

Atac, inchiesta del Ministero «Treni vecchi, sos sicurezza»

Fino a qualche settimana fa, i treni della Roma-Lido viaggiavano con i blocca-porte rotti. In pratica, mentre i vagoni sfrecciavano dal litorale alla Piramide Cestia, il portellone avrebbe potuto aprirsi in qualsiasi momento. Quanti convogli avevano questo problema? Quasi tutti. E c'è di più: il macchinista non poteva accorgersene. Perché anche l'allarme in tanti casi non funzionava. Chi si è accorto della falla (macroscopica) nella sicurezza della ferrovia per Ostia, è stato il nuovo direttore del Metroferro di Atac, Alberto Giraudi. Che appena insediato, a metà giugno, ha chiesto e ottenuto di far smontare e rimontare una per una le porte dei vagoni. C'è voluto un mese abbondante, ma alla fine tutti i portelloni sono stati dotati di un nuovo «blocco di tenuta» funzionante. Una specie di uncino che si aggancia a un perno, spiegano gli operai. Fortuna ha voluto che non ci siano stati incidenti prima delle riparazioni. Ma il caso della Roma-Lido è solo la punta dell'iceberg di una situazione estremamente critica, quella dei trasporti romani, su cui anche il Ministero delle Infrastrutture ha deciso di indagare. Istituendo dal 2013 una Commissione di vigilanza che ha il compito di «verificare il mantenimento delle condizioni di sicurezza delle linee ferroviarie e metropolitane di competenza dell'Atac».

IL DOCUMENTO

Nelle ultime settimane gli ispettori del Ministero, come emerge da un carteggio riservato con Atac di cui Il Messaggero è venuto in possesso, hanno espresso una «preoccupazione energetica» sulla situazione delle linee A e B. Bisogna «rinnovare gli impianti ferroviari», sostituire «apparecchiature e componenti ormai obsoleti», si legge in un report interno di via Prenestina, rimpiazzare i deviatori delle rotaie che risalgono al 1980 e che non sono mai stati rinnovati. Altrimenti, senza questi interventi, diventa difficile «garantire le condizioni di sicurezza e di regolarità».

E infatti, si legge nello stesso rapporto, «non è da escludere, anzi è probabile, che i convogli non soggetti a revisione nei termini previsti dal piano di manutenzione non riescano a superare il collaudo annuale dell'Ustif», l'organo periferico del Ministero che si occupa proprio di accertare le condizioni di sicurezza delle tratte urbane.

L'attenzione della Commissione, si legge ancora, «si sta rivolgendo agli interventi di revisione e alle attività effettuate nei casi in cui non vengano rispettati gli step previsti nei piani di manutenzione del materiale rotabile, come si è verificato nel corso degli anni nell'azienda».

Step che di fatto sono già saltati. Non per colpa di questa amministrazione, dato che in teoria i primi cantieri avrebbero dovuto partire all'inizio giugno. Ma i 58 milioni che erano stati stanziati dalla giunta Marino nel settembre del 2015 sono stati congelati fino al mese scorso. La giunta Raggi ha votato il 12 agosto lo sblocco dei primi 18 milioni, che è stato ratificato dall'Assemblea capitolina martedì scorso. Anche se proprio le «pressanti richieste della Commissione di vigilanza del Ministero», già da maggio, avevano fatto capire che «un ritardo anche minimo, sul piano degli interventi definito da Atac, comporterebbe situazioni di elevata criticità», con il rischio di «dover incrementare gli impianti e i treni da mettere fuori servizio per mancanza dei requisiti di sicurezza», come ha scritto la Direzione delle linee A e B in una «nota riservata» che risale addirittura allo scorso 4 maggio.

IL CAOS NOMINE

Ritardi che poi si sono puntualmente verificati. Anche perché nel frattempo nella più grande azienda del Trasporto locale del Paese si è consumato un durissimo scontro tra i vecchi vertici, nominati dal commissario Tronca, e l'assessore alla Mobilità della nuova giunta M5S, Linda Meleo. Scontro che è stato originato proprio dai tempi di erogazione dei fondi per la manutenzione. Di fatto, il nuovo amministratore unico, Manuel Fantasia, si è insediato nel quartier generale di via Prenestina soltanto dieci giorni fa. E ha

già chiesto di avviare il prima possibile l'attività di revisione generale che ancora deve essere completata per tutti i treni della metro A e della metro B.

LA BOCCIATURA

L'ennesima corsa contro il tempo, perché entro la fine dell'anno l'Ufficio speciale del Ministero dei trasporti dovrà effettuare i collaudi annuali sulla sicurezza. E in queste condizioni, ammettono gli stessi dirigenti di Atac, è quasi scontato che la municipalizzata romana ottenga una clamorosa bocciatura. Vanno sbloccati subito gli altri 40 milioni di euro previsti dal piano straordinario di manutenzione. Di questi, 24 milioni andrebbero a finanziare proprio le revisioni dei treni e la sostituzione delle porte anche per la metro A e B. Non è solo una questione di autorizzazioni ministeriali. «La mancata realizzazione degli interventi programmati - si legge ancora nel documento riservato della Divisione Metroferro - oltre a un decadimento dell'affidabilità, riduce anche la sicurezza».

