

L'intervista

Rota (ex Atm) "Quando c'ero io mai maxifrenate in metropolitana"

di Luca Pagni

Sembra un paradosso, ma la cosa difficile è frenarlo. L'ex presidente di Atm Bruno Rota, chiamato in causa sul caso delle frenate improvvise con incidenti ai passeggeri dei convogli Atm che si ripetono con eccessiva frequenza, dice la sua sul caso. Ed è un fiume in piena: non ha molto gradito di essere stato chiamato in causa dal consigliere comunale di Forza Italia Fabrizio De Pasquale, il quale ha ricordato che i convogli al centro della lunga teoria di inconvenienti sono stati acquistati durante la sua presidenza.

Rota, De Pasquale ha detto: "Sarebbe stato meglio valutare la compatibilità con i sistemi di segnalamento". Cosa risponde?
«Sarebbe bene ricordare alcune date. La prima: fra poche settimane sono tre anni da quando non sono più un dirigente di Atm. Seconda data: quando ho preso servizio chiamato da Pisapia era l'ottobre 2011. Terza data: il primo treno Leonardo è entrato in servizio nel 2014. E, visto le prestazioni più che positive, ogni due mesi ne veniva aggiunto uno in più sulla linea. Ultima data: il primo incidente di cui siamo a conoscenza avviene nel 2018».

In pratica, lei dice che non ci possono essere responsabilità riconducibili al periodo della sua gestione.
«Io dico che i treni di cui stiamo parlando sono quelli che hanno garantito il servizio durante l'Expo, cinque mesi fa cui i visitatori hanno definito il servizio eccellente, e anche dopo. Non si è verificato alcun caso di frenata anomala: escludo che un amministratore attento come Pisapia avrebbe esitato di intervenire anche se si fosse verificato qualcosa. Anzi, Atm è sempre stata presentata come un fiore all'occhiello. Mi lasci aggiungere che De Pasquale non sembra maneggiare bene la materia e

fa confusione: forse perché impegnato a fare molte cose contemporaneamente, il consigliere comunale ma anche lavoratore per Expo di cui è stato a lungo consulente».

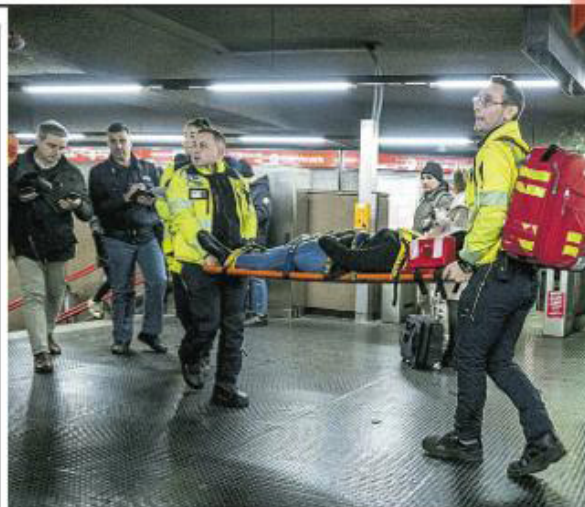
I problemi di incompatibilità tra i treni e i sistemi di segnalamento che causano le frenate improvvise potrebbero essere emersi con il tempo, non crede?
«Ma gli inconvenienti, senza apparente giustificazione, causati dalle frenate non avvengono solo con i treni Leonardo. Da un certo punto in avanti nei comunicati ufficiali non si dice nemmeno più su quali treni avvengono. Più che dare inutili statistiche sul totale delle frenate, diano l'aggregato degli incidenti per "indebito intervento frenatura di emergenza" che Atm censisce con precisione e ha sempre valutato con attenzione. E, in ogni caso, i problemi sono iniziati prima del mio arrivo».

Quindi, l'origine dei problemi sarebbe da cercare nella gestione di

Presidente con Pisapia



Bruno Rota ha guidato l'Atm dal 2012 al 2017 lasciando in maniera polemica dopo un conflitto con il nuovo sindaco Sala. In alto i soccorsi ai passeggeri dopo una delle frenate improvvise del metrò



Atm ai tempi di Elio Catania?

«Nel 2007 si decide di passare da un sistema di blocco fisso a un sistema di blocco mobile. Avrebbe dovuto essere completato nel 2010, ma comincia a essere terminato solo l'anno dopo. Quando arrivo a fine 2011 non funziona ancora e mi ritrovo con il problema da risolvere. Il fatto è che il sistema c'era, era stato pagato 70 milioni ma non era utilizzato».

Per quale motivo?

«A mio avviso, non se la sono sentita di affrontare le difficoltà iniziali. Il sistema di frenatura automatica mobile consente frequenze più ravvicinate, è difficile da gestire e c'erano le elezioni. Ma nel 2012, con l'approvazione dell'Area C, decidiamo che il progetto va usato e gestito, perché ci sarebbe stata una maggiore richiesta di cose. E lo ripeto: durante l'Expo il sistema ha funzionato perfettamente. Tanto è vero che nel 2018, sotto l'attuale gestione e dopo molto tempo la mia

“
Per tutta l'Expo i Leonardo hanno funzionato benissimo senza alcun incidente. Il blocco mobile è un sistema delicato. Devono trovare la soluzione”

uscita, si comprano altri 15 treni Leonardo senza modificare nulla.

Quindi, cosa è successo negli ultimi mesi?
«Dovrei essere ancora lì per rispondere. Dico solo che il sistema segnalamento è molto particolare curato con attenzione quotidiana dirigenti capaci che non si faccian condizionare. Penso agli ingegner Pianta e De Santis che non sono più Atm da un paio di anni. Ma vedo il direttore operativo Alberto Zurza che ha curato l'acquisto del sistema segnalamento ai tempi della presidenza Catania e ha curato il progetto durante la mia gestione, curato anche l'acquisto dei nuovi treni è sempre al suo posto. Dovrà trovare una soluzione, anche perché in Atm stanno preparando il progetto per il nuovo appalto da 10 milioni per il segnalamento della linea verde e non ci possono essere incertezze».

di LUCA PAGNI



**Il cantiere
Il campus dell'Ics
arrivato al tetto**

L'avveniristica nuova sede dell'Ics International School di viale Ortles 36 (tre cicli di studio da a 18 anni con programma internazionale e una didattica che sviluppa i fondamenti del design) è arrivata al tetto. Gli alunni sono saliti in cima al cantiere piantando una simbolica bandiera italiana. Il campus, firmato Barreca & La Varra, sorge nel distretto dell'innovazione Symbiosis all'Scala Romana sviluppato da Covivio.



Jack Emerson

Per Chiusura Punto Vendita
Sconti dal 30% al 50%

SU ARTICOLI SELEZIONATI

JACK EMERSON & CO - VIA CESARE BATTISTI, 1 - TORINO
TEL. (+39) 011.562.19.60 - WWW.JACKEMERSON.IT

