che può suonare come una punizione per chi non si è particolarmente distinto o è "in attesa di giudizio" per gli incidenti. Aspettare il tram e incanalarlo correttamente non è propriamente una mansione gratificante. Così l'addetto talvolta si dà alla macchia; tocca allora al tranviere scendere e procedere alla manovra. E i tempi di percorrenza si allungano. Poi, la disabilitazione di alcuni scambi complica certi percorsi da e per deposito: i tram, non potendo svoltare di 90° a sinistra, ne fanno 270 a destra. Il tutto alla vigilia dell'arrivo di nuovi tram avveniristici. Forse ha più senso il restauro delle mitiche Ventotto: con loro, in giro a sferragliare l'omino non si sentirà fuori dal tempo e, magari, meno portato ad abbandonare la "mission". ■ (D.S.)

109

MAGGIO 2009

L'alimentazione è in corrente continua a 750 volt, standard europeo adottato in Italia per tutte le tranvie e filovie di nuova generazione. Trenta gli attraversamenti stradali e pedonali, regolati da semafori asserviti; viaggiando a 70 km/h, le motrici mantengono una velocità commerciale elevata, 22 km/h. I 14 tram sono AnsaldoBreda Sirio a cinque casse, con testate ridisegnate rispetto al modello già in servizio, a Milano, Napoli, Sassari, Atene e Kayseri (Turchia). Ognuno trasporta 239 passeggeri di cui 62 seduti; i colori degli interni sono stati ideati dalla stilista bergamasca Mariuccia Mandelli, ideatrice e fondatrice della griffe Krizia. Il personale della tranvia è di nuova assunzione (in linea di massima non proviene dalle autolinee locali) ed è stato formato dai tecnici dell'Atm Milano.

Come a fine Ottocento

Anacronismi della rete milanese: il guidatore di un moderno Eurotram scende a fare lo scambio a mano, in via Teulié angolo via Castelbarco.



Metrò: Milano rinnova, Torino aspetta e spera

A proposito del capoluogo lombardo, qui le novità sono nascoste sotto terra. A fine marzo ha preso servizio il primo treno di impostazione completamente nuova dall'inaugurazione della metropolitana (1964) a oggi. Si chiama Meneghino, nome che cela l'acronimo Mng, Metropolitana di nuova generazione. Ogni convoglio è composto di sei elementi: quattro motrici >>