MENEGHINO

Il treno dei desideri

Un nuovo mezzo circola da qualche tempo in metro. Affidabile ed elettronico al 100%, piace a tutti i conducenti. Con qualche riserva

Da aprile 2009 un nuovo treno circola sulla rete metropolitana: si chiama Meneghino, come la celebre maschera della Commedia dell'Arte. Il nome inequivocabilmente milanese del treno prodotto da AnsaldoBreda e Firema deriva dalla sigla che lo identifica: MNG, Metropolitana di Nuova Generazione.

Ogni linea ha il suo

Questi treni sono a oggi i più numerosi della flotta ATM: al completamento delle consegne, previsto per il 2013, ne circoleranno sulle tre linee ben 47 (20 sulla linea 1, 18 sulla 2 e 9 sulla 3). Ai produttori ATM aveva richiesto un mezzo adattabile, con pochi interventi, all'esercizio su tutte e tre le linee. I Meneghino in servizio sulla linea 1 sono alimentati infatti con corrente continua a 750 Volt tramite terza e quarta rotaia, mentre sulle linee 2 e 3 tramite linea aerea di contatto a 1500 Volt con corrente continua. Senza tralasciare segnalamento e sistemi di sicurezza, che presentano caratteristiche diverse sulle tre linee, come spiegano Alberto Zorzan e Francesco Gilardoni nella Cover story a pagina 6.

Caratteristica comune a tutti i Meneghino è invece la motorizzazione che assicura il recupero di energia in frenatura, con un risparmio del 30% rispetto ai treni tradizionali. A vantaggio dei passeggeri, poi, il treno è caratterizzato da carrozze intercomunicanti, condizionamento estivo e, sulla linea 2 nel tratto in superficie, riscaldamento invernale. Un sistema di videosorgeglianza con registrazione continua rende il mezzo più sicuro per i passeggeri, mentre il sistema di annuncio di fermata audio-video assicura una fruizione più agevole.

Basta abituarsi

I macchinisti sembrano entusiasti di questo treno: «Abbiamo fatto fatica a imparare a guidarlo: tutte le funzioni sono elettroniche e occorre un po' di addestramento per gestirle – spiega il conducente M1 **Carmelo D'Aspromonte** –. Ora che ci siamo abituati ci rendiamo conto che questo è un mezzo molto maneggevole». Lo sottolinea il collega di linea **Simone Sangiorgi**: «I comandi sono su display *touch*. Occorre quindi sapersi muovere tra le funzioni di quello che di fatto è un computer di bordo». «Grazie al display – aggiunge **Antonino Aloi**, macchinista della M2 – se c'è una porta che non si apre, la si può individuare senza dover scendere dal treno».

Che prestazioni!

Semplicità, ma anche sicurezza per i conducenti: «In cabina – aggiunge **D'Aspromonte** – un pulsante di avviso ci mette in comunicazione con la sala operativa, ad esempio nel caso qualcuno voglia entrare in cabina». Quanto agli aspetti meccanici, **Aloi** spiega: «Spunto e frenata sono più rapidi e la trazione è costante: in pratica non si sentono più gli "strappi"». «E poi il tempo di arresto è nettamente minore», fa notare **Sangiorgi**. Il nuovo mezzo è anche più silenzioso e le vibrazioni ridotte: «Un bene per noi conducenti, sottoposti a stress», aggiunge **D'Aspromonte**. La cabina, infine, è più spaziosa e la visbilità è migliorata grazie al grande vetro e ai fari più luminosi.

Qualche difetto...

Inconvenienti? Secondo **D'Aspromonte** in caso di guasto grave è difficile spostare il treno. «E poi la posizione dei comandi non è sempre adeguata: alcuni sono troppo in alto», afferma **Aloi**. Che comunque conclude sottolineando come i pregi siano sicuramente superiori ai difetti. ■

DETTAGLI TECNICI

Con la collaborazione di Stefano Cavallini

Lunghezza totale	**105,5 m**
Peso a pieno carico	**142,5 t**
Passeggeri trasportati	**1.256 (di cui 204 seduti e 1.052 in piedi, calcolati a 6 pass./m²)**
Velocità massima	**90 km/h (in servizio passeggeri 85 km/h)**
Potenza totale dei motori	**2.560 kW (3.500 cavalli)**