

L'ad Diacetti: pochi soldi e rete troppo antiquata

Mettere una pezza non basta. La metro di Roma si blocca così spesso soprattutto per un problema di manutenzione: quella ordinaria non basta, servirebbero interventi strutturali. I (vari) vertici dell'azienda lo hanno ripetuto spesso e l'attuale amministratore delegato Roberto Diacetti lo ha fatto con parole più esplicite, anche con il sindaco: la rete è antiquata e i soldi stanziati non possono bastare. Il Comune, nel bilancio varato da un mese, ha stanziato quaranta milioni per il 2012 e quaranta per il 2013. Cifre che appaiono irrisorie agli esperti. Diacetti stesso ha fatto due conti e ha spiegato quanto servirebbe per evitare palliativi. Non servono ampie capacità di calcolo per capire che siamo lontani dal budget a disposizione: «Il gap infrastrutturale è di 250 milioni di euro». Un dirigente dell'azienda di trasporti spiega: «Se ti si rompe una candela, poi il radiatore, poi il carburatore, inutile cambiare la carrozzeria, vuol dire che la macchina è andata». Questo è in fondo il senso anche del colloquio tra Diacetti e Alemanno, avvenuto ieri in Campidoglio: io cambio un direttore tecnico, ma non posso pensare di fare la manutenzione seria con i soldi che avete stanziato. Il nuovo ingegnere, nominato in fretta e furia dopo l'ennesimo stop alla metropolitana, avrà infatti il compito di presentare in una settimana un piano d'interventi, all'interno del quale si quantifica. Fra sette giorni, quindi, Atac presenterà il piano, vedremo cosa risponderà il Campidoglio.

Su un fatto Diacetti e Alemanno sono d'accordo: la colpa di questa situazione va condivisa con le vecchie amministrazioni, «almeno degli ultimi dieci», ha specificato l'ad. Alcuni settori del Pdl romano gli fanno da sponda, per esempio il presidente della commissione mobilità Roberto Cantiani: «I problemi sono figli dell'incuria e dell'abbandono che hanno contraddistinto le Giunte Rutelli e Veltroni». L'assessore Antonello Aurigemma aggiunge un tema: «Con la crisi aumentano i passeggeri e la Regione che fa? Taglia il 40% del finanziamento al trasporto pubblico».

Secondo la Cgil non è soltanto un problema di manutenzione (o di soldi) ma anche di scelte aziendali: «Dal 2008 sono stati assunti impiegati invece degli operai - spiega Alessandro Capitani dell'Filt Cgil - e la rete della metropolitana è anche aumentata. La rete aerea andrebbe controllata tutte le notti, un tempo si faceva, oggi non più: questo è il risultato».