

**Semaforo sempre verde al tram: conviene a tutti**

# Tram 31

Si definisce “asservito” al tram un semaforo che lampeggia automaticamente il via libera al tram in avvicinamento: il tram rallenta lievemente e transita senza arrestarsi. Il *Comitato per il Tram* (che è parte della Sezione di Cusano Milanino del Gruppo Naturalistico della Brianza) fin dal marzo 1993 (nel corso di un incontro in Regione Lombardia con assessori e consiglieri regionali e con i sindaci di alcuni comuni) sostiene la necessità dell’asservimento dei semafori lungo le linee tranviarie, in particolare per quelle extra-urbane.

Per valutare i vantaggi conseguibili dall’adozione dell’asservimento semaforico il *Comitato* ha effettuato rilievi cronometrici (su strada e in vettura) in relazione alle due tranvie recentemente realizzate nel Nord Milano: la n. 31 (Milano p.le Lagosta - Cinisello) e la n. 4 (Milano p.za Castello - Parco Nord).

**Il tempo totale di sosta dei tram ai semafori risulta in media pari al 40% del tempo netto di percorrenza di ognuna delle due linee e sale al 58% sulla tratta nord del 31!**

**Con i semafori asserviti il tram potrebbe coprire in circa 30’ il tragitto che oggi percorre in 45’.**

**Sulla n. 31 per Cinisello il dispositivo per l’asservimento è già installato, ma non viene fatto funzionare.**

**Costruire una moderna tranvia come la n. 31 e la futura Milano - Seregno costa circa 12 milioni di Euro per km (escluso il materiale rotabile).**

**Per l’asservimento** (realizzato solo in parte) di tutti i semafori delle linee Milano-Limbiate e Milano-Desio (circa 30 km) nel 1994 erano stati stanziati 700 milioni di lire (pari, oggi, a non più di un milione di Euro).

Queste cifre dimostrano che **il costo dell’asservimento semaforico è irrisorio (1/360!!!)** rispetto al costo complessivo di una nuova tranvia, ma **per i passeggeri si concretizza in giganteschi risparmi di tempo.**

Nel dicembre 2003 anche l’inaugurazione della rinnovata linea 4 ha deluso il *Comitato*: per l’assenza di asservimento semaforico operante che impedisce ai convogli di raggiungere una adeguata velocità commerciale.

**Gli orari ufficiali ATM** dimostrano che tale velocità dipende assai poco dalla modernità del materiale rotabile e dell’armamento (fatta salva la necessaria manutenzione, visibilmente disattesa da ATM sulle due linee del Nord) mentre è legata in misura de-

sone perché in tutti i comuni limitrofi le strade, aperte a mezzi pubblici, biciclette e pedoni, **sono state vietate alle auto e alle moto.** E senza nemmeno dover pre-

disporre parcheggi permanenti o provvisori!

**Dimostrando** così che **il vero grosso ostacolo alla mobilità è la motorizzazione privata**, nonostante si voglia indurci a credere all’illusione che possa agevolarla.

Umberto Guzzi

**Papa Francesco sceglie il tram!**

Un autorevole incoraggiamento per chi continua a sostenere la mobilità sui mezzi pubblici.



terminante alla possibilità per il tram di avere la precedenza negli incroci. Dagli anni ‘30 del Novecento alle soglie del Duemila il tram impiegava 8’-9’ per andare da piazza Maciachini al capolinea di Parco Nord. Dopo la completa “riqualificazione” della linea il percorso con le nuove vetture “Sirio” richiede dai 14 ai 16 minuti.

**La moltiplicazione dei semafori ed il loro mancato asservimento hanno fatto la differenza!**

**Chi si oppone** all’asservimento semaforico a favore di tram e mezzi di trasporto pubblico in generale adduce l’obiezione che esso ostacoli la fluidità del traffico privato, aumentando le code di auto. È facile confutare questa opinione tanto diffusa quanto errata. Pensiamo a cosa avviene sempre in ognuno dei tanti incroci regolati da semaforo fra due strade di cui una percorsa dai tram.

**In assenza del dispositivo** di asservimento, una frazione del ciclo semaforico dà il verde al tram anche quando non c’è e obbliga tutti gli altri veicoli a fermarsi inutilmente!

**Invece, il semaforo asservito** al passaggio del tram gli concederebbe l’effettivo privilegio di non incontrare mai il rosso ma eviterebbe anche ai veicoli privati di dover attendere il verde nel corso di tutti i cicli semaforici in cui il tram non fosse presente.

**L’asservimento** semaforico rappresenta dunque un contestuale beneficio per tutti gli utenti della strada: obbiettare a ciò sarebbe autolesionismo.

**Confermano** quest’affermazione una serie di rilevazioni sulla linea 31 effettuate, nel febbraio 2011, ai semafori dell’incrocio fra le vie Gorki e padre Turollo in Cinisello Balsamo.

**Estrapolando i risultati** su un’intera giornata otteniamo rispettivamente: **33h 36’** tempo perso dalle auto in attesa col rosso senza transito del tram; **2h 30’** tempo di attesa per i tram.

(continua a pag. 11 >)

**DAL PAPA SENZA AUTOMOBILI**

**Un anno fa**, radunate per l’incontro con il Papa, centinaia di migliaia di persone hanno percorso le nostre strade. Domenica 3 giugno si è detto che fossero un milione...

**Eppure**, già nel primo pomeriggio, appena finita la Messa, avevano tutti lasciato il campo volo di Bresso.

**Sono bastate** poche ore per far confluire e defluire tante per-

3 giugno 2012: dal Papa in tram e poi a piedi

