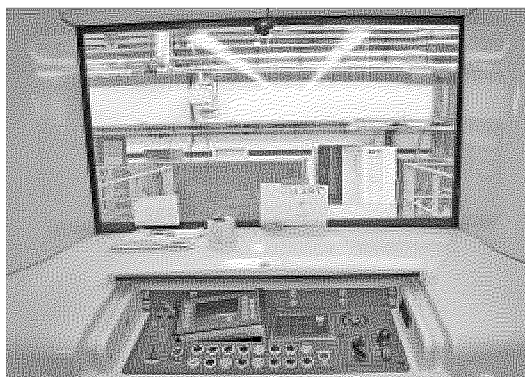


I nuovi vagoni senza guidatore primi test al deposito Casilina

Nell'estate 2012 in servizio tra Pantano e Centocelle



La consolle

La consolle al posto della cabina del macchinista, che non esiste più perché i treni della **metro C** sono a guida automatica. Nella consolle ci sono i comandi manuali da azionare in caso di emergenza. A destra l'assessore Antonello Aurigemma

UNO spazio immenso, 220mila metri quadrati, uno dei depositi più grandi del mondo. Qui a Graniti, sulla Casilina, nove chilometri oltre il raccordo, sono pronti i primi sei treni della linea C, che entro l'estate del 2012 viaggeranno nei 13 chilometri e mezzo del primo tratto della metro, Pantano-Parco di Centocelle. I lavori termineranno a febbraio 2012, ma ci saranno i tempi del collaudo. Poiché i convogli, prodotti da Ansaldo Breda, sono interamente automatizzati, la cabina del conducente si è trasformata in un belvedere con un maxischermo sui binari che dà l'esatta misura dello spostamento in corso. Ma rimane una consolle con i comandi manuali per guidare i treni alla stazione più vicina in caso di problemi alla marcia automatica. Compito che spetterà agli steward incaricati di salire e scendere dai convogli per monitorare la situazione.

«In prospettiva i treni della **metro C** potranno funzionare anche 24 ore su 24 tutti i giorni dell'anno, perché, a differenza delle linee A e B, l'estensione dell'orario richiede un incremento minimo

del personale», dice l'assessore alla Mobilità Antonello Aurigemma, che ieri ha effettuato un sopralluogo al deposito accompagnato dall'amministratore delegato di **Roma Metropolitane Federico Bortoli**. I colori chiari dei vagoni, l'arredo essenziale, i contorni curvilinei delle maniglie e delle piantane creano un ambiente elegante e accogliente, dotato di monitor a parete e citofoni per mettere in collegamento i passeggeri con il centro di controllo in caso di emergenza.

I treni, sei vagoni per 1.200 passeggeri, saranno i primi ad avere uno spazio appositamente progettato per le biciclette, con otto stalli a convoglio, accessibili per tutta la durata del servizio. Al deposito di Graniti c'è anche un signore francese che si chiama Ulysse Wurtz, manager di Faiveley, la società che ha prodotto le porte di banchina. «Sono già usate in mezzo mondo — dice — ma quelle di Roma saranno le prime antincendio, in grado di resistere per 30 minuti fino a temperature di 450 gradi centigradi».

«Eppur si muove — scherza l'assessore Aurigemma — i lavori

vanno avanti speditamente. Questo tratto della **metro C** servirà un quadrante che va dai Castelli alla Palmiro Togliatti, molto popoloso e densamente urbanizzato e congestionato. Sostituirà il vecchio trenino della Roma Pantano e avrà una capacità trasportistica molto maggiore. A fine giugno le talpe arriveranno a San Giovanni con due mesi di anticipo rispetto alla tabella di marcia».

«Il consorzio **Metro C** — spiega l'ad di **Roma Metropolitane Federico Bortoli** — sta elaborando il progetto esecutivo per il tratto San Giovanni Colosseo, che ci verrà consegnato a luglio. Entro la fine di settembre **Roma Metropolitane** validerà il progetto, i lavori cominceranno a ottobre e si concluderanno a giugno 2016. Quasi cinque anni per tre chilometri, è vero, ma è un tratto molto complesso, si scava nella città archeologica, bucare da livello strada per andare in profondità e realizzare le stazioni è un'operazione delicatissima». Intanto oggi Aurigemma incontrerà i sindacati per trovare una soluzione al problema occupazionale che si creerà per 186 lavoratori quando a luglio le talpe avranno smesso

di scavarne.

(cecilia gentile)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

