

«I vagoni senza revisione» Allarme sicurezza e collaudi

I treni della metro A e B di Roma rischiano di non superare il collaudo del Ministero dei Trasporti. Da più di un anno infatti attendono di essere sbloccati i 24 milioni di euro necessari per pagare la revisione dei mezzi e sostituire le porte sulle due linee. Nei rapporti interni che circolano nella sede di via Prenestina, serpeggia una certa preoccupazione. E da settimane (anzi: da mesi...) viene ripetuta la stessa cosa: senza questi interventi, diventa difficile «garantire le condizioni di sicurezze e di regolarità». Tanto che, si legge nelle relazioni riservate tra dirigenti, «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 ha il compito di verificare la sicurezza delle linee urbane.

Revisione significa anche controlli sulle porte dei convogli. Ante come quella che si è staccata ieri vicino alla banchina della stazione Piramide, un incidente che ha causato due feriti e due contusi. Sulla Roma-Lido, per fare un esempio, fino a qualche settimana fa, i vagoni viaggiavano con i blocca-porte rotti. Gli sportelli avrebbero potuto aprirsi in qualsiasi momento, il macchinista alla guida neanche se ne sarebbe accorto. Alla fine tutti i battenti sono stati pazientemente smontati e rimontati uno per uno. Operazione che sarebbe dovuta partire anche per le prime due linee della metro, perché i vagoni sono molto vecchi: sulla B l'età media è 19 anni, ma quello che è stato evacuato ieri ne aveva molti di più, essendo datato 1989. Sulla A, l'età media è 11 anni, sulla Termini-Centocelle vengono ancora impiegati mezzi con più di 60 anni. Perché la manutenzione resta ferma al palo? Semplice, i soldi non ci sono: il Campidoglio a metà agosto è riuscito a stanziare i primi 18 milioni per gli interventi più urgenti sulla metro A. Ma l'investimento complessivo previsto da Atac e Dipartimento Trasporti è di 58 milioni. E proprio lo sblocco della seconda tranche da 40 milioni servirebbe a pagare, in buona parte, la revisione. L'assessore alla Mobilità, Linda Meleo, ieri ha spiegato di essere in prima linea per «cercare risorse», con l'obiettivo di «recuperare questo enorme gap manutentivo che abbiamo ereditato».

I NUMERI

Andando oltre il singolo incidente, i report gestionali di Atac forniscono numeri preoccupanti. Treni che perdono pezzi, ruote usurate perché lubrificate con l'olio sbagliato, autobus che vanno a fuoco (cinque negli ultimi quattro mesi) oppure veicoli perfettamente funzionanti ma fermi ai box perché sono finiti gli pneumatici. Il bollettino delle corse soppresse l'anno scorso ha segnato l'ennesimo record: 653.445 cancellazioni in un anno.

Sulla metropolitana sono aumentate del 946,3% le corse saltate per guasti agli impianti: i malfunzionamenti sono passati in un anno da 134 a 1.402. Sono aumentate del 100,9% le cancellazioni per «mancanza di materiali». «È plausibilmente legato a questo fattore anche il sotto-utilizzo dei treni della metropolitana - ha scritto la Ragioneria capitolina in un recente dossier sui Trasporti romani - Nel 2015 soltanto il 62,3% del parco utilizzabile quotidianamente è stato effettivamente utilizzato».

NAVETTE PARCHEGGIATE

Anche per bus e tram la situazione è la stessa, nerissima. Le corse soppresse per «guasti alle vetture» sono passate dalle 209.883 del 2014 alle 299.042 del 2015: più 42% in un anno. E la Cgil ne ha già rilevate altre 280mila da gennaio a oggi. Il servizio di superficie paga anche il fatto che, da ormai più di tre mesi, i fornitori non vengono pagati da Atac. E hanno smesso di spedire i ricambi alle officine. Ieri un sindacato, la Faisa Confail, ha fatto sapere che oltre cento bus sono rimasti fermi nei depositi perché gli operai non avevano più pneumatici nuovi.