

Linea diretta

www.atm-mi.it | N. verde: 800.80.81.81



**In servizio
il nuovo
"bus a filo"
Grazia e Maria
le prime
a salire**

Si è avvicinato alla fermata, abito verde, accogliente e silenzioso. Grazia C. e Maria M. sono salite con entusiasmo e timidezza sul nuovo filobus. A bordo anche il presidente di Atm Elio Catania e l'assessore alla Mobilità e Trasporti Edoardo Croci.

Le prime passeggere a conoscerlo da vicino: "Van Hool" il suo nome, la linea circolare 90/91 la sua casa.

Ed è stato amore a prima vista: "È pratico, bellissimo, mi piace da morire" ha esclamato Grazia. È iniziata così l'avventura del nuovo filobus, che da venerdì corre sulla fitta rete del trasporto pubblico milanese. All'interno di una flotta che cresce ad un ritmo da Expo: i Sirio da 26 metri, gli Ecobus da 12 e 18 metri, il Radiobus ibrido e i treni Meneghino. Fino agli ultimi arrivati: 30 filobus che valgono un investimento di oltre 21 milioni di euro.

Partiamo dal vestito: una carrozzeria in lega d'alluminio e acciaio verde.

A misura d'estate. Con aria condizionata di serie che garantisce 36 ricambi d'aria all'ora.

Sicuro. Grazie alla presenza di otto tele-



**Comune-Atm:
dalle liti invisibili
alla collaborazione**

C'era una volta da una parte l'Atm e dall'altra l'assessorato alla Mobilità e Trasporti. Una era la controllata; l'altra il controllore con il compito di indirizzo delle attività. Tra i due non correva buon sangue. Seppur legati da nomine, compiti e obiettivi erano "parenti serpenti". Al Comune l'assessore era Giorgio Goggi, al vertice dell'azienda dei trasporti Bruno Soresina.

Passa il tempo e la squadra cambia. Ora a Palazzo Marino la musica del traffico e della mobilità la scrive Edoardo Croci mentre l'orchestra è affidata ad Elio Catania. Venerdì scorso il lavoro sotterraneo di estrema collaborazione è venuto alla luce: "Con questa gestione - ha detto apertamente l'assessore Croci testimone del nuovo filobus - l'Atm ha una marcia in più". Accanto Elio Catania ha aggiunto: "Il lavoro comune è così intenso e serrato che al termine di questo appuntamento abbiamo una delle tante riunioni comuni che compongono le nostre giornate".

In quello che ormai è il cantiere trasporti, Croci e Catania studiano le prossime rivoluzioni: dopo Ecopass, la fatica di rendere moderne le infrastrutture per anni dimenticate e i nuovi mezzi, l'agenda prevede la nuova rete notturna e le corsie preferenziali.

C'era una volta il dissidio sotterraneo. Ora non c'è più. Ora c'è il diritto dei milanesi a muoversi.

La rivincita del filobus

camere di sorveglianza, di cui tre riservate al conducente per la manovra: una anteriore, una posteriore ed una che sorveglia le aste.

E, soprattutto, ecologico. Con un risparmio energetico del 24 per cento superiore rispetto ai filobus tradizionali. Il segreto? Sta nei "supercapacitori", degli accumu-

latori più leggeri e rapidi nella carica e scarica delle batterie, che consentono il recupero dell'energia generata durante la frenata ed il suo riutilizzo nelle partenze. La capienza è di 152 passeggeri, di cui 31 a sedere ed un posto riservato per i disabili.

(Marco Gabrieli)

Con Atm Lab il bus spacca il secondo

Novantasei per cento di affidabilità. È il risultato della sperimentazione su sei linee di bus, tram e filobus del nuovo progetto di Atm Lab. Obiettivo: dare ai passeggeri una previsione esatta del tempo di arrivo alle fermate.

Punti cardine del progetto la localizzazione satellitare delle vetture e l'introduzione di nuovissime paline. A partire dalla veste grafica. Ad illustrare le novità l'ingegner Roberto Andreoli, direttore dei sistemi informativi di Atm. "La palina è costituita da un monitor lcd bifacciale da 46 pollici. Su un lato compare la posizione in tempo reale della vettura che sta per arrivare, ambientata su una mappa tridimensionale di Google. Lo schermo opposto è invece dedicato alla video informazione di servizio e verrà anche aggiornato con contenuti multimediali riguardanti eventi e manifestazioni".

