

Trasporti inquinati /1 L'«aspiratore» è fermo. L'inspirazione causa patologie respiratorie

La sabbia dei freni sulle rotaie Sos veleno in metropolitana



Cinque anni fa

**Il 2009 l'ultima volta
in cui è avvenuta
la pulizia a norma**

L'interrogazione

**Il consigliere comunale
Stefano (M5S) non ha
ricevuto risposta**

Atac

**«I valori ambientali
rientrano nei limiti
previsti dalla legge»**

L'interruzione

**Dopo cinque mesi
le operazioni di pulizia
ripartono questa notte**

Vincenzo Bisbiglia

■ «La ripetuta e prolungata inspirazione di polveri può causare la silicosi». Meglio, «in caso di esposizione prolungata, portare una maschera protettiva munita di filtro». È questa la dicitura che appare sui sacchetti contenenti sabbia di silicio, il materiale rilasciato sui binari dai treni della metropolitana di Roma ogni volta che i convogli frenano un po' più bruscamente. Polvere che, con la spinta dei mezzi in corsa, viene sollevata insieme al resto dello sporco finendo anche sulle banchine.

La silicosi è una fibrosi polmonare, una patologia respiratoria che, nei casi più gravi, può portare anche a insufficienze respiratorie e escompensi cardiaci. In realtà, in presenza di una normale manutenzione, la quantità media di sabbia che i treni Caf rilasciano ogni giorno, in particolare sulla linea A, non dovrebbe destare preoccupazione. Quello che allarma in queste settimane macchinisti e operatori nelle stazioni e nelle gallerie della metropolitana, è che questa sabbia si sta accumulando sulle rotaie dall'ottobre scorso,

da quando è avvenuta l'ultima depolverizzazione della Metro A, come documentato nei giorni scorsi da *Il Tempo* e confermato dalla stessa Atac. Questa operazione, che ripartirà soltanto questa notte, è necessaria per eliminare la polvere di ogni tipo dalle gallerie e rendere il più possibile salubre l'aria respirata nelle strutture della metro. Non solo. Pare che dal 2009 la pulizia delle gallerie avvenga in maniera parziale. Fino a quel momento, sulle due linee erano presenti altrettanti treni pulitori, macchinari specifici che lavoravano costantemente per il lavaggio e l'aspirazione dello sporco. Poi un pauroso incidente notturno avvenuto sulla linea A mise fuori uso uno dei due convogli Vaktrak, che non venne mai aggiustato. Da quel momento, l'unico treno a disposizione è stato quello utilizzato fino a ottobre scorso a turni alterni sulle due linee, tra l'altro con problemi logistici. E, i termini del nuovo appalto non prevedono un ripristino dei due convogli, nonostante la Vivaldi e Cardini (che gestiva fino allo scorso anno il servizio di depolverizzazione) affer-

mi di aver offerto più volte ad Atac di riparare a proprie spese il treno.

Da molto tempo, sia la municipalizzata che il Campidoglio sono al corrente dell'allarme silicio. Il sindacato autonomo Orsa, guidato a Roma da Giuseppe Ricciardelli, ha iniziato già nel 2013 una battaglia con l'azienda per l'integrazione del servizio di depolverizzazione, che ha portato il 13 gennaio ad uno stato di agitazione, arginato dagli uffici di via Prenestina con rassicurazioni sull'imminente ripresa delle operazioni. Dettagliata l'interrogazione del consigliere comunale del M5S, Enrico Stefano, del 2 settembre scorso, ma l'esponente grillino non ha ricevuto risposta. Qui Stefano cita due documenti importanti: una specifica tecnica della Sibelco Italia Spa, l'azienda produttrice della



sabbia sili-
cia, dove si
conferma
che «qualsiasi
silice cri-
stallina respi-
rabile genera-
ta dal trattamento della sabbia
può provocare danni alla salute» e che «una prolungata e
massiccia inalazione può pro-
vocare fibrosi polmonari, co-
munemente definita silicosi»
ed «abrasioni alla cornea». Il
secondo, una segnalazione
del 2007 della Caf, la società
produttrice dei convogli della
Metro A, dove (con la depolve-
rizzazione a pieno regime) si
parlava di un «significativo in-
cremento delle polveri in galleria»
rispetto alla «già critica si-
tuazione dei mesi passati», evi-
denziata tra l'altro da uno stu-
dio dell'Università di Tor Ver-
gata del 2000. «Capita molto
spesso - afferma Alessandro
Neri, vicepresidente del sindacato CambiaMenti - che il di-
spositivo di bordo "scmt" e il
segnale in linea possano non
combaciare. Significa che il
treno acquisisce come eccessiva
la velocità sostenuta, che in
realtà è regolare, entra "in soc-
corso" e rilascia la sabbia, an-
che se non ce n'è bisogno».

Su tutta la questione, Atac
 prova a rassicurare utenza e la-
voratori. «La sabbia del siste-
ma frenante per le sue caratte-
ristiche fisiche non può essere
inspirata - scrive l'azienda -
L'ultima indagine effettuata
sulla sicurezza ambientale in
metropolitana, sia con cam-
pionamenti personali che am-
bientali, ha evidenziato valori
inferiori ai limiti previsti dalla
normativa vigente, sia per gli
ambienti di lavoro che per gli
ambienti di vita». Inoltre,
«l'azienda ha da tempo istitui-
to un programma di monito-
raggio degli inquinanti chimi-
ci sui rotabili, tra cui le polveri
in questione. Tali monitoraggi
sono del tutto rassicuranti».



Gallerie La sabbia viene rilasciata ogni volta che il treno frena



Sacco La busta di sabbia dove si elencano i pericoli