



Coordinamento Comitati Milanese

via Cenisio 10/a - 20154 Milano - tel. 335 6558 267 - fax 02 3310 7424

e-mail: coord.comitatimilanesi@tin.it - web: www.cocomi.it

Nota informativa dell'incontro con ATM - mercoledì 28 luglio 2010 "Rumore dei tram e interventi sulla rete tranviaria"

Come richiesto nella **lettera inviata il 6 luglio** (ved. Allegato) una ristretta delegazione organizzata dal Coordinamento Comitati Milanese, presente un rappresentante dell'Associazione Utenti Trasporto Pubblico, ha incontrato l'Amministratore Delegato e alcuni dirigenti di ATM.

All'inizio dell'incontro per ATM sono presenti l'ing. Spelta (Comunicazione) e l'ing. Gilardoni (Direttore Impianti fissi).

Argomento principale dell'incontro richiesto è conoscere gli **interventi di mitigazione del rumore** prodotto dai tram, già **realizzati o previsti**, per valutarne la concretezza e l'efficacia. E l'incontro si avvia evidenziando, in via esemplificativa, i problemi di rumore in alcuni punti di Milano: Sempione, Precotto, Coni Zugna, ecc.

L'ing. Gilardoni, come Direttore Impianti Fissi ma anche come responsabile dei **cantieri** in corso, risponde alle prime domande spiegando la natura dei molti lavori in fase di realizzazione sulle sedi tranviarie (necessariamente in questo periodo estivo)

Annullando deviazioni e scambi su tracciati ormai abbandonati, si cerca sia di aumentare la sicurezza che di diminuire i rumori; dove è possibile si aumentano i raggi di curvatura, che se troppo stretti sono la causa prima del rumore (ma questo è difficile sulla rete esistente e diventa difficile anche sui nuovi tratti di linea se non viene pianificato).

Questo intervento è già in corso in via Anassagora ed è allo studio a Porta Genova (dove è aperto il più grande cantiere estivo Atm per la sostituzione dei binari all'incrocio tra viale Gorizia, via Coni Zugna e corso Colombo).

Si sono attuati negli anni interventi di vario genere con risultati non univoci; esempio, sperimentati i "moderatori di attrito" (lubrificazione dei binari), con risultati buoni in zona Piave, nulli in Anassagora e piazza Sempione.

Concorda sulla particolare difficoltà del caso di piazza Sempione, causato dalla natura del fondo stradale – il cui rifacimento ha purtroppo aumentato, invece che ridotto, il rumore prodotto dai tram in transito, specie dei veicoli più vecchi).

L'ing. Elio Catania, presidente e amministratore delegato di ATM, interviene a riunione iniziata, ma rimane (più di un'ora) molto più a lungo del previsto per illustrare quanto sta facendo ATM e per rispondere alle numerose osservazioni e richieste dei presenti.

L'ing. Catania ricorda che per anni non c'erano stati interventi per la **manutenzione**, con effetti negativi anche sulla **sicurezza**, mentre ora risultano aperti più di cinquanta **cantieri** con l'obiettivo primo di evitare **scontri e deragliamenti**, ma anche di riavviare la riqualificazione della rete tranviaria.

Il Presidente riconferma la volontà di ATM di diminuire la **rumorosità dei tram** e, rispondendo alle numerose domande e richieste di chiarimento, dice che ATM crede pienamente nella funzione positiva del tram e non intende rinunciarvi.

A Milano il 72% del servizio è elettrico; la rete tranviaria svolge un servizio essenziale, complementare su direttrici non servite da linee metropolitane.

La dichiarazione dell'ass. Masseroli riguardo alla prospettiva di completo abbandono della rete tranviaria di Milano entro il 2015 non corrisponde a quanto sta facendo e intende continuare a fare ATM, in questo sostenuta dall'attuale amministrazione comunale, prima di tutto dal Sindaco.

L'ing. Catania concorda con le critiche e le osservazioni degli intervenuti circa la necessità di **aumentare la velocità e l'affidabilità** del trasporto pubblico, condizione indispensabile per l'estensione del suo utilizzo e per la diminuzione delle auto in città.

In termini più generali, il Presidente ricorda anche che:

- La sede tranviaria è di proprietà del comune, ed è il Comune che deve investire (ma ATM ha speso in 2 anni 522 milioni di euro)
- Gli interventi per garantire sicurezza hanno dato frutto (i 62 deragliamenti in un anno si sono ridotti a pochi; e i 52 incidenti in un anno si sono ridotti a 1 solo, anche per interventi di revamping per potenziare la frenatura delle Carrello)
- arriveranno bus ibridi; si esploreranno bus a idrogeno
- si stanno sperimentando nuovi servizi serali, sostitutivi di tratti di linee periferiche, ma più comodi, più simili al radiobus perché accompagneranno alla destinazione richiesta. Il Bus di quartiere è in servizio a Comasina (95% di soddisfazione) e a Noverasco
- e anticipa che sarà opportuno riorganizzare i servizi notturni in tutta la città.

Il Presidente conferma la piena disponibilità di ATM, e in particolare la sua, ad organizzare altri incontri costruttivi come quello di oggi; si potrà continuare il **confronto costruttivo con i Comitati** ed esaminare sia situazioni specifiche, sia i risultati di quanto ATM sta facendo.

Si riepiloga sinteticamente (anche utilizzando necessari dettagli tecnici) i numerosi argomenti affrontati, le richieste dei comitati, cosa ATM sta facendo e cosa può già prevedere di fare a breve.

- Il rumore è un problema strutturale e si tratta di diminuire i punti in cui si originano i rumori; sostituiti i binari vecchi e usurati; ridotti o risolti i punti di discontinuità dei binari (eliminare dove possibile i cuori dei binari incrociati; intervenire con saldatura alluminotermica; ecc); sostituiti gli scambi usurati e messi scambi nuovi; posate le nuove rotaie su piattaforme di cemento per ridurre le vibrazioni. Degli interventi previsti per vari motivi, 93 sono stati fatti, 45 li completeranno entro quest'anno, gli ultimi 60 prevedono di farli subito dopo.
- Sulla rete sono già stati collocati 15 "moderatori d'attrito" (ma gli ungitori nei punti critici, sono difficili da tenere puliti e i fluidi lubrificanti hanno effetti limitati se le rotaie sono inserite nell'asfalto; si esploreranno ungibordo che si attivano dal veicolo;
- In **Anassagora** si sta intervenendo per modificare una curva troppo stretta, da 18 a 40 metri. Il capolinea verrà annullato; per proseguire bisognerà intervenire di nuovo collocando nuovi scambi. I presenti sottolineano che è **molto importante proseguire verso Gobba** con una linea tranviaria da tempo promessa; anche perché si continuano a costruire case senza servizi di trasporto e per la zona di via Adriano manca persino l'accessibilità viaria!
- In **Coni Zugna-Colombo** si stanno riducendo le vibrazioni ed eliminando le discontinuità
- In **Porta Genova** si stanno ripristinando i binari, che essendo nuovi ridurranno i rumori.
- In **Sempione**, caso atipico; la riduzione della velocità, imposta in un breve tratto, non viene rispettata; molate le rotaie, ma con scarsi risultati; la sede, rifatta da non molto per ridurre le vibrazioni, rimbomba più di prima; stridio in curva. ATM conferma che riproveranno

facendo rispettare il rallentamento, con marezzatura delle rotaie, posa ungitori in una delle curve e valutando la possibilità di utilizzare su quel percorso tipi di tram che producono meno rumore.

- Tolte le svolte a sinistra, quelle non necessarie, si attiveranno gli scambi con radiofrequenza (non con lancio di corrente, poco affidabile).
- Si stanno installando cicalini a bordo dei tram che evidenziano (con GPS) al guidatore i punti potenzialmente pericolosi di incrocio con altri tram.
- Il deposito di Anassagora/Precotto sarà, da settembre, il **campo di sperimentazione** con l'aiuto di esperti del Politecnico, di varie possibili soluzioni antirumore (l'ampliamento della gola del binario per facilitare l'iscrizione in curva dei tram e ridurre l'attrito; intervento sul fondo stradale per inglobare i binari in un materiale insonorizzante; ecc). Con gli esperti del Politecnico, ATM potrà verificare quale potrebbe essere, secondo i casi, la soluzione più efficace da adottare.

La rappresentanza del Coordinamento e di UTP esprime soddisfazione su quanto dichiarato su questioni che continueranno a seguire con attenzione e sottolinea la **necessità di garantire corsie preferenziali e di installare semafori asserviti** ai tram.

L'ing. Catania afferma che serve repressione vera perché vi sono circa 8/10 incagli al giorno e che il Comune, in particolare il vice Sindaco è più favorevole di prima a questi interventi; attende a breve risposte in merito.

I rappresentanti del Coordinamento e di UTP condividono le richieste di ATM, che senz'altro sosterranno e si ripromettono di **riprendere a settembre i contatti** per verificare gli eventuali progressi e presentare altre situazioni specifiche.

L'ing. Spelta chiede che al Coordinamento di **farsi carico dell'organizzazione delle prossime riunioni per renderle più operative.**

L'ing. Catania condivide la proposta dell'ing. Spelta ed esprime apprezzamento per il sostegno che deriverà dai Cittadini alle corsie preferenziali e ai semafori asserviti ai tram.

Il Coordinamento accetta volentieri la proposta, sottolineando che raccoglierà le proposte di quei Comitati che accetteranno di discutere – come oggi - in modo concreto e collaborativo, senza altre finalità che **stimolare ATM e il Comune a migliorare con decisione il Servizio di trasporto pubblico.**

Sul rumore, in particolare, si chiederà di precisare su una carta della rete gli **interventi fatti**, con i risultati ottenuti (anche se non ancora troppo chiari) e gli **interventi da fare a breve**, con i risultati attesi. E si seguiranno gli **interventi sperimentali** nel campo di prova che si completerà a settembre nel deposito di Precotto.

Su molti argomenti importanti, oggi appena accennati (far funzionare gli interscambi; integrazione tariffaria; garantire frequenze adeguate e il rispetto degli orari, ..) si ritornerà in modo più sistematico nei **prossimi incontri**, preparandoli in modo preciso per poter verificare, subito e in prospettiva breve, le risposte.

[Allegata lettera di richiesta dell'incontro](#)