



i focus del Mattino

**Sporchi, pericolosi e rotti
circolano mezzi di 50 anni**

> Gravetti a pag. 27

Il focus

Brutti, sporchi e pericolosi in giro convogli di 50 anni fa

Disastro manutenzione, mancano i pezzi di ricambio

Francesco Gravetti

Era finito in officina più o meno dieci giorni fa il treno della Cumana che ieri è andato in fiamme. Per un problema ad un compressore riscontrato da un macchinista, il mezzo era stato oggetto di manutenzione, poi era tornato sui binari a fare il suo dovere. Era stato indispensabile rimetterlo in funzione: i treni della Sepsa sono pochi e pure quelli vecchi servono, non possono ancora andare in pensione. Almeno fino a quando non viene rinnovato il parco dei mezzi (e in Eav garantiscono che si tratta di aspettare ancora un paio di anni), è necessario tenere in vita tutti i convogli, anche i più vetusti. Dieci giorni dopo, però, quello stesso treno si è incendiato e solo per un caso è stata evitata una tragedia. E tra le ragioni del rogo si ipotizza proprio il guasto di uno dei compressori, dal quale è fuoriuscito olio entrato in contatto con apparecchiatura bollenti. Insomma, il rogo di ieri mattina in qualche modo era stato annunciato. E così ora torna l'allarme per l'inadeguatezza dei treni Eav, quelli della Cumana e Circumflegrea ma anche quelli della Circumvesuviana: alcuni hanno 40 anni di vita, altri anche 50, costruiti negli anni Sessanta e Set-

tanta, sottoposti a regolari revisioni ma pur sempre vecchi. Sono senza aria condizionata, fanno un rumore infernale, tremano quando camminano. Ed è per questo che i pendolari di Circumvesuviana e Sepsa devono fare i conti col pericolo, che è dietro l'angolo se capita di salire su uno dei convogli datati. In Circumvesuviana sono la maggioranza: su un parco di 144 treni i più vecchi sono 85 e risalgono agli anni Settanta. Si chiamano F220 e fanno la parte dei leoni. Anche adesso che a circolare sono più o meno 60 treni, gli F220 sono 38. Del resto, in Circum il paradosso è che i treni nuovissimi sono anche quelli meno utilizzati: si tratta dei MetroStar, i 26 mezzi di nuovissima generazione, consegnati nel 2008 e mai in grado di garantire l'efficienza totale. Polemiche, denunce e summit di esperti non hanno mai portato risultati concreti: i supertreni annaspiano, i MetroStar si vedono più spesso in officina che sulle sei linee Circum. E due servono sempre per il Campania Express, il servizio per i turisti. Ecco perché ci si deve rifugiare negli antichi F220 o sui più recenti T21, che risalgono agli anni Novanta. Tra una corsa e l'altra, il passaggio in officina dei convogli di vecchia generazione è frequentissimo: ma gli operai dell'han-

gar di Ponticelli, se non hanno pezzi di ricambio, possono solo metterci una pezza. Sabato scorso l'ennesimo caso: un treno diretto a Sorrento si guastato verso Castellammare di Stabia ed è dovuto tornare indietro. Passaggeri infuriati e soliti ritardi, proprio nei giorni più caldi dell'anno. L'estate, peraltro, è stata caratterizzata dalle soppressioni, anche venti a giorni nei momenti più critici. E, del resto, quest'anno per la prima volta non sono state effettuate corse speciali nei week end sulla tratta che porta in costiera sorrentina: fino a un anno fa servivano a migliorare il servizio per i bagnanti e i turisti che dal capo luogo si spostavano in provincia. Nel caso della Circumvesuviana, poi, si aggiungono anche i problemi delle linee: da giorni tra la fermata di Pomigliano e quella di Vittorio Veneto si viaggia senza che funzionino i segnali luminosi che regolano la circolazione. Mancano le batterie, rubate nelle notte e non ancora sostituite. Ci vogliono 15mila euro per comprarle nuove, pare sia questione di giorni. Anche su Cumana e Circumflegrea ci si deve affidare alla "vecchia guardia": su un parco di 29 treni a disposizione 9 sono degli anni Sessanta (g. ET100), 7 degli anni Settanta (g. EN300) e 13 degli inizi degli anni No-

vanta (ET400). Attualmente circola no 13 treni, 9 dei quali sono di costruzione recente. I vecchissimi sono appena 4, ma creano continuament problemi. Il caso limite si è verificat circa un mese fa, a luglio: i sindacat scrissero all'Ustif, (ufficio speciale trasporti a impianti fissi), organo periferico del ministero dei trasporti che ha il compito di collaudare i treni, per segnalare addirittura l'assenza di bulloni da un bocchettone del motore. Di ce Antonio Mazzella, rappresentant dell'Usb e macchinista: "Abbiamo segnalato più volte guasti e disfunzion: il rogo purtroppo non ci stupisce. L verità è che mancano i pezzi di ricam

bio e che i treni viaggiano solo grazie alla buona volontà e alla professionalità di tutto il personale di bordo e degli operai delle officine, che stanno sempre a rattoppare". Una delle strade per risalire la china è il revamping, cioè il restyling dei treni: 27 per la Circumvesuviana e 1 per la Sepsa, con quest'ultima che ne ha già 4 a disposizione. Un'operazione da 80 milioni di euro, annunciata

lo scorso mese di gennaio dalla vecchia gestione (presidente era Nello Polese). L'italiana Firema e la tedesca Euromaint si sono aggiudicate gli appalti, i contratti sono stati sottoscritti ed i progetti sono esecutivi. E proprio da contratto indicata anche la scadenza per la consegna dei nuovi convogli: fine 2015 ovviamente salvo problemi. E tuttavia anche i treni "revampizzati" spesso creano disagi: il motore, infatti, è quello vecchio mentre di nuovo ci sta la carrozzeria, la parte esterna. Ecco perché i guasti non mancano, neppure per i convogli che si sono rifatti a trucco. E ai pendolari tocca avere pazienza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La storia

Ferrovia «economica» dal 1889

Nel 1883 nasce a Roma la «Società per le Ferrovie Napoletane». A questa società sarà affidato il compito di costruire e gestire la Ferrovia Cumana, ovvero una ferrovia economica che da Napoli arriva sino a Torregaveta passando per Pozzuoli e Cuma. La linea, pur essendo in funzione fin dal 1889, tuttavia fu inaugurata ufficialmente solo il primo giugno 1892.

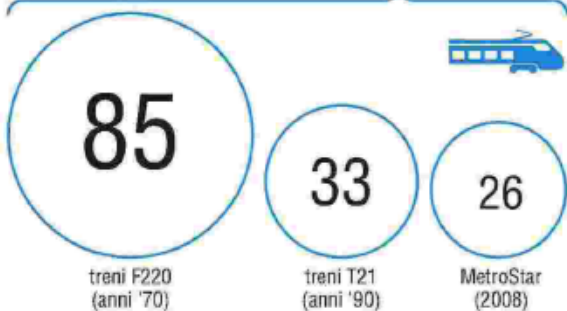
La scheda

(C) Il Mattino S.p.A. | ID: 00193294 | IP: 5.196.197.144

CIRCUMVESUVIANA

TOTALE PARCO TRENI

144



ATTUALMENTE IN CIRCOLAZIONE

60 treni in totale

38 sono F220

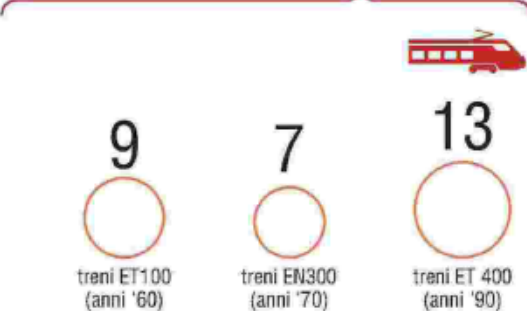
TRENI OGGETTO DI REVAMPING

27 non ancora disponibili

SEPSA (CUMANA E CIRCUMFLEGREA)

TOTALE PARCO TRENI

29



ATTUALMENTE IN CIRCOLAZIONE

13 treni in totale

TRENI OGGETTO DI REVAMPING

13, 4 già disponibili

centimetri