



ROMA CAPITALE

Assessorato alle Politiche della Mobilità

COMUNICATO STAMPA

NESSUN PROBLEMA DI SICUREZZA PER GLI IMPIANTI DELLA LINEA B1, CHE SONO IN LINEA CON LE PIÙ MODERNE TECNOLOGIE DEL SETTORE

Non vi sono problemi di sicurezza per gli impianti della Linea B1. Gli impianti di segnalamento e telecomando realizzati in occasione della costruzione della Linea B1 della metropolitana, infatti, mettono in campo una tecnologia leader che rappresenta quanto di meglio disponibile sul mercato di settore, fornendo le massime garanzie proprio in merito alla sicurezza dei passeggeri e alla regolarità dell'esercizio. Sono quindi destituite di ogni fondamento le dichiarazioni diffuse oggi in merito a presunte carenze dei nuovi sistemi dal punto di vista della sicurezza.

I progetti degli impianti sono stati approvati dal Ministero dei Trasporti nonché dall'USTIF, ovvero l'ente preposto alla tutela della sicurezza del trasporto delle metropolitane. Le caratteristiche dei progetti sono tali da porsi in linea con le più aggiornate tecnologie. In particolare, l'impianto di segnalamento (Acc multistazione SIL 4), che garantisce la sicurezza della circolazione dei treni sulla tratta Bologna-Conca d'Oro, è classificato al massimo livello di sicurezza e affidabilità ed è stato certificato da uno dei maggiori enti di certificazione operanti in campo ferroviario tra quelli ufficialmente riconosciuti a livello italiano ed europeo, esterno al fornitore Ansaldo.

Tali impianti, formalmente consegnati e nella disponibilità dell'Atac dal 29 aprile 2012, sono stati oggetto di prove con esito positivo fino dagli ultimi mesi del 2011. Il previsto esercizio ferroviario senza passeggeri, regolato dai nuovi impianti, è stato avviato a fine aprile dall'Atac. Tutte queste attività si svolgono sotto la supervisione costante della Commissione di Agibilità nominata dal Ministero, di cui fanno parte i tecnici del Ministero stesso, dei Vigili del Fuoco, della Regione Lazio e dell'USTIF.

Pertanto le polemiche diffuse oggi, che potrebbero alimentare inutili allarmismi, risultano false e prive di fondamento anche tenendo conto che i "tasti" di cui si lamenta l'assenza nell'ambito dell'operatività del DCT (cosiddetti "tasti di soccorso") svolgono invece funzioni che consentirebbero di aggirare le condizioni di sicurezza determinando una gestione non compatibile con lo standard adottato dal nuovo sistema. Impianti di questa natura richiederanno naturalmente un adeguato livello di competenza e formazione del personale addetto al loro utilizzo a cui l'esercente Atac, insieme a Roma Metropolitane, sta già provvedendo.

Roma, 18 maggio 2012