

Il carrello polifunzionale di Napoli Centrale

di Aurelio Basso

Cosa c'è dietro la partenza di un treno lo abbiamo esaminato in *Approfondimenti del 11/01/1999*. Siamo di nuovo qui, stavolta per descrivere con una punta d'orgoglio tutta partenopea quanto l'impegno e la dedizione di personale FS animato da tanta buona volontà sia determinante per fare in modo che i treni partano nelle migliori condizioni tecniche e possibilmente in orario.

In effetti, nostro malgrado, è capitato spesso (e capita tuttora) che per "ragioni tecniche" non meglio specificate dall'addetto alla diffusione sonora, un treno parta in ritardo; se poi le "ragioni tecniche" riguardano in qualche modo il materiale rotabile, ecco che i ferrovieri di qualunque grado e qualifica, in primis il personale viaggiante, vengono letteralmente bersagliati da legittime lamentele, proteste corali, talvolta insulti da parte dei viaggiatori. Nulla di anormale!

Ebbene, ci stiamo attrezzando perché il ritardo in partenza per cause tecniche al materiale si riduca a livelli poco significativi fino possibilmente ad annullarsi del tutto, in tempi ragionevolmente brevi.

A Napoli Centrale, in particolare, l'evento "RITARDO IN PARTENZA" da un po' di tempo si sta verificando sempre più di rado, almeno che esso non derivi da ragioni "esterne" quali possono essere guasti agli apparati di linea, avverse condizioni atmosferiche, guasti ai segnali o manifestazioni da parte di dimostranti estranei alle FS che occupano i binari.

Nel 1996, dall'impegno di qualcuno di buona volontà è nata una squadra di manutenzione unica nel suo genere: la chiamano "SQUADRA DI ASSISTENZA TECNICA TRENI ETR.500 & TRASPORTO LOCALE DI NAPOLI CENTRALE".

Un piccolo gruppo di persone (un capotecnico e sei tecnici) che hanno sposato la causa dei viaggiatori, riconoscendo intollerabile il ritardo di un treno dalla stazione di origine per un banale guasto alle porte o all'illuminazione. Si sono armati di testardaggine e volontà, voglia di lavorare e di migliorare per migliorarsi; si sono dotati di un mezzo elettrico su gomma, che hanno battezzato "CARRELLO POLIFUNZIONALE" attrezzato di tutto punto: dentro vi si può trovare il fusibile, la lampadina, la treccia di rame, il pulsante e una moltitudine di altri oggetti che, presi da soli, potrebbero sembrare insignificanti, ma che possono servire a far partire un treno in orario!



1. Il carrello polifunzionale accanto ad un ETR.500. (Foto Aurelio Basso, 4 maggio 1999)

Questi signori prestano la loro opera dalle 7.30 alle 15.42 di ogni giorno per tutto l'anno in squadre composte da tre elementi e auspicano di prolungare l'orario di lavoro sino alle ore 21 in modo da assicurare la loro assistenza a tutti i treni Eurostar e del Trasporto Locale che fino a quell'ora partono e arrivano nella stazione Centrale.

I punti di forza della "squadretta", come ormai familiariamente viene chiamata da noi colleghi, sono tempestività, capacità organizzative e individuativa dei guasti, perizia tecnica dunque e totale consapevolezza in quanto che fanno con conseguente gratificazione personale e di gruppo.

Sul loro carrello talvolta prendono posto i macchinisti fiorentini degli ETR.500 che giungono a Napoli per ripartire dopo un'ora con lo stesso treno, operando il "cambio banco" per inversione di marcia. Ospitalità e cortesia diventano così ingredienti molto graditi anche fra colleghi: velocizzando infatti i loro tempi accessori al treno, gli si da' la possibilità di lavorare con maggiore serenità e, perché no, di prendersi un bel, sacrosanto caffè, culto dei napoletani ma molto gradito anche agli ospiti d'oltre Campania!

Altro aspetto peculiare è la grande utilità della dotazione di un telefono cellulare a 900 Mhz che consente al Capotreno di un convoglio in arrivo penalizzato da qualche avaria in atto, di richiedere il loro intervento tempestivo. Si faranno trovare al marciapiede, pronti ad effettuare riparazioni rapide, cambi, sostituzioni anche degli strisciati ai pantografi di un ETR.500 se necessario! E sono, per il momento, GLI UNICI in Italia a poterlo fare!!!



2. Intervento di sostituzione dell'archetto portastriscianti completo sulla locomotiva E.404.154 (ETR.500 treno 23) a Napoli C.le. Lo stesso intervento è stato operato anche sull'altra locomotiva (E.404.153) richiedendo un tempo di lavoro complessivo di 45 minuti. (Foto Aurelio Basso, 23 giugno 1999)

Certo, non starò qui a descrivere la procedura da attuare in un caso del genere, rischierei di diventare tedioso, ma basti pensare che per accedere all'imperiale di qualsiasi mezzo in una stazione servita da linea di contatto è necessario chiedere la tolta tensione mediante l'emissione di fonogrammi e relativi moduli alla più vicina S.S.E. (Sotto Stazione Elettrica) ovvero Napoli Poggioreale. Tutta l'operazione, compresi fonogramma, sostituzione, ripristino della tensione, deve svolgersi nel minor tempo possibile, per evitare che il perduto tempo derivante dalla disalimentazione, possa causare ritardo ai treni che partono in quel lasso di tempo.

I binari 16 e 17 di Napoli Centrale, da cui di solito partono gli ETR.500, non sono dotati di linea di contatto sezionabile indipendentemente (anche se questa potrebbe essere un'alternativa valida); tuttavia l'operazione non richiede che un tempo massimo di appena 12 minuti (tempo da box di F1!), comprese le procedure di disalimentazione e ripristino dell'elettrificazione! E' facile intuire quindi che nessun ritardo ad altri treni in partenza può essere cagionato da tale intervento o, al massimo, potrà essere di quattro o cinque minuti.

Se poi si considera che gli allungamenti di percorrenza prestabili tra Napoli - Bivio Poggioreale e Casoria lato Nord e Napoli - Bivio Marittima e S.Giovanni Barra lato sud consentono di recuperare già in buona parte un ritardo di pochi minuti, il gioco e' fatto!

Ma l'attività del team non è rivolta esclusivamente ai "treni di qualità" anzi molto del suo lavoro si è speso e si spende per i treni navetta, che nelle fasce orarie in cui il pendolarismo è particolarmente accentuato risultano quelli maggiormente bisognosi di un occhio particolare.

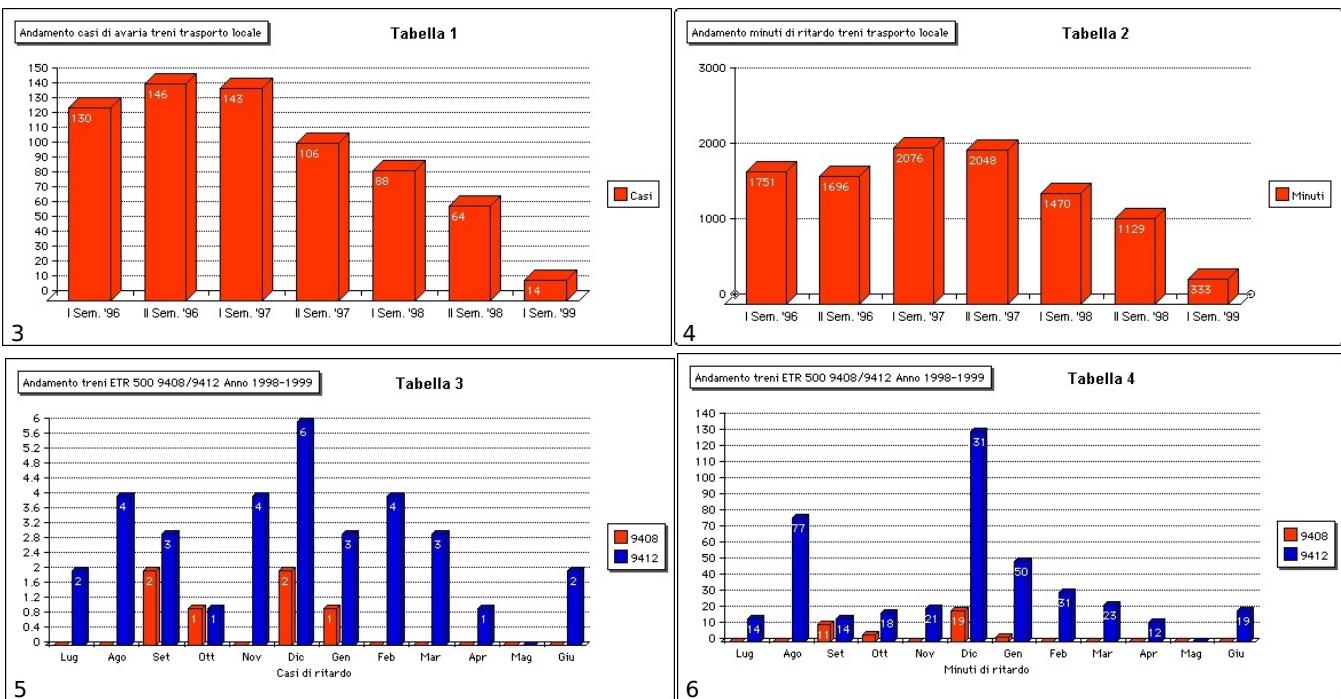
I più significativi risultati sull'opera di questa squadra si sono manifestati, con un forte abbattimento dei ritardi per problemi legati al materiale in partenza, dai primi 6 mesi del '98 e questo testimonia come l'inizio di una qualsiasi attività sia duro per tutti!

Riferendoci alle tabelle indicate si evince che nel primo semestre del 1996 sono stati registrati 130 casi di avaria al materiale navetta per un totale di 1.751 minuti di ritardo e 146 casi di avaria con 1.696 minuti di ritardo nel secondo semestre dello stesso anno.

Se la matematica non e' un'opinione, a tutto il '96 i casi di avaria sono stati 276 e i minuti persi in totale 3.447.

Nel '97, quando la squadra era già operante, si è avuta una leggera flessione delle avarie che sono scese a 249 ma il ritardo in partenza è aumentato a complessivi 4.024 minuti: causa probabilmente la difficoltà di approvvigionamento dei pezzi di ricambio.

Nel 1998, con la squadra in piena attività e con una identità professionale acquisita e completa, i casi di avaria sono calati a 152 e i minuti di ritardo complessivi sono stati 2.599. Ed i dati del primo semestre 1999 sono ancora più interessanti se confrontati a quelli dei primi semestri precedenti!



3. Casi di avaria per i treni del Trasporto Locale partenti dalla stazione di Napoli Centrale.

4. Minuti di ritardo per i treni del Trasporto Locale partenti dalla stazione di Napoli Centrale.

5. Casi di avaria per i treni Eurostar 9408-9412 effettuati con gli ETR.500.

6. Minuti di ritardo per i treni Eurostar 9408-9412 effettuati con gli ETR.500.

Se poi diamo uno sguardo più approfondito alle tabelle possiamo notare l'andamento circostanziato, mese per mese, della casistica dei guasti con relativo perditempo. Al raggiungimento dei risultati, che si prevede e si auspica di migliorare, contribuisce senza dubbio la strategia intrapresa nell'attrezzare un locale appositamente adibito a laboratorio nel quale riparare componenti elettronici guasti senza dover ricorrere alle officine, dove i tempi di riparazione sarebbero stati oltremodo lunghi.

Inoltre questo locale, dislocato presso il binario 25, è in se un magazzino scorte dal quale "attingere" ogni ben di Dio che possa risultare utile all'immediata urgenza manutentiva.

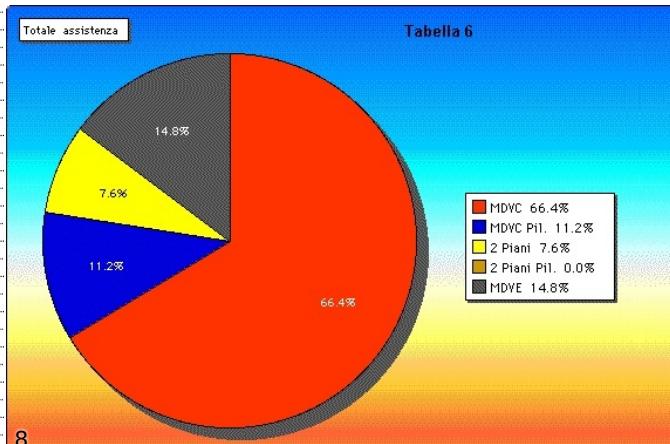
I treni ETR.500 affidati alla costante assistenza della squadra sono quelli che effettuano gli Eurostar 9408 e 9412.

Le coppie di ES operanti da Napoli Centrale sono sette e nel caso del 1998 sono stati effettuati per questi treni 643 interventi su chiamata.

Grazie ai dati comparativi si evidenziano gli andamenti semestrali dei treni del Trasporto Locale per casi d'avarie e minuti di ritardo nel corso del biennio 96/98 e primo semestre 1999, insieme ad un resoconto per avarie e perditempo degli ES 9408 e 9412 relativo all'anno 1998 ed al primo semestre 1999.

Inoltre è possibile scendere nel dettaglio degli interventi effettuati sul materiale rotabile oggetto delle attenzioni della squadra di assistenza tecnica napoletana.

Tabella 5							
Tipo vetture assistite	MDYC	MDVC Pil.	2 Piani	2 Piani Pil.	MDVE	ETR	Totale
Treni assistiti per giorno	4		4		2	2	12
Media vetture visitate per giorno	32	2	16	4	11	26	91
Media vetture visitate per mese	960	60	480	120	330	780	2730
Media vetture visitate per anno	11680	730	5840	1460	4015	9490	33215
Interventi medi giornalieri	3	1	1	1	2	2	10
Presenza media giornaliera							19.8
Vetture assegnate	153	16	38	10	49	0	266
% assistenza vetture visitate	20%	52%	3%	6%	13%	6%	100%
% assistenza vetture assegnate	15%	24%	4%	8%	10%		61%
Tipo vettura visitata	MDYC	MDVC Pil.	2 Piani	2 Piani Pil.	MDVE	ETR	Totale
Carrelli	7		1	1	1		8
Freno	5	1	1	1	1		9
Porte	628	59	115		217		1019
Chiusura automatica	98	72	30		28		228
Illuminazione	1071	86	37		146		1340
Riscaldamento	538	39	16		93		486
Cavi 78 poli - Condotta AT	10	5	10		5		28
Sedili			1				1
Finestre	12	2	1		3		18
w.C.	87		11		7		105
Altre avarie	46	125	42		13		226
Totale	2304	390	263	1	512		3470



7. Dettaglio degli interventi effettuati a Napoli Centrale sul materiale rotabile, eseguiti dalla squadra di assistenza tecnica.

8. "Torta" con percentuale degli interventi su ogni tipologia di rotabile.

Tutto quanto fino ad ora esposto serve per fornire finalmente un segnale positivo per chi ama i treni e tutto quanto sia ferroviario e per chi viceversa guarda treni e ferrovieri con un occhio critico, scettico e talvolta dubbioso. Certo muovere passi sicuri nei meandri burocratici che da un po' di tempo infarciscono l'operato delle nostre ferrovie è alquanto difficile, ma fortunatamente un esempio di fiducia sta affiorando dai tanti viaggiatori che cono soliti utilizzare determinati treni del TL (vedi 2380 e 2382 Napoli-Roma rispettivamente delle 5.06 e 6.06 in passato sistematicamente afflitti da problemi alle porte o al riscaldamento), che si dichiarano soddisfatti delle migliori offerte al servizio e sono rassicurati dalla presenza dei tecnici della squadra allorché questi operano sui treni dove sono soliti viaggiare per motivi di lavoro.



Foto David Campione

9. Tra i treni maggiormente seguiti dalla squadra di assistenza tecnica vi sono i Diretti cadenzati in servizio tra Napoli e Roma, come quello della foto, ripreso presso Fondi (LT) mentre incrocia l'Espresso periodico Zurigo-Napoli C.le. (Foto David Campione, 13 gennaio 1997)

In passato infatti un'avaria ad una carrozza veniva segnalata sulla scheda guasti del libro di bordo e, una volta consegnati questi al personale di verifica nulla più si sapeva sulle riparazioni.

Oggi invece si riesce addirittura ad imbastire un "consulto" mirato ad individuare le possibili cause del guasto e gli interventi "di emergenza" che il personale di bordo può eventualmente operare per "tamponare" gli effetti dell'avaria fino all'intervento della squadra.

Gli ultimi dati pervenuti, relativi al primo semestre del 1999 confermano la validità di questa iniziativa e, anche in vista dell'imminente entrata in servizio di nuovo materiale rotabile, che come è noto agli inizi soffre di "malattie d'infanzia", speriamo che sia la chiave per aprire la porta ad una nuova concezione di manutenzione.

Napoli, dopo aver dato i natali alla prima ferrovia d'Italia, avrebbe la palma di prima Unità di Manutenzione Corrente Rotabili ad aver conferito a questa attività un aspetto innovativo e funzionale.

Aurelio Basso - 10 luglio 1999

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003