



Associazione TrasportiAmo: serve un Piano Marshall anche alla Metro B

Comunicato stampa Ass.ne TrasportiAmo

Sulla Metro B è arrivato il rallentamento a 6 km/h. Un provvedimento estremo, adottato da Atac circa due settimane fa e passato quasi inosservato, se non per i pendolari. Dopo questo, resta solo la sospensione del transito dei treni. Nel mirino il tratto da Castro Pretorio a Policlinico — circa 500 metri sul binario pari — dove si trovano i deviatori di inversione.

Inutile sottolineare quanto pesi sull'intero servizio e quanto risulti paradossale per una metropolitana, oggi ancora più lenta e distante dagli standard minimi di efficienza. Ma era inevitabile che accadesse, è da almeno un decennio che quel punto del tracciato, in direzione Rebibbia, è sotto osservazione. Già prima di questa nuova e drastica misura mitigativa, era in vigore una prescrizione di 20 km/h, o giù di lì.

E per noi di TrasportiAmo, piccoli e insignificanti, la scelta di Atac è l'ennesima conferma del nostro lavoro. O, se preferite, un assist magistrale alla Ronaldo a porta vuota. Non amiamo dirlo - anche se, a essere onesti, ci succede spesso - ma stavolta lo diciamo oborto collo: lo avevamo detto. E non chissà quanto tempo fa, ma il 19 maggio scorso. A futura memoria. Basta scrollare. Non siamo chiaroveggenti. Semplicemente, leggiamo oltre le righe. E diciamo ciò che altri non vedono, o fa comodo non vedere.

Nell'occasione avevamo sottolineato come, alla Metro B, l'immissione dei nuovi treni Hitachi - per quanto rappresenti un passo avanti, al netto delle "sfumature" tecniche - non sia sufficiente a portarla a standard di servizio davvero ragionevoli. Ponendo l'accento sulla necessità, immediata, di intervenire sull'infrastruttura e, in particolare, sull'armamento che si presenta vecchio e con sistemi disomogenei, in certi casi addirittura superati, il che comporta costi aggiuntivi e una continua, estenuante manutenzione.



Il bollettino dei rallentamenti è la fotografia plastica della situazione. Se ne contano attualmente tredici, tra cronici e nuovi: uno a 65 km/h tra Palasport e Magliana; sette a 30 km/h, inclusi arrivo e partenza dalla stazione Conca d'Oro, sulla diramazione B1; e due a 15 km/h, sui tronchini di Rebibbia e da Eur Fermi a Laurentina. Poi c'è il nodo di Castro, con ben tre rallentamenti, concentrati in pochi metri. Una debacle. Il più pesante quello verso Policlinico, come già anticipato, dove si viaggia a soli 6 km/h, in pratica a passo d'uomo. L'altro, ormai storico, è la prescrizione a 20 km/h sul binario dispari, in direzione Laurentina, con rallentamento in transito sullo scambio immediatamente prima dell'ingresso di Castro e lungo tutta la sua banchina. Il terzo, infine, è un'altra new entry, e riguarda la velocità dei treni in manovra su quello stesso deviatoio, portata anch'essa a 6 km/h.

Rallentamenti che, se risolti, aumenterebbero la velocità commerciale e porterebbero a un risparmio sui costi delle manutenzioni e a una significativa riduzione della percorrenza a ogni giro macchina, a beneficio dei pendolari e del servizio. Ma per farlo serve una visione d'insieme, quella che sembra essere mancata, e non soluzioni tampone come quelle adottate fino ad oggi. E, tra l'altro, non

sempre.

Insomma, per la prima metropolitana di Roma e d'Italia serve un vero e proprio #PianoMarshall, lo diciamo con forza e cognizione di causa. Come quello realizzato per la #MetroA, sulla quale, ricordiamo, sono stati stanziati circa 60 milioni di euro per il rifacimento completo dell'armamento e dove, in alcuni punti, sono state adottate soluzioni innovative e all'avanguardia. Ne abbiamo parlato e ne torneremo a parlare. E stupisce, non poco, l'atteggiamento a corrente alternata di Roma Capitale, che sembra non mostrare lo stesso interesse per la Metro B, relegandola, implicitamente, a un ruolo secondario, nonostante la sua assoluta importanza nei trasporti e nella mobilità della Capitale.

Comunicato stampa Ass.ne TrasportiAmo - 16 giugno 2025

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003