

**Alemanno e il dossier Metro B1 «dimenticato». I primi effetti il cambio ai vertici Atac con Diacetti e la nomina di Napoli a Roma Metropolitane**

Trasporti. La relazione dei saggi, pronta a fine luglio, non lascia dubbi: i problemi dovevano essere risolti prima dell'apertura

L'epurazione dei vertici delle aziende che si occupano del trasporto pubblico si è svolta quasi «in sordina». Il 13 settembre, a sorpresa, al comando di Atac subentra Roberto Diacetti al posto di Carlo Tosti. Le motivazioni non ufficiali erano proprio legate ai disagi subiti dalla cittadinanza a seguito dell'inaugurazione «frettolosa» della nuova linea B1. L'assessore alla Mobilità Aurigemma parlò però di «normali avvicendamenti». I cinici della politica pensavano invece a una mossa «pre-elettorale», considerato che Diacetti è ritenuto uomo vicino all'ex Fi Tajani. Il 10 ottobre poi l'ennesimo colpo di scena il deus ex machina di Roma Metropolitane, Federico Bortoli presenta le sue dimissioni. Al suo posto andrà Luigi Napoli, ingegnere già in forze alla società che si occupa, tra l'altro, della linea C della metropolitana. Nessuno pensava più a quella relazione tecnica che la commissione dei saggi istituita dal sindaco Alemanno il 5 luglio che pure giaceva sulla scrivania del primo cittadino già i primi di agosto. Ieri un quotidiano ne ha rivelato il contenuto. Duro il giudizio finale: le cause degli incredibili disagi «sono imputabili a problematiche organizzative e tecniche che avrebbero dovuto trovare soluzione antecedentemente all'apertura del servizio»: ancora, la frequenza dei treni stimata in 8 minuti, non solo non si era ancora mai verificata al momento della chiusura dei lavori della commissione ma, dicono i saggi, è un tempo di frequenza «non commisurato all'importanza di una linea metropolitana». Infine, ma forse l'aspetto più grave, i tecnici individuano le cause dei ripetuti guasti: mancanza di materiale, anomalie del materiale, guasto impianti e 27 convogli disponibili sui 31 previsti dal contratto di servizio. «Nessuno scoop giornalistico - ha commentato il sindaco - questa è la relazione che ho chiesto di fare a una Commissione di tre saggi per vedere com'era realmente la situazione della Metro. Sono emerse non solo difficoltà oggettive ma anche una sbagliata gestione dell'avvio della B1. In base a questa relazione sono stati presi provvedimenti di carattere organizzativo all'interno dell'Atac. Non ho mai chiesto di accelerare per l'apertura. Anzi semmai ho ritardato e ho accettato l'avvio solo quando tutti i comitati tecnici, dall'Ustif al ministero, da Roma Metropolitane ad Atac, mi hanno detto che era tutto a posto. Mai sollecitato una accelerazione, anzi ho frenato». Non abbastanza, secondo gli esperti e l'opposizione. «La relazione parla chiaro - dice il consigliere capitolino Pd, Dario Nanni - non c'erano le condizioni per inaugurare la nuova B1. La fretta del sindaco e della giunta nel voler far partire il nuovo servizio metro senza personale, senza treni e senza aver risolto rilevanti problemi tecnici hanno prodotto la prima metro-lumaca d'Italia con continui guasti e tempi di percorrenza risibili per un servizio da metropolitana. Il sindaco dovrebbe chiedere scusa agli utenti che in più occasioni si sono trovati intrappolati nelle stazioni della B1». Tuttavia al di là dell'ufficialità dei commenti, negli ambienti politici (e dunque pre-elettorali) c'è chi inizia a chiedere se a pagare siano anche stavolta solo i "tecnici". In altre parole la posizione dell'assessore alla Mobilità inizia ad essere vista con sospetto. All'indomani del disastro dell'apertura della B1, si era parlato di un rimpasto di giunta e dell'uscita di Aurigemma. Ora, la pubblicazione della relazione tecnica che indica nell'anticipazione dell'apertura della B1 la causa di tanto disagio, riaccende i riflettori sull'aspetto politico della vicenda.