

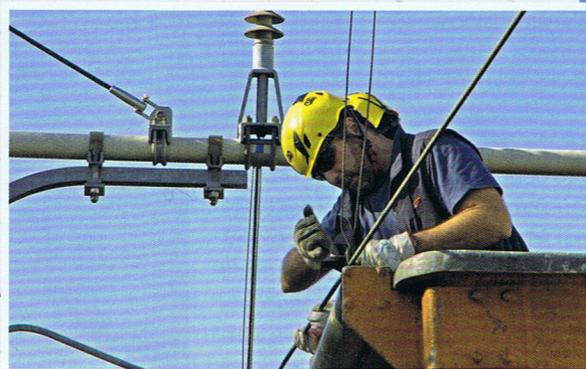
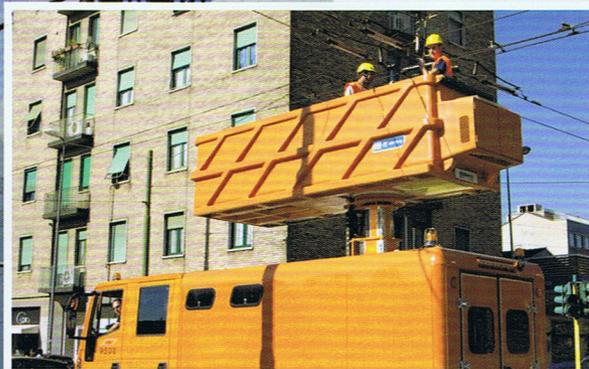


# Tra cielo e terra

DI STEFANO CORRADA

**Gli uomini della Trazione assicurano l'energia elettrica a tram, filobus e treni metropolitani. A ogni ora del giorno e della notte**





### LAVORO DI SQUADRA

Tram (foto grande), filobus (in alto a sinistra) e metro (a destra). Sono le tre squadre che si occupano della Trazione.



**A**vere i piedi per terra e guardare dove si mettono. Non sempre però. A volte si deve anche scrutare in alto. Non solo per fantasticare, ma per effettuare concretamente il proprio lavoro.

È quello che fanno gli uomini dell'Unità Organizzativa Manutenzione e Pronto Intervento Trazione della Direzione Impianti Fissi e Sistemi. Partono dal basso, da terra, posando e controllando l'efficienza dei cavi elettrici e arrivano in alto, sui trabattelli (o sui carrelli ferroviari in metropolitana) per effettuare manutenzioni preventive o interventi correttivi per assicurare l'efficienza della linea aerea che porta corrente ai tram, ai filobus e alle metropolitane delle linee urbane ed extraurbane.

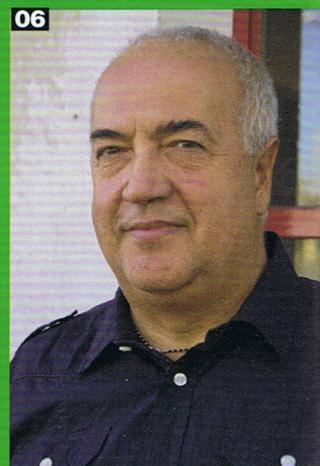
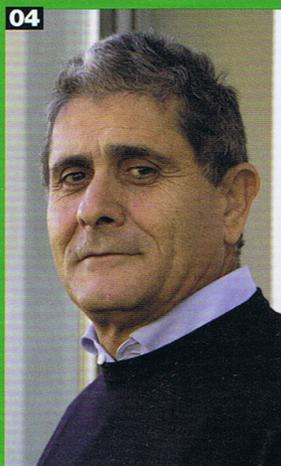
### Le responsabilità

Quattro le aree di intervento dell'Unità Organizzativa. La prima è la manutenzione e il pronto intervento degli impianti di trazione riguardanti tranvie e filovie urbane; la seconda è analoga ma riguarda gli impianti in metropolitana (e le tranvie extraurbane); la terza si occupa di posa e manutenzione dei cavi di alimentazione e dei pali di sostegno della rete elettrica; l'ultima è inerente alle nuove realizzazioni (elettrificazione di nuovi binari, realizzazione di impianti filotranviari, ampliamenti di depositi metropolitani, ecc.) e alle attività richieste da terzi interni ed esterni (perlopiù disalimentazioni ad hoc di parti di rete aerea e riconfigurazioni delle zone di alimentazione, trasporti eccezionali e assistenze a lavori in prossimità di impianti in tensione).

Il Pronto Intervento della Trazione è costantemente reperibile, attraverso le chiamate delle Sale Operative di superficie e metropolitane; il servizio offerto, composto da due squadre, prevede una turnazione a copertura delle 24 ore giornaliere per tutto l'anno.

### La realtà di superficie: filobus e tram

«In superficie i guasti sono più frequenti – sostiene **Edoardo Alfassio Grimal-**



**di**, responsabile dell'Unità Organizzativa – anche perché la linea aerea è più complessa, ramificata, è all'aperto e inserita nel contesto urbano; inoltre è particolarmente estesa con uno sviluppo di circa 360 km contro i 160 della

metropolitana. In superficie le anomalie hanno un impatto solitamente più ridotto sul servizio». I pronto interventi effettuati riguardano in genere la rottura o il distacco di parti dell'impianto di trazione – il sistema di sospensione e

### IN SUPERFICIE

#### Un lavoro complesso

«Prima di lavorare in ATM non pensavo che sopra a tram e filobus ci fosse un mondo così articolato». Parola di **Fabio Lanzini**, 30 anni, di cui 5 nel reparto di operai che curano la linea aerea filotranviaria. «Una bella esperienza – continua – e non un lavoro da tutti». Il suo capo unità, **Maurizio Tartarini**, conferma: «Appena entrato in azienda 26 anni fa, ero spaventato – racconta – perché è un lavoro che si impara giorno per giorno sul campo». Tartarini è ancora appassionato della propria professione, «perché è varia e si opera in strada, nel traffico e tra la gente». È fiero del gruppo di lavoro che coordina, otto squadre per un totale di 40 tecnici, c'è una buona collaborazione tra tutti e un buon livello di esperienza».



**AL SERVIZIO DELLA CITTÀ** Un gruppo caratterizzato dal giusto mix tra persone giovani e colleghi più esperti: **Tommaso Cimmino (1), Edoardo Alfassio Grimaldi (2), Fabio Lanzini (3), Pancrazio Lacovara (4), Enrico Fumagalli (5) e Maurizio Tartarini (6).**

tiranteria aerea – e più raramente le rotture del filo di contatto. Le cause perlopiù sono costituite da urti accidentali (anche per opera di terzi), sviamento di aste filoviarie, incagli di pantografi e usura dei componenti.

Per minimizzare tutte le problematiche in superficie, i “trabattelli” del deposito di Messina, circa 50 tecnici, puntano a fare prevenzione attraverso la pianificata manutenzione ordinaria. Nella rete filotranviaria urbana le squadre dei tecnici di Messina effettuano, anche di giorno, verifiche visive e misure di alcuni parametri caratteristici della rete aerea in tutta Milano. Di conseguenza, insieme ai dati di usura rilevati con mezzi d’opera automatici, si pianifica il lavoro di risanamento impiantistico, svolto soprattutto dalle squadre di notte durante l’interruzione del servizio. Un sistema di manutenzione a ciclo continuo dunque, nell’ottica di garantire gli standard minimi di sicurezza e disponibilità impiantistica realizzato grazie all’esperienza, alla passione e alla precisione degli uomini della Trazione.

#### La realtà metropolitana

Il grande lavoro di pronto intervento in metropolitana è generalmente un evento raro. In questi casi sfavorevoli e sporadici purtroppo la circolazione ne risente parecchio. Le cause? Generalmente si tratta di rottura o distacco accidentale di componenti della linea aerea di trazione; eventi che richiedono un grosso impegno di mezzi e risorse e risolti grazie all’abilità dei tecnici. Il numero così ridotto di interventi è garantito da un costante lavoro di verifica e risanamento condotto soprattutto durante le poche ore di sospensione notturna del servizio.

#### Il reparto Cavi e pali

All’interno dell’Unità Organizzativa sono numericamente in minoranza. Quelli del reparto Cavi e pali sono infatti 15 tecnici contro i 90 dedicati alla linea aerea. Il loro compito? In primis verificare che i 470 chilometri di cavi stesi in tutta la città siano in perfetta efficienza, in modo da portare l’energia elettrica dalle sottostazioni alla linea aerea di contatto. Per fare questo i tecnici del reparto devono verificare quotidianamente l’integrità del cavo misurando con appositi strumenti il suo grado di isolamento elettrico. «In caso di malfunzionamenti – spiega

**“I ‘TRABATELLI’ DEL DEPOSITO MESSINA PUNTANO A FARE PREVENZIONE CON LA PIANIFICATA MANUTENZIONE ORDINARIA**

**Enrico Fumagalli**, Capo unità tecnica Cavi e Controlli – effettuano la ricerca dei guasti e il successivo risanamento del cavo di alimentazione, collaborando con altri enti e sorvegliandone le attività di scavo. Inoltre si occupano di mantenere, posare, rimuovere gli 8mila pali di sostegno della rete elettrica».

#### Una squadra affiatata

Molto dinamico ed estremamente variabile. Così Alfassio Grimaldi, dal 2006 in ATM, definisce il suo lavoro. «Ho due sedi di lavoro e sono spesso in movimento, in giro per cantieri e impianti. Sono in contatto continuo con tecnici e operai, con i colleghi dell’esercizio e delle altre realtà impiantistiche, piuttosto che con enti esterni e fornitori. È un impegno gravoso, il lavoro sul territorio è duro. Si opera di giorno e di notte, in mezzo al traffico, al freddo, al caldo e alle condizioni meteo avverse, senza contare i rischi elettrici e quelli dovuti all’altezza a cui i miei collaboratori sono esposti. Ma il tutto è alleggerito da un gruppo di lavoro affiatato e dalle molte soddisfazioni quotidiane».

#### IN METROPOLITANA

#### Il segreto sta nel gruppo

**Pancrazio Lacovara**, storico Capo unità tecnica della linea aerea metropolitana, dopo 38 anni di ATM riconosce il ruolo fondamentale dei collaboratori. «Senza l’affiatamento e l’appoggio del gruppo – sostiene – non sarei mai riuscito a risolvere i guasti affrontati». Ed è anche conscio della responsabilità: «Un guasto in metropolitana blocca la città. Ricordo quando c’erano i giornali del pomeriggio e ogni disservizio veniva sbattuto in prima pagina». Il peso della responsabilità è confermato dal giovane collaboratore **Tommaso Cimmino**, 27 anni, che lavora di notte sulle linee 2 e 3. «Il mio lavoro è complesso. Ma in ogni momento posso contare sul supporto di un gruppo affiatato».