

ATM

85

# Milano **neve**





# Milano neve

cronaca di una settimana memorabile

ATM







## INTRODUZIONE

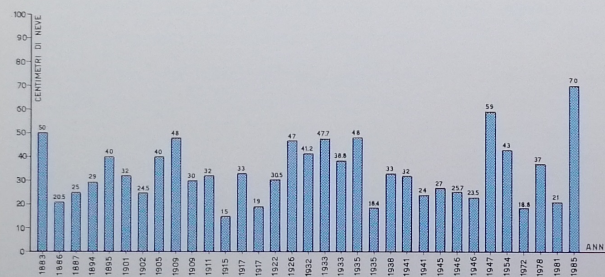
"Emergenza neve" è un'espressione che è stata insistentemente alla ribalta nell'inverno 84/85 e che evoca esperienze di particolare impegno e disagio cui hanno dovuto far fronte, in prima persona, molti cittadini.

Gran parte delle strutture e delle organizzazioni, pubbliche e private, si sono trovate alle prese con un fenomeno di dimensioni inusitate. Con questa pubblicazione si vuole ricordare e mostrare come in A.T.M. sia stata vissuta ed affrontata tale situazione.

Può essere utile rilevare, per meglio inquadrare i fatti, che l'evento, definito di volta in volta "eccezionale", "straordinario", "storico", e così via, ha assunto effettivamente caratteristiche di intensità raramente riscontrate nella storia della nostra città. Considerando l'ultimo secolo, infatti, ritroviamo 50 cm nel 1883 e 60 cm nel 1947. Solo poche altre volte si sono sfiorati limiti analoghi. Ciò che ha conferito eccezionalità è stato, oltre all'entità, il breve periodo in cui la quantità di neve si è accumulata.



La "storia" delle maggiori nevicate a Milano è più agevolmente esplicata dal grafico.



Si possono comprendere, quindi, le grandi difficoltà in cui tutti ci si è imbattuti per affrontare una situazione di siffatta portata, con mezzi, come è logico, usuali.





## EVENTI

L'inizio delle precipitazioni si ha, come è noto, nel pomeriggio di Domenica 13 Gennaio 1985.

Non sono, però, le prime difficoltà incontrate nella stagione. Per parecchi giorni precedenti, infatti, uomini e mezzi sono stati messi a dura prova da un'ondata di gelo, che ha mantenuto la temperatura costantemente sotto lo zero, con valori ricorrenti da  $-10^{\circ}\text{C}$  a  $-15^{\circ}\text{C}$ .

Alcuni interventi, effettuati per far fronte al gelo, si manifestano utili anche in occasione della nevicata.





#### 14 Gennaio

La mattina del 14 Gennaio Milano si sveglia sotto una coltre di oltre 25 centimetri di neve.

D'altro canto, le squadre appositamente previste e predisposte dall'A.T.M. sono intervenute nel corso della nottata tenendo sgombra la rete tranviaria, mentre speciali squadre di operai addetti alla manutenzione hanno provveduto all'avviamento e riscaldamento dei motori degli autobus.

Grazie anche a tali misure, adottate in via preventiva, è possibile l'espletamento della totalità del servizio, costituito da:

per i servizi urbani

— MM1	31 treni
— MM2	26 treni
— Tram	453 vetture
— Filobus	122 vetture
— Autobus	760 vetture

per i servizi extraurbani

— linee della Brianza	15 treni
— autobus	525 vetture

L'influenza negativa della neve viene in parte compensata dalla riduzione del traffico privato e la regolarità del servizio non ne risente in modo particolarmente grave, malgrado il deterioramento progressivo della viabilità.



Il peggioramento della situazione con il passare delle ore, però, comincia a manifestare i suoi effetti sui rientri: alcuni veicoli, infatti, devono essere recuperati dalla linea. Complessivamente si deve intervenire per 21 vetture.

Per la rete metropolitana il servizio si svolge regolarmente, pur con un traffico più intenso e che aumenta man mano che peggiorano le condizioni in superficie.

### *15 Gennaio*

Durante la notte tra Lunedì 14 e Martedì 15 le continue precipitazioni nevose rendono difficoltoso il servizio sgombero neve notturno, che si svolge, comunque, secondo le previsioni.

Sulle linee metropolitane in superficie vengono impiegati treni spartineve, come la notte precedente e come, in seguito, fino al 21 Gennaio, tutte le notti.

L'impegno profuso ed il potenziamento delle presenze notturne per la manutenzione dei veicoli e degli impianti fa sì che solamente otto autobus non possano uscire. La quasi totalità del servizio inizia regolarmente grazie, anche, al pronto intervento dei presidi di personale di scorta, pur con le crescenti difficoltà anche nel raggiungimento dei luoghi di lavoro e dei cambi in linea da parte del personale interessato.

Per gran parte della giornata il servizio si svolge su tutta la rete, registrando, peraltro, in superficie, un comprensibile aumento dei ritardi ed inevitabili disservizi, anche perché il traffico veicolare diventa sempre più caotico, incerto e penalizzante. Molte autovetture cominciano ad essere abbandonate indiscriminatamente dove si trovano.

Mentre la rete metropolitana continua con buona regolarità e con opportuni rinforzi di treni straordinari per sussidiare la rete di superficie in difficoltà, i problemi per quest'ultima si aggravano.



A seguito delle riunioni in Comune ed in Prefettura, si provvede a potenziare ogni possibile intervento teso a garantire l'agibilità degli impianti tranviari e dei percorsi di superficie, anche mediante il presenziamento in questi punti chiave della rete e la collaborazione dei tecnici aziendali con gli altri Enti preposti, per effettuare interventi coordinati e con maggiore efficacia.

Nel pomeriggio cominciano le prime sospensioni del servizio: una linea automobilistica cessa l'esercizio dalle 16.30, una seconda dalle 19.25, ed, infine, una terza linea (tranviaria) subisce limitazioni dalle 20.

Sempre nel pomeriggio inizia l'intervento dei militari dell'Esercito, in appoggio al personale dell'Azienda, per collaborare alla rimozione della neve dalle fermate, dai binari e dagli scambi.

Anche la situazione dei rientri rispecchia l'andamento via via più pesante: alcune vetture devono essere abbandonate in linea ed è necessario recuperare dalla linea 43 veicoli con l'impiego di mezzi di soccorso.

#### **16 Gennaio**

Ancora nella notte tra Martedì 15 e Mercoledì 16 prosegue regolarmente il servizio sgombero neve, pur in presenza delle crescenti difficoltà indotte dalla persistenza delle precipitazioni nevose che hanno, ormai, raggiunto i 50 - 60 cm.

Malgrado le notevoli difficoltà per il personale a raggiungere i luoghi di lavoro, Mercoledì 16, all'inizio del servizio, si può assicurare oltre l'85% del servizio stesso. Infatti, quasi esclusivamente a causa delle vie impraticabili per neve accumulate o per veicoli privati abbandonati, 233 veicoli, tra autobus, filobus e tram urbani, oltre a 38 interurbani, non sono in grado di uscire. In alcuni casi l'uscita avviene successivamente nel corso della mattinata.

Nella mattinata stessa, peraltro, si manifestano interruzioni nel servizio tranviario a causa di blocchi di neve che ostruiscono i binari, mentre il servizio automobilistico denuncia gravi difficoltà per l'impraticabilità delle strade in numerosi punti della città.

Nella provincia di Milano le scuole rimangono chiuse, mentre l'intervento dell'Esercito per la rimozione della neve acquista via via maggiore estensione.

Sempre dalla mattina di Mercoledì 16 si deve ridurre la velocità nella zona esterna della linea 2 metropolitana a 50 km/h a causa di corti circuiti e bruciature manifestatisi sugli impianti elettrici delle vetture nelle tratte all'aperto.



Nel corso della giornata, a partire dalle ore 14, vengono soppresse 26 linee urbane e limitate altre 7, mentre ulteriori 5 linee vengono soppresse e 13 limitate nelle ore seguenti.

Alcune linee interurbane vengono esercite con un numero limitato di vetture per difficoltà di uscita delle stesse dai depositi.

I veicoli bloccati per neve, e recuperati successivamente, sono 257, fra tram, autobus, filobus di linee urbane ed interurbane.

Della rete di superficie si cerca di mantenere in esercizio le linee tranviarie, riducendo parzialmente, ove necessario, il servizio automobilistico e concentrando gli sforzi nei settori non serviti dalla metropolitana ed in periferia.

### **17 Gennaio**

Nevica ancora tra Mercoledì 16 e Giovedì 17. La situazione in città è tale che 531 veicoli delle linee urbane di superficie e 250 di quelle interurbane non possono prendere servizio. Le scuole vengono chiuse totalmente.

Ventisei linee urbane rimangono soppresse, altre cinque lo sono nel corso della giornata e, sempre nel corso della giornata, dodici linee subiscono limitazioni.

Tra quelle interurbane, oltre a quelle in esercizio con numero limitato di vetture come il giorno precedente, 15 linee sono soppresse per parte della mattinata per l'impraticabilità delle strade.

Rimangono bloccati, costringendo a successivo recupero, 217 veicoli.

Nel corso della giornata di Giovedì 17 cessa di nevicare e si può, quindi, iniziare la fase di recupero e di ritorno alla normalità, pur con forti difficoltà.





### *18 Gennaio*

Venerdì 18, ancora 260 veicoli non sono in grado di uscire.

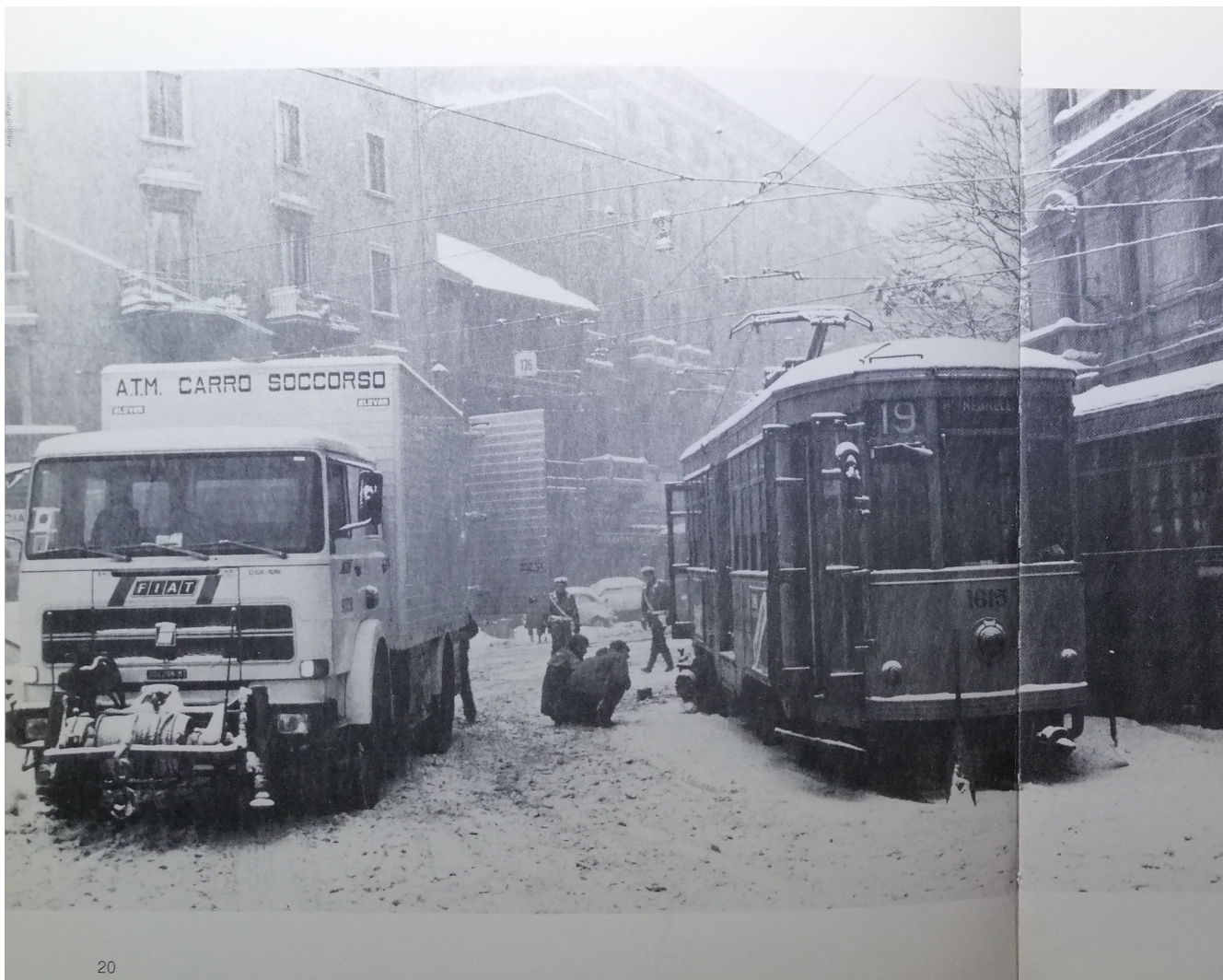
Ventuno linee urbane restano ancora sopresse fino alle prime ore del pomeriggio. Otto linee subiscono limitazioni nel corso della giornata.

Un'indicazione del miglioramento della situazione è data dalle 39 unità rimaste in linea, mentre nel pomeriggio rimangono sospese 10 linee con altre 4 a percorso limitato.

Il servizio metropolitano funziona regolarmente come i giorni precedenti, a ritmo potenziato.

Grazie al fatto che non riprende a nevicare e che il traffico di fine settimana si è naturalmente ridotto, è possibile, tra Sabato e Domenica, a seguito degli interventi da più parti effettuati, ripristinare praticamente tutto il servizio di trasporto pubblico A.T.M. Tuttavia, Lunedì 21, alcune linee automobilistiche, pur funzionanti, hanno ancora qualche difficoltà di percorso, superate con deviazioni e limitazioni in corrispondenza ad altre linee di collegamento, difficoltà causate, soprattutto, dal ridotto calibro residuo di alcune strade, per le numerosissime vetture in sosta irregolare e dall'eccesso di auto private in circolazione, soprattutto considerando lo stato ancora precario della viabilità.





## INTERVENTI

L'A.T.M. anche nelle giornate peggiori, e nonostante sia stata sottoposta a condizioni stressanti ed impegnative, ha trasportato oltre un milione di passeggeri al giorno.

Senza sottovalutare l'apporto di strutture ed organismi esterni, tale prestazione è stata resa possibile, soprattutto, dal senso del dovere e dallo "spirito di corpo" dimostrati da tutto il personale aziendale, che si è presentato al lavoro senza defezioni di comodo e si è prestato con grande dedizione per far fronte all'emergenza.

Come accennato in altra parte, dopo l'impegno profuso per contrastare i problemi dovuti al gelo (guasti alle porte, alle apparecchiature elettriche e pneumatiche, ai freni), i diversi settori hanno dovuto affrontare le ulteriori difficoltà dovute alla nevicata.

I molti interventi effettuati vengono riassunti nei paragrafi successivi, segnalando già che, per la molteplicità dei casi, si è rinunciato ad un esame dettagliato.



### *Metropolitana*

Già prima di Domenica 13 Gennaio, inizio della nevicata, a causa dei problemi dovuti alle basse temperature, erano stati presi provvedimenti per potenziare le squadre di pronto intervento ed aumentare il numero dei treni rimessati in galleria.

Tali provvedimenti sono stati ampliati a partire dal pomeriggio della Domenica ed integrati da quanto segue:

- impiego continuato di tre treni spartineve durante le ore notturne sui tratti esterni della linea 2;
- comando straordinario, per tutto il periodo di emergenza, di personale viaggiante, agenti di stazione, addetti alla sala operativa;
- potenziamento delle squadre interne ed esterne addette alla manutenzione di segnalamento, rete alimentazione elettrica, impianti idraulici ed antincendio, materiale rotabile;
- utilizzo di personale aziendale ed imprese esterne per lo sgombero della neve dalle zone degli scambi, dalle scale, dalle stazioni esterne e dai piazzali dei depositi di Precotto, Gorgonzola e Cologno, impiegando autocarri, locomotori di manovra, ruspe.





### *Servizio interurbano tranviario ed automobilistico*

Si è provveduto con i seguenti interventi:

- impiego di due motrici spartineve, ruspe ed autocarri per lo sgombero delle sedi tranviarie interurbane;
- sgombero della neve dai piazzali dei due depositi tranviari di Desio e Varedo e dei 10 depositi automobilistici interurbani;
- comando di personale di guida e manutenzione in turni straordinari notturni.



### *Servizio urbano di superficie*

L'impegno ha mirato, soprattutto a mantenere in efficienza gli impianti della rete filotranviaria ed i depositi dei veicoli; per ciò che riguarda le linee automobilistiche, lo sforzo è stato concentrato sul servizio nelle zone periferiche o, comunque, in settori non serviti da altri mezzi.

Si possono ricapitolare i seguenti interventi:

- impiego di 12 vetture tranviarie munite di vomere in circolazione permanente diurna e notturna sull'intera rete;
- comando di turni straordinari diurni e notturni di cantonieri, guidatori, controllori e supervisori del movimento per la pulizia degli scambi di deposito, per il recupero delle vetture bloccate in linea (680 recuperi nel periodo considerato), per il potenziamento della sala operativa, per la sorveglianza delle linee;
- interventi con personale volontario per liberare anelli tranviari e zone di interscambio;
- potenziamento delle squadre di operai addetti alla manutenzione ed alla pulizia degli scambi e comando di turni straordinari di personale per la scolpitura degli pneumatici degli autobus e l'applicazione di settori metallici antineve;
- impiego di autocarri pesanti muniti di vomere e di ruspe per liberare i piazzali dei depositi automobilistici "Sarca", "Palmanova", "Giambellino".

Sono stati, inoltre, utilizzati complessivamente 2200 q. di salaccio.



### *Fabbricati urbani ed interurbani*

Durante tutto il periodo gli interventi sui fabbricati si sono esplicitati con l'utilizzo di 40 persone, attraverso verifiche della stabilità degli edifici ed interventi di alleggerimento sui tetti delle strutture che lo richiedevano (capannoni, chioschi, tettoie) o di emergenza su grondaie, lucernari, pensiline.





### LA "SETTIMANA BIANCA" IN CIFRE

Per meglio chiarire gli eventi di quel periodo, può essere utile richiamare alcuni dati significativi relativi al servizio.

Nella tabella 1 si rileva con evidenza il deterioramento della situazione seguendo il numero di vetture non uscite dai depositi all'inizio del servizio.

Come altrove riferito, la giornata più negativa si è avuta il Giovedì 17 Gennaio.

Anche la tabella 2, relativa alle vetture rimaste bloccate in linea, riporta numeri di consistente entità: tuttavia, pur con valori complessivi di analogo ordine di grandezza, si constata un certo miglioramento per i tram urbani e gli autobus suburbani rimessati nell'hinterland, dovuto anche al fatto che Giovedì cessa la nevicata.

Il progressivo peggioramento della rete viaria cittadina sembra, invece, giustificare l'aumento relativo ai mezzi autofiloviari rimessati in Milano.

La tabella 3 contiene gli elementi relativi alle linee di superficie urbane soppresse o limitate (in numero ed estensione), il cui andamento è conforme a quanto visto sopra.

Analoghe considerazioni si possono formulare circa la tabella 4, riguardante l'esercizio tranviario interurbano.

Si è detto, precedentemente, che il servizio metropolitano si è svolto regolarmente, con adeguati rinforzi, per tutto il gravoso periodo dell'"emergenza".



La tabella 5 riporta lo sviluppo del traffico, per periodi omogenei, negli ultimi cinque anni.

A fronte di incrementi assestatisi dal 5% al 6% negli anni immediatamente precedenti, la settimana dal 14 al 18 Gennaio 1985 ha manifestato un aumento di circa il 17%, a conferma del ruolo fondamentale sostenuto, anche in questa circostanza, dalla rete metropolitana.

Un'analisi più dettagliata è contenuta nelle tabelle 6, 7 e 8, rispettivamente per la linea 1, la linea 2 urbana e la linea 2 interurbana.

Un utile raffronto fra le linee urbane di superficie e metropolitane compare poi nella tabella 9.

Come è intuibile, all'aumento sensibile di traffico sopportato dalla metropolitana si è contrapposto il crollo del traffico di superficie, il che rispecchia puntualmente le condizioni proibitive della viabilità.

Alla contrazione del traffico totale ha contribuito, in misura rilevante, anche il minor apporto da parte di mezzi di trasporto quali le F.S., le autolinee, ecc. e la minor affluenza dovuta a chiusura di uffici, fabbriche, scuole.

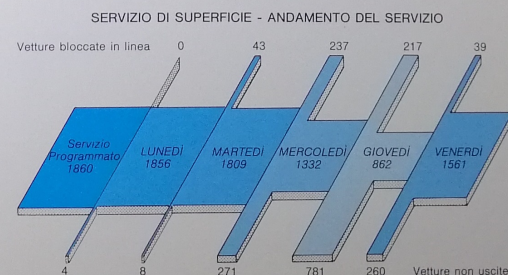
Gli interventi descritti nel capitolo precedente hanno comportato degli oneri aggiuntivi ed un maggior impiego di personale che, per sommi titoli, sono raggruppati nelle tabelle 10 e 11.

**SERVIZIO DI SUPERFICIE**  
Vetture non uscite dai depositi al mattino

TABELLA 1

LINEE	lunedì 14/1/85	martedì 15/1/85	mercoledì 16/1/85	giovedì 17/1/85	venerdì 18/1/85	servizio progr.to
LINEE URBANE	—	—	27	172	121	453
Tram	—	—	16	58	6	122
Filobus	2	8	190	301	102	760
<b>TOTALE URBANE</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>233</b>	<b>531</b>	<b>229</b>	<b>1.335</b>
LINEE AUTOMOBILISTICHE INTERURBANE	2	—	38	250	31	525
<b>TOTALE GENER.</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>271</b>	<b>781</b>	<b>260</b>	<b>1.860</b>

Le mancate uscite sono state provocate dal blocco dei depositi a causa della impraticabilità delle vie adiacenti. Nel caso delle linee automobilistiche interurbane le uscite si sono potute iniziare dopo le ore 10.00.



**SERVIZIO URBANO DI SUPERFICIE**  
Soppressioni o limitazioni

TABELLA 3

LINEE	lunedì 14/1/85	martedì 15/1/85	mercoledì 16/1/85	giovedì 17/1/85	venerdì 18/1/85	servizio progr.to
TRAM	—	—	4	39,1	1	5,8
Linee soppresse	—	—	8	25,7	1	2,4
Linee limitate	—	1	2,4	8	25,7	1
AUTOBUS	—	2	3,8	27	125,5	20
Linee soppresse	—	—	11	22,1	3	3,5
Linee limitate	—	—	—	—	—	—
FILOBUS	—	—	—	—	—	—
Linee soppresse	—	—	—	—	—	—
Linee limitate	—	—	1	3,8	1	3,8

**SERVIZIO DI SUPERFICIE**  
Vetture uscite e successivamente rimaste bloccate per neve lungo il percorso

TABELLA 2

LINEE	lunedì 14/1/85	martedì 15/1/85	mercoledì 16/1/85	giovedì 17/1/85	venerdì 18/1/85	servizio progr.to
Tram Urbani	—	—	91	37	5	453
Veicoli autotrovarii rimessati in Milano	—	42	70	103	34	1.074
Autobus rimessati nell'interland	—	1	96	77	—	333
<b>TOTALE</b>	<b>—</b>	<b>43</b>	<b>257</b>	<b>217</b>	<b>39</b>	<b>1.860</b>

**ESERCIZIO TRANVIARIO INTERURBANO**  
Soppressioni e limitazioni

TABELLA 4

LINEE	lunedì 14/1/85	martedì 15/1/85	mercoledì 16/1/85	giovedì 17/1/85	venerdì 18/1/85	sabato 19/1/85	Treni programmati
MILANO (C.so Milanese) DESIO	Servizio regolare	Servizio con pesante ritardo	Servizio soppeso	Servizio soppeso	Servizio irregolare sulla tratta (Desio - Inverigo)	Servizio regolare	8 treni (M e 48) 2 treni (M e 20)
MILANO LOMBATE	Servizio regolare	Servizio con pesante ritardo	Servizio irregolare inizio a 9.00 sulla tratta (Lombate - Alton) * 1	Servizio irregolare inizio a 8.30 17.00 a termine sulla tratta (Vareto - Alton) * 1 17.00 a termine sulla tratta (Lombate - Alton) * 1	Servizio regolare sulla tratta (Lombate - Alton) * 1	Servizio regolare	7 treni (M e 48)

\* Sulle tratte Niguarda - Milano / Lombate - Varese / Alton - Milano servizio soppeso.



# ESERCIZIO METROPOLITANO

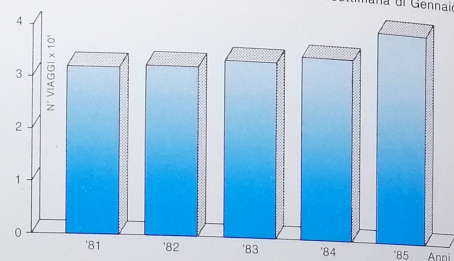
Passeggeri trasportati dall'intera rete Metropolitana (linea 1 - 2 urbana ed interurbana) nella seconda settimana di Gennaio.

TABELLA 5

ANNO	PERIODO	VIAGGI	Δ %
1981	12 - 16/1	3.220.700	1
1982	11 - 15/1	3.252.800	4,24
1983	10 - 15/1	3.390.800	4,23
1984	16 - 20/1	3.534.400	17,09 (★)
1985	14 - 18/1	4.138.600	

(★) Si deve tener presente che non tutto l'aumento è da ascrivere all'"effetto neve" in quanto parte degli incrementi del traffico sono conseguenti alla sempre maggior attrazione del sistema metropolitano, dovuta alle estensioni delle linee. La crescita naturale è dell'ordine del 6% annuo.

# ESERCIZIO METROPOLITANO - LINEA 1 e 2 ANDAMENTO STORICO PASSEGGERI (seconda settimana di Gennaio)



# LINEE URBANE Domanda mediamente soddisfatta

TABELLA 9

PERIODO	Viaggi medi giornalieri	Flusso interno	Flusso scambiato con l'esterno (★)	Viaggi con uso del metro
Orario invernale 1983/1984 Lunedì - Venerdì	1.700.000	1.100.000	600.000	670.000
14 - 18 Gennaio 1985	1.100.000	800.000	300.000	790.000 (■)

(★) Flusso proveniente dall'esterno della città (F.S. - F.N.M. - Autolinee - ecc.)

(■) Valgono le considerazioni riportate in calce a tab. 5.

# (★) ESERCIZIO METROPOLITANO - LINEA 1

TABELLA 6

GIORNI	PASSEGGERI ENTRATI DAI TORNELLI		PASSEGGERI TOTALI (compresi abbonamenti e tessere)	
	Gennaio 1985	Gennaio 1984 (★★)	Gennaio 1985	Gennaio 1984 (★★)
Lunedì	311.523 (14)	285.984 (16)	436.132	400.378
Martedì	360.514 (15)	296.874 (17)	504.720	415.624
Mercoledì	362.081 (16)	298.036 (18)	506.913	417.250
Giovedì	335.890 (17)	288.029 (19)	470.246	403.241
Venerdì	371.197 (18)	288.387 (20)	519.676	403.742

(★) Il servizio si è svolto in condizioni di sovrappienezza specie nelle ore di punta ed è stato rinforzato utilizzando gli stessi treni delle ore di punta anche in quelle di morbida: 31 treni (4M + 2R).

(★★) Valgono le considerazioni riportate in calce a tab. 5.

# (★) ESERCIZIO METROPOLITANO - LINEA 2

TABELLA 7

GIORNI	PASSEGGERI ENTRATI DAI TORNELLI		PASSEGGERI TOTALI (compresi abbonamenti e tessere)	
	Gennaio 1985	Gennaio 1984 (★★)	Gennaio 1985	Gennaio 1984 (★★)
Lunedì	214.466 (14)	183.635 (16)	300.252	257.089
Martedì	246.238 (15)	190.782 (17)	344.733	267.095
Mercoledì	210.281 (16)	191.783 (18)	294.393	268.496
Giovedì	186.569 (17)	187.569 (19)	261.197	262.597
Venerdì	222.705 (18)	185.540 (20)	311.787	259.756

(★) Il servizio si è svolto in condizioni di sovrappienezza specie nelle ore di punta ed è stato rinforzato utilizzando gli stessi treni delle ore di punta anche in quelle di morbida: 16 treni (4M + 2R) e 8 treni (2M + R).

(★★) Valgono le considerazioni riportate in calce a tab. 5.

# (★) ESERCIZIO METROPOLITANO - LINEA 2

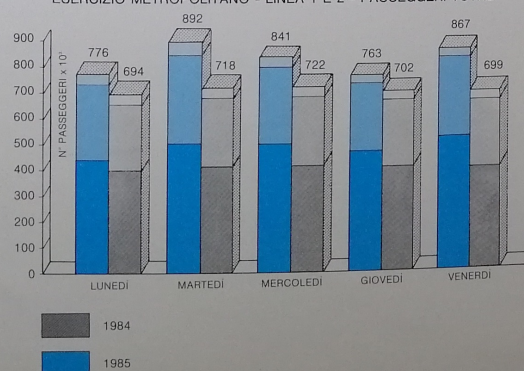
TABELLA 8

GIORNI	PASSEGGERI ENTRATI DAI TORNELLI		PASSEGGERI TOTALI (compresi abbonamenti e tessere)	
	Gennaio 1985	Gennaio 1984 (★★)	Gennaio 1985	Gennaio 1984 (★★)
Lunedì	35.819 (14)	32.665 (16)	39.759	36.258
Martedì	38.154 (15)	31.960 (17)	42.351	35.476
Mercoledì	35.671 (16)	32.367 (18)	39.595	35.927
Giovedì	28.409 (17)	32.215 (19)	31.534	35.759
Venerdì	31.767 (18)	32.256 (20)	35.261	35.804

(★) Il servizio si è svolto in condizioni di sovrappienezza specie nelle ore di punta ed è stato rinforzato utilizzando gli stessi treni delle ore di punta anche in quelle di morbida.

(★★) Valgono le considerazioni riportate in calce a tab. 5.

# ESERCIZIO METROPOLITANO - LINEA 1 e 2 - PASSEGGERI TOTALI



# MAGGIOR PERSONALE IMPIEGATO DAL 14 AL 18 GENNAIO 1985 MANUTENZIONE VEICOLI ED IMPIANTI - CONTROLLO, GUIDA E PRESENCIAMENTO - SPALATORI

TABELLA 11

PERSONALE IMPIEGATO	N
LINEE DI SUPERFICIE METROPOLITANA	356
TRANVIE INTERURBANE	40
TOTALE	553





## CONCLUSIONI

Nonostante le limitazioni che ha dovuto subire, il trasporto pubblico è riuscito ad assicurare la mobilità.

Certamente, ad alcuni aspetti positivi, quali la possibilità di spostarsi in una città altrimenti divenuta quasi impraticabile, hanno fatto riscontro delle oggettive difficoltà che hanno, pur nella validità dell'operato, leggermente appannato l'immagine efficiente del trasporto.

Queste difficoltà si sono presentate, ad esempio, per mantenere puliti gli accessi alla metropolitana, per mantenere sgombre le zone di fermata dei mezzi di superficie, per assicurare l'accesso alle fermate stesse.

Ad aumentare il disagio arrecato dall'ingente massa nevosa ha contribuito la trascuratezza di alcuni che, abbandonando il proprio mezzo in maniera quanto meno casuale, hanno reso ancor più impegnativa l'opera di rimozione.

Dall'esperienza fatta si può dedurre che, per precipitazioni nevose superiori a certe entità (20 cm), piuttosto che cercare di mantenere ad ogni costo il servizio completo su tutta la rete, in situazione non più fronteggiabile globalmente, è preferibile e più efficace arroccarsi su una rete ridotta e di emergenza, possibilmente coprendo tutta l'area servita, mantenendo in funzione le linee fondamentali e concentrando su di esse gli sforzi, in modo che siano comunque assicurati all'utenza i principali collegamenti, pur con qualche eventuale disagio (maggiori percorsi pedonali, maggior numero di trasbordi, maggiori tempi di viaggio).



D'altro canto, l'esperienza di aziende estere, in zone facilmente soggette a forti precipitazioni nevose, rivela la vulnerabilità dei trasporti di superficie, soprattutto su strada, ed, in molti casi, la tattica adottata consiste nella sospensione del servizio finché le strade non siano rese agibili.

Ciò per evitare l'uso di catene o settori metallici che, per effetto delle mutevoli condizioni della neve e del fondo stradale, sono causa di gravi danni ai veicoli, come si è anche riscontrato nell'esperienza dello scorso inverno.

Il problema della riduzione dei disservizi e dei conseguenti disagi per l'utenza va quindi risolto migliorando gli interventi per lo sgombero delle sedi percorse dai mezzi pubblici. Su questa linea l'A.T.M. ha predisposto, in accordo con gli Enti comunali competenti, un adeguato programma nell'eventualità del ripetersi dei fenomeni verificatisi nell'inverno 1984-85.

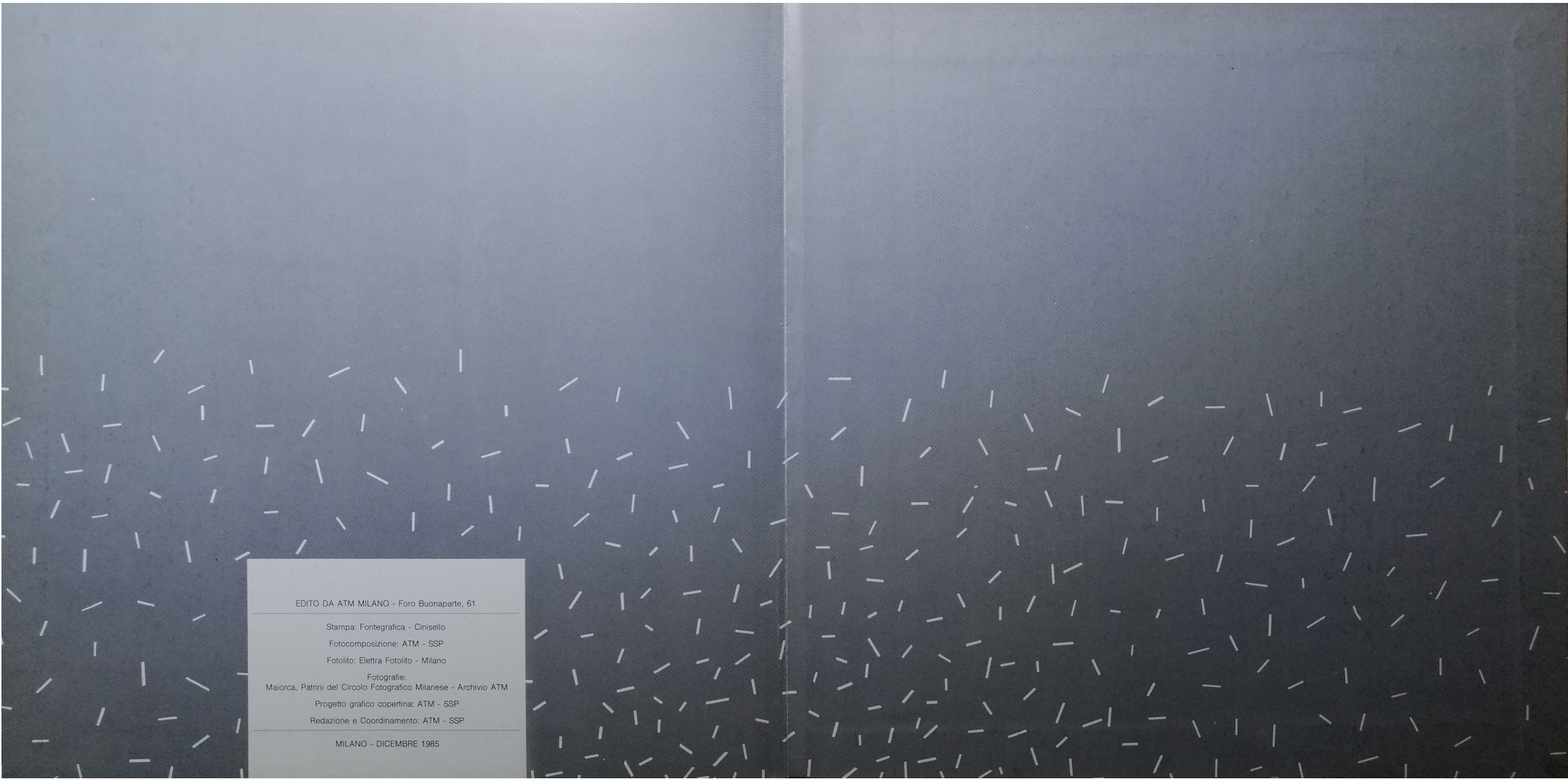




## INDICE

Introduzione	pag.	5
Eventi	"	9
Interventi	"	21
La "Settimana bianca" in cifre	"	29
Conclusioni	"	35





EDITO DA ATM MILANO - Foro Buonaparte, 61

Stampa: Fontegrafica - Cinisello

Fotocomposizione: ATM - SSP

Fotolito: Elettra Fotolito - Milano

Fotografie:

Maiorca, Patrini del Circolo Fotografico Milanese - Archivio ATM

Progetto grafico copertina: ATM - SSP

Redazione e Coordinamento: ATM - SSP

MILANO - DICEMBRE 1985





AZIENDA TRASPORTI MUNICIPALI MILANO