

**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». E' questa la dicitura che appare sui sacchi 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 scompensi 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 tramestri 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 silicea, dove si conferma che «qualsiasi silice cristallina respirabile generata dal trattamento della sabbia può provocare danni alla salute» e che «una prolungata e massiccia inalazione può provocare fibrosi polmonari, comunemente 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 depolverizzazione a pieno regime) si parlava di un «significativo incremento delle polveri in galleria» rispetto alla «già critica situazione dei mesi passati», evidenziata tra l'altro da uno studio dell'Università di Tor Vergata del 2000. «Capita molto spesso – afferma Alessandro Neri, vicepresidente del sindacato CambiaMenti - che il dispositivo 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 soccorso" e rilascia la sabbia, anche se non ce n'è bisogno».

Su tutta la questione, Atac prova a rassicurare utenza e lavoratori. «La sabbia del sistema frenante per le sue caratteristiche fisiche non può essere inspirata – scrive l'azienda - L'ultima indagine effettuata sulla sicurezza ambientale in metropolitana, sia con campionamenti personali che ambientali, 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 istituito un programma di monitoraggio degli inquinanti chimici 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