

# Aspettando i treni napoletani

di **Roberto Calise**

**S**ono stati giorni difficili per la metropolitana Linea 6 di Napoli. L'ultima arrivata nel sistema trasportistico partenopeo, inaugurata appena sei mesi fa, ha visto forti ritardi e limitazioni del percorso – di per sé già breve, essendo appena di 5,5 km per 8 stazioni. Non è chiarissimo a cosa i disagi siano stati dovuti (si attende una parola degli enti preposti). Tuttavia, sembra che parte dei problemi derivino dalla vetustà e scarsità del parco rotabili: vecchi treni dei tardi anni '80 *revampizzati* per poter operare. Si è scritto su queste pagine delle difficoltà nel realizzare una linea che sconta ancora la mancanza di un deposito, e dunque l'impossibilità di ospitare sufficienti convogli per un servizio efficiente. Qualche nuovo treno comunque arriverà per cominciare a migliorare le frequenze, in attesa di poter allocare l'intera flotta. Una buona notizia che diventa doppia considerando che verranno prodotti a Napoli. In pochi infatti ricordano che una delle maggiori fabbriche ferroviarie d'Italia è a via Argine, alle porte della città.

continua a pagina 7

SEGUE DALLA PRIMA

Ciò nonostante, negli ultimi anni si è assistito al paradosso che la maggior parte dei nuovi rotabili per le linee partenopee venissero dalla Spagna. Una nota positiva per i nostalgici del Regno delle Due Sicilie, su cui il sipario della Storia calò esattamente 164 anni fa (il 21 febbraio 1861). Un po' meno per i tempi di produzione, immissione in servizio e gestione di mezzi che vanno testati e monitorati prima di poter essere autorizzati ad operare. In particolare, i nuovi treni della Circumvesuviana, attesi dai pendolari come una sposa all'altare, prima di toccare i binari percorrono ben 2.000 km di navigazione in quanto prodotti a Valencia nelle officine di una multinazionale svizzera – che in Spagna ha originariamente stabilito una fabbrica per produrre i vettori proprio della metropolitana valenciana. Massimo risultato con il minimo sforzo, almeno in termini di chilometri. Serve invece coprire una distanza ben più ampia per i nuovi treni di Linea 1 Anm e della linea Eav Piscinola-Aversa, provenienti da Bilbao: 4.500 km in nave. In entrambi i casi viaggiano verosimilmente anche squadre di tecnici, che si stabiliscono a Napoli per i lunghi test di rito. Si dirà: sono le gare europee, vinca il migliore. Tuttavia, negli altri Stati balza all'occhio la difesa dei campioni nazionali. Nella stessa Spagna i vagoni in uso sulle 7 metropolitane (Barcellona, Bilbao, Madrid, Malaga, Palma di Maiorca, Siviglia, Valencia) sono perlopiù appannaggio di una sola azienda iberica, tranne la linea 10 madrilenza con vettori made in Italy. Nelle 6 reti francesi (Lilla, Lione, Marsiglia, Parigi, Rennes, Tolosa) sfrecciano solo prodotti

transalpini. In particolare a Lilla, Rennes e Tolosa sono in uso treni automatici di tecnologia Val (Véhicule Automatique Léger), brevetto di una società francese e utilizzati anche a Torino. Un caso particolare è poi la Germania, che ha 4 reti U-Bahn (Amburgo, Berlino, Monaco, Norimberga) e ben 14 reti S-Bahn (fra cui Colonia, Dresda, Hannover, Stoccarda). La fornitura di materiale rotabile è più varia che in altri Stati europei, ma presenta uno schema di fondo: o ci sono aziende interamente nazionali o grandi gruppi internazionali con fabbriche impiantate ad hoc su suolo teutonico. E in Italia? Su 6 metropolitane presenti (Brescia, Catania, Genova, Milano, Napoli, Roma, Torino) le ultime tre città presentano quasi interamente treni prodotti all'estero. Centinaia di milioni di Euro in commesse che volano via, con buona pace della filiera produttiva nostrana – e magari sorge qualche domanda su come siano stati redatti i capitolati di gara. Qualcosa però sta cambiando: i nuovi vagoni della Capitale annunciati lo scorso anno saranno italiani, e della Linea 6 si è già detto. Va però evidenziato come i maggiori produttori tricolori siano stati assorbiti da grandi gruppi internazionali, acquisendo realtà al tempo in crisi. È un dato di fatto: in un Europa di tanti campioni nazionali, l'Italia risponde con le maggiori aziende del settore metropolitano appannaggio di gruppi esteri, a cui si somma la peculiarità tutta nostrana della burocrazia. C'è voluto un anno e mezzo per la sentenza del Consiglio di Stato che assegnasse l'appalto per i nuovi treni della Circumvesuviana, e ci vogliono mesi di prove dell'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (Ansfisa) per poter impiegare qualunque nuovo vettore. Tutto tempo sottratto ai pendolari, che continuano ad aspettare un treno sempre più chiamato desiderio.