

IL CASO

Negli Usa le vecchie linee ristrutturare ex novo, da noi si va avanti con interventi tampone. Parlano gli esperti

“L’elettronica da sola non basta dopo trent’anni binari da rifare”

ANTONIO CIANCULLO

ROMA — Negli Stati Uniti la metropolitana è quasi un usa e getta: dopo 30 o 40 anni viene considerata un oggetto superato, da eliminare e rifare completamente. In Italia invece lo spirito di conservazione si estende alle linee ferrate, anche perché costano tanta fatica che nessuno si sogna di buttarle. «Dopo 30 o 40 anni ci vuole un intervento radicale: bisogna rifare i binari e la massicciata d'appoggio», precisa Agostino Scognamiglio, dell'Istituto motori del Cnr di Napoli. «Ma se il programma di manutenzione è valido e applicato con cura, la vita di una metropolitana può andare molto al di là degli standard americani».

E in effetti basta pensare ai gradini di legno di alcune scale mobili dell'underground londinese o ai budelli da miniera di certe stazioni di Parigi per rendersi conto che la metropolitana può trasformarsi in un oggetto d'anti-

quariato. Con che riflessi sulla sicurezza? «Le statistiche mostrano che il nostro sistema è tra i più sicuri», risponde Amedeo Gargiulo, direttore generale del ministero dei Trasporti. «Questo non toglie che un incidente possa accadere, e infatti è accaduto, ma non ci sono falle d'impostazione nell'impianto: nel caso romano l'errore va cercato in un dettaglio, in qualcosa di specifico che non ha funzionato».

In sostanza, continua Gargiulo, la sicurezza è affidata alla cadenza e alla meticolosità dei controlli. Tutte le mattine si provano i freni dei treni e la tenuta delle condotte di aria compressa. Tutti i mesi si verifica più a fondo il sistema di frenata e il sistema elettrico. Tutti gli anni c'è un'ispezio-

ne sul campo dei tecnici del ministero. Circa ogni 15 anni scatta la revisione generale che investe anche la parte elettronica. Attorno ai 30 anni di uso si mette mano in maniera radicale al sistema dei binari. E infatti a Roma i più importanti lavori di manutenzione per la linea B, che ha mezzo secolo, sono scattati alla fine degli anni Ottanta, mentre per la linea A (inaugurata nel 1980) gli interventi di sostegno sono stati avviati all'inizio di questo decennio.

Secondo i tecnici, il segreto della sicurezza non sta nell'adottare il modello di freno appena

uscito o l'ultimo gadget elettronico, ma nella coerenza del sistema e nel rigore dei controlli. «Da questo punto di vista abbiamo le carte in regola: quando c'è da adottare una misura radicale non ci tiriamo indietro», continua Gargiulo. «Nel caso degli impianti a fune di risalita, come le cabinovie, siamo stati noi i primi a scegliere il principio del rifacimento totale dopo 40 anni di uso. Per le ferrovie però non c'è una data di scadenza: i sistemi più moderni migliorano le prestazioni ma da soli non fanno la sicurezza».

Dunque tranquillità ed efficienza viaggiano in parallelo e richiedono grande attenzione alla gestione quotidiana e alla manutenzione straordinaria. «Bisognerebbe fare di più, molto di più», commenta Anna Donati, la senatrice verde che da sempre segue i problemi della mobilità. «Ma questa Finanziaria, sia pure con tutte le difficoltà legate al contesto generale, fa registrare una prima inversione di tendenza. Il centrodestra aveva cancellato dall'agenda politica il tema del trasporto urbano, adesso torniamo a parlare di priorità vere come il traffico e lo smog».

uscito o l'ultimo gadget elettronico, ma nella coerenza del sistema e nel rigore dei controlli. «Da questo punto di vista abbiamo le carte in regola: quando c'è da adottare una misura radicale non ci tiriamo indietro», continua Gargiulo. «Nel caso degli impianti a fune di risalita, come le cabinovie, siamo stati noi i primi a scegliere il principio del rifacimento totale dopo 40 anni di uso. Per le ferrovie però non c'è una data di scadenza: i sistemi più moderni migliorano le prestazioni ma da soli non fanno la sicurezza».

I numeri della linea A

18,425 km	La lunghezza
486	Corse giornaliere
450 mila	I passeggeri ogni giorno
27	Le stazioni
ogni 3'30"	La frequenza nell'ora di punta
5,30 -23,30	L'orario di servizio (il sabato fino alle 0,30)

