

IV
la Repubblica
Giovedì
25 ottobre
2018



C
R
O
N
A
C
A

L'incidente della metro

Appalto a metà prezzo per le manutenzioni della scala impazzita

La procura indaga per disastro colposo. Atac respinge i sospetti
La gara per gli interventi di sicurezza assegnata con ribasso record

LORENZO D'ALBERGO
CECILIA GENTILE

Sul crollo della scala mobile alla stazione Repubblica della metro A adesso la procura procede per disastro colposo. I pm coordinati da Giuseppe Pignatone hanno ricevuto le prime informative dalle forze dell'ordine e dispongono una consulenza tecnica per ricostruire la dinamica dei fatti. La fermata di piazza dell'Esedra rimane chiusa, sotto sequestro. Proprio come l'impianto collassato martedì sera sotto i piedi dei tifosi del CskA Mosca; nell'ultimo mese era stato riparato quattro volte per «piccoli guasti», spiega da Atac.

A occuparsi degli interventi sono stati gli operai di MetroRoma Scarl. Dall'estate 2017, infatti, a gestire la manutenzione delle scale mobili delle stazioni metro è il raggruppamento temporaneo d'impresa costituito da Del Vecchio srl e Givan Group srl, che si è aggiudicato la gara grazie ad un ribasso del 49,73%. Da quasi 23 milioni a 11 milioni e 510 mila euro. Praticamente la metà della somma fissata a base d'asta. Così, nel gennaio 2017, la Del Vecchio di Napoli ha sbaragliato la concorrenza e vinto la gara per la manutenzione degli ascensori nelle stazioni di tutte le metropolitane della capitale e delle ferrovie concesse per tre anni.

Un ribasso record messo già in evidenza il 5 giugno 2017 da *Edilizia e Territorio del Sole 24 Ore* che non ha convinto affatto le altre ditte concorrenti. In particolare la seconda classificata, il consorzio Del Bo scarl, che pure aveva proposto un ribasso del 39,78%. Ad Atac è stato chiesto un "sub-procedimento" di verifica di congruità dell'offerta. Stessa richiesta arriva dalla Kome, quarta classificata, che aveva proposto uno sconto percentuale del 37,77%. Entrambe minacciano ricorso in caso di mancata verifica di congruità.

Atac procede. Il procedimento richiede alcuni mesi e si conclude positivamente. L'aggiudicazione



Giuseppe Conte
"Poteva andare peggio"



Vladimir Putin
"Grazie alla sindaca per i soccorsi"

definitiva avviene il 19 aprile 2017, il conseguente contratto con il consorzio che nel frattempo è diventato Consortile MetroRoma Scarl, si stipula il 20 luglio 2017.

Ora viene spontanea una domanda: come riesce un'impresa che ha dimezzato i costi dei servizi richiesti ad assicurare un servizio adeguato ai livelli di sicurezza richiesti per legge? In Atac dicono che non è importante il ribasso, ma il controllo che viene effettuato sulla ditta vincitrice. Circa tre mesi fa un'indagine interna ha confermato la bontà degli interventi delle ditte appaltatrici, ma ha pure sottolineato che manca un software per controllare in tempo reale gli interventi certificati dal consorzio. Poi ci sono i sindacati. Da Filt Cgil a Fiel del Secil e Usl, tutte le sigle chiedono all'azienda di cambiare direzione, approntare gare non ispirate al criterio del massimo ribasso e addirittura pensare all'internalizzazione della manutenzione. I rappresentanti dei dipendenti hanno poi chiesto rassicurazioni ai vertici. Una circolare interna Atac, con decorrenza dal 31 gennaio 2018 prescrive che «le verifiche e prove periodiche e straordinarie vengono effettuate dalla ditta di manutenzione alla presenza del responsabile e dell'assistente tecnico nominati dall'azienda». Figure nominate all'interno di Atac con il nulla osta dell'Ustif, l'ufficio speciale trasporti a impianti fissi del ministero dei Trasporti, che secondo la municipalizzata hanno sempre partecipato alle verifiche: «Seguono la procedura, gli ultimi controlli ordinari sono di fine settembre». Ispezioni che non hanno evidenziato problemi particolari. Eppure qualcosa martedì non è andato per il verso giusto.

L'ipotesi è che ad andare in tilt sia stato il dispositivo di sicurezza della scala. Andrà aperta, ispezionata. I periti della procura dovranno stabilire perché il motore abbia smesso di girare, lasciando sprofondare a tutta velocità, un gradino dietro l'altro, l'impianto. «Qualcosa non

La municipalizzata
"Tutte le verifiche secondo procedura"
L'ingegnere: "Guasto i tifosi non c'entrano"



ha funzionato. Il ribasso? Purtroppo ne vediamo anche di più importanti. Eppure un'azienda deve pagare gli operai, ha dei costi di gestione. Qualcosa non va nel sistema degli appalti», dice senza troppi giri di parole Luca Incoronato, portavoce dell'Associazione nazionale imprese di costruzione e manutenzione ascensori.

L'ingegner Massimo Santambrogio di Millepiani, gruppo che si occupa della manutenzione delle scale mobili degli aeroporti di Linate e Malpensa, è ancora più diretto: «La storia dei tifosi che saltano è una cavolata. La dinamica è chiara: il motore deve essersi disallineato all'improvviso, può succedere anche se si preme il tasto dello stop d'emergenza. C'è stato un cedimento strutturale o i freni di emergenza non hanno funzionato. L'impianto? Quel modello non è più in produzione da almeno 15 anni, quindi avrà almeno quell'età. Ma il problema non è questo. Il ciclo di vita è di almeno 30 anni». Nessun giudizio sulle aziende che si sono aggiudicate il bando di Atac: «Li incontriamo spesso come concorrenti. A Roma però noi non abbiamo partecipato. Non ci sono soldi e i pagamenti sono lenti. Chi rischia di finire nei guai? La municipalizzata, i manutentori e i responsabili d'esercizio che dovrebbero occuparsi dei controlli quotidiani sugli impianti. Comunque, ripeto, la storia dei tifosi non regge. Ogni scalino può sostenere fino a 300 chili. Sarebbe potuto accadere in qualsiasi momento».

I punti

Le ipotesi sul cedimento e i controlli sui gradini

1 Il crollo
Martedì intorno alle 19 crolla una delle due scale mobili di discesa della stazione metro A Repubblica. Sopra ci sono i tifosi del CskA di Mosca. Si contano 24 feriti, alcuni molto gravi.

2 Le cause
Sulle cause indaga la procura con l'ipotesi di disastro colposo. Atac ha avviato un'indagine interna. L'idea iniziale di un cedimento causato dai salti dei tifosi russi, risulta debole, considerando che la scala mobile è progettata per reggere la pressione di 14 persone a gradino.

3 La manutenzione
Nel mirino è la manutenzione. Dall'estate scorsa se ne occupa il Consortile MetroRoma Scarl, che ha vinto un appalto per tre anni con un ribasso del 49,73% sull'iniziale cifra a base d'asta di quasi 23 milioni.

4 I controlli
Il ministero dei Trasporti prescrive che accanto agli operai della ditta che fa manutenzione siano presenti anche il responsabile e l'assistente tecnico nominati da Atac previo nulla osta dell'Ustif, l'organismo del Mit preposto ai controlli sulla sicurezza.