

# I trasporti, l'innovazione

# Il treno Stadler ibrido corre sulla linea Alifana

► Diesel ed elettricità per il nuovo Atr 803  
che rinnova la storica Napoli-Piedimonte

► D'Avino (Eav): 36 milioni per 5 veicoli  
progetto Svizzera e produzione in Polonia

## PIEDIMONTE MATESE

### Vincenzo Corniello

Come era stato programmato è arrivato alla stazione ferroviaria di Piedimonte Matese il primo dei cinque nuovi treni Stadler. Si tratta del primo di uno dei nuovi convogli ferroviari (nella foto) ibridi, diesel-elettrici. E così, dopo circa sessanta anni, finalmente si rinnova il materiale rotabile della linea Napoli-Piedimonte Matese. Perché i primi treni che iniziarono a circolare, con l'inaugurazione del 5 aprile 1963, per un lungo periodo di tempo, furono gli OM 880, convogli ferroviari diesel che circolavano a una, due o tre carrozze ferroviarie. Negli anni Ottanta, poi, per circa otto anni, furono utilizzate le littorine fasciste Aln 556. E infine gli attuali Fiat Aln 668, ancora in circolazione.

### IL TEMPO

«Le prove del nuovo treno sono state effettuate su anelli di test senza necessità di andare in linea, cosa che ha permesso al costruttore di risparmiare tempo. Entro fine di quest'anno arriveranno gli altri quattro veicoli. Questo primo Atr sarebbe già pronto per andare in esercizio commerciale, tuttavia il rispetto delle norme vigenti ci impone di effettuare corse prova conoscitive (trattandosi di un veicolo prototipo) e il completamento delle abilitazioni dei nostri istruttori, dei macchinisti e capitreno. Il se-

condo e il terzo Atr sono già pronti e sono in questo momento a Bologna. Il secondo otterrà l'omologazione entro un paio di settimane». La notizia arriva dall'ingegnere Mario D'Avino, direttore di produzione del servizio ferroviario di Eav Metrocampania Nord Est, la società che gestisce la Ferrovia Napoli-Piedimonte Matese ex Alifana che ha precisato che «il costo dell'intera commessa (5 veicoli) è 36 milioni di euro, compreso il full service per 50 mesi (32 milioni la fornitura)».

### IL PROGETTO

Quello arrivato a Piedimonte Matese è il primo dei cinque nuovi treni previsti che è stato progettato in Svizzera e realizzato in Polonia dalla Stadler. Quello giunto nel capolinea matesino proveniva dalla stazione di Bologna San Donato. Si tratta un convoglio che misura 66,80 metri di lunghezza, con tre carrozze passeggeri e 168 posti a sedere e 160 posti in piedi. Il treno fa parte di una commessa progettata con soluzioni innovative che soddisfano standard elevati sia di sostenibilità ambientale che di sicurezza. Il treno fu presentato a Milano, ad Expo ferroviaria 2019. I convogli ferroviari potranno partire dalle stazioni in modalità completamente elettrica, con conseguente minore impatto ambientale. L'iniziativa è nata dalla collaborazione tra Eav/Regione Campa-

nia e Fnm/Ferrovie Nord/ Regione Lombardia. La propulsione del treno è garantita da due motori diesel di ultima generazione a basse emissioni che alimentano quattro set di batterie. Ciò permetterà ai nuovi treni di viaggiare a emissioni ridotte lungo i tracciati suburbani e a emissioni zero nelle stazioni. Tra le altre dotazioni tecnologiche dei nuovi convogli sono da segnalare l'illuminazione a led, la dotazione wi-fi, prese 220V e USB, postazioni per le biciclette, telecamere per la videosorveglianza e un sistema di assistenza luminosa che segnala l'apertura e la chiusura delle porte. L'accessibilità per le persone a mobilità ridotta e per viaggiatori con carrozzina è resa agevole dalla presenza di pedane scorrevoli. Questo è un impatto positivo per l'Alto Casertano che potrebbe incominciare ad «avvicinarsi» al basso casertano, al napoletano e all'intera Regione.

**IMPATTO POSITIVO  
PER L'ALTO CASERTANO  
CHE SI AVVICINA  
AL CAPOLUOGO  
E ALLE STAZIONI  
DELL'INTERA REGIONE**

**LE PROVE  
ESEGUITE  
SU UN CIRCUITO  
DI BINARI  
ESTERNI  
AI COLLEGAMENTI**



**IL CONVOGLIO**  
Nella  
vecchia  
ferrovia  
Alifana è  
arrivato,  
nella stazione  
di Piedimonte  
Matese,  
il nuovo  
Atr 803

