



# Or.S.A. TPL

**Organizzazione sindacati autonomi e di base**

**SEGRETERIA REGIONALE LAZIO**

Via di Porta S. Lorenzo, 8 - 00185 Roma ☎ 06/491220 - Fax 06/47307679

Email: [sr.lazio.tpl@sindacatoorsa.it](mailto:sr.lazio.tpl@sindacatoorsa.it) Pec: [info@pec.orsatrasportilazio.it](mailto:info@pec.orsatrasportilazio.it)

Settore Autoferrotranvieri di Roma e Lazio

**Roma, 10/09/2020**  
**Prot. n. 113/SP RM/20**

**ATAC spa**  
**Amministratore Unico**  
**Direzione del Personale**  
**Relazioni Industriali**  
**Direzione Metro**  
**Gestione Infrastrutture Immobili e Impianti**

## **Oggetto: depolverizzazione gallerie metropolitane**

In seguito a nostra Istanza di accesso agli atti presentata in data 27/02/2020 riguardante la documentazione del treno depolverizzatore utilizzato per l'aspirazione meccanizzata della sede ferroviaria delle gallerie delle metropolitane A e B/B1 nell'ambito del contratto di appalto rep.744 del 22/11/2018, ricevevamo dalla Società alcuni documenti, che acuivano le nostre perplessità rispetto all'adeguatezza, all'efficacia e all'idoneità del mezzo stesso. In particolare si riscontra quanto segue.

Il treno depolverizzatore in questione, costruito nel 1991 dalla Società Socofer per la ditta Vivaldi & Cardino, che ha operato fino al 2014 rimanendo poi per anni fermo in un centro demolizioni, era nella sua configurazione iniziale composto di 4 casse, ciascuna con una specifica funzione tecnica. Lo stesso veniva rimesso in servizio dalla società Copernico nell'ambito dell'attuale contratto di appalto a inizio 2019, dapprima con una configurazione a due casse, e solo dopo qualche mese a tre (una è ancora mancante).

Nella documentazione consegnataci, che richiedevamo dalla prima immissione in servizio, non vi è alcun riferimento ai mesi nei quali il mezzo ha operato con due sole casse. Della configurazione attuale vi è soltanto una relazione di conformità effettuata da un ingegnere privato incaricato dalla società Copernico, e un certificato di conformità redatto da una Srls (Società a responsabilità limitata semplificata) non sottoscritto da alcun ingegnere iscritto all'albo come normalmente dovrebbe avvenire.

Tale relazione non menziona se, in seguito alla modifica strutturale di configurazione, siano state sottoposte alla Regione Lazio Direzione Regionale Territorio, Urbanistica e Mobilità e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Ustif per il Lazio o all'Azienda Esercente le verifiche relative alle modifiche apportate con nuovi calcoli strutturali per i singoli veicoli antecedenti alla messa in servizio dei veicoli stessi ai sensi dell'art 3 del DPR 753 del 1980 e della Circolare Ministeriale 201 del 1983. Ciò in quanto tale intervento ha ridotto il numero di veicoli componenti il convoglio di prima costruzione; conseguentemente sono stati redistribuiti gli equipaggiamenti modificando i pesi dei singoli veicoli e il loro baricentro (causato dalla disposizione dei componenti dell'equipaggiamento) con conseguente variazione del peso per asse/ruota.

Tale variazione di peso richiederebbe uno studio progettuale di verifica:

- dei calcoli di sicurezza delle strutture portanti e dei sistemi di ancoraggio delle apparecchiature;
- delle sospensioni in riferimento anche alla stabilità di marcia soprattutto per il transito del convoglio su sghembi e deviate;

- del sistema frenante a livello di singolo veicolo e di treno supportato eventualmente dal costruttore dell'impianto frenante di prima costruzione con un calcolo di verifica delle prestazioni.

A tale proposito si evidenzia che la immissione in servizio dei mezzi d'opera, oltre alla approvazione dei progetti costruttivi o di modifica dettati dalle precedenti Leggi o Circolari, è vincolata a quanto prescritto dall'OdS 65/94 e successivamente integrato con il documento Atac Cod. A.0220-Rev.0/01.13 "CHECK LIST: VERIFICHE PER AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE MEZZI DI DITTE ESTERNE – LME001.

In conseguenza della suddetta Istanza ci veniva anche fornito il Libretto di Circolazione del mezzo, rispetto al quale si rileva:

- la mancata indicazione dell'attuale proprietà del treno, in quanto risulta ancora erroneamente la Vivaldi & Cardino;
- l'incompletezza dello stesso causa mancanza di alcune pagine;
- l'indicazione dei dati tecnici risalente alla prima configurazione del mezzo e non a quella attuale, a titolo esemplificativo e non esaustivo in riferimento alla lunghezza, alla massa complessiva, al peso, all'impianto frenante;
- la mancanza delle indicazioni riguardo le Dotazioni obbligatorie di bordo e del Registro delle operazioni di manutenzione, come da piano di manutenzione prodotto dal proprietario.

Anomalie emergono anche da un'analisi tecnica del Capitolato Speciale d'Appalto. In particolare non si rilevano valori prestazionali minimi di riferimento per la puntuale verifica delle attività eseguite, il che determina una evidente libertà di manovra da parte dell'Appaltatore, con particolare riferimento ai livelli di pulizia della massicciata a seguito dell'aspirazione e al livello di emissione in galleria sia di contaminanti dovuti alla combustione che a polveri rilasciate a seguito delle attività di filtraggio dell'aria aspirata.

Pochi sono i riferimenti normativi indicati nel Capitolato, in particolare viene citato il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 in merito a emissioni di contaminati e all'Art.35.3 riporta:

“Emissioni in atmosfera

L'Impresa Appaltatrice dovrà fornire informazioni e documentazione su qualunque possibile fonte di emissione in atmosfera per le proprie attività in galleria e in cantiere, al fine di accertare l'assoggettabilità ai disposti del D. Lgs. n. 152/06 e s.m.i.”.

In relazione a tali indicazioni non ci risultano:

- documentazione tecnica relativa ai valori prestazionali dell'impianto di aspirazione e filtrazione dell'aria del nuovo convoglio per verificare l'effettiva efficienza del sistema in relazione al capitolato d'appalto;
- verbali di prove e/o verifiche condotte da parte dell'Azienda sulla quantità di materiale aspirato;
- verifiche eseguite in relazione ai richiami del Capitolato relativi all'Art. 35 sulla tipologia di contaminanti emessi in atmosfera e verifiche aggiuntive sulla presenza di polveri rilasciate a seguito dell'aspirazione in galleria, soprattutto in corrispondenza delle stazioni e dei tronchini, per valutare eventuali aumenti anche temporanei delle stesse a seguito del trattamento della massicciata.

La scrivente, alla luce di quanto sopra esposto nonché delle numerose segnalazioni e dei riscontri avuti in merito a ingente presenza di polveri nocive nelle suddette gallerie, continua a esprimere forte preoccupazione per la salute del personale, e a ribadire la necessità di almeno un mezzo depolverizzatore efficiente per ogni linea metropolitana.

Si invita pertanto a intervenire tempestivamente per risolvere la criticità e a fornire ulteriori risposte alle osservazioni sopra enunciate.

**Il Segretario Regionale di Or.S.A. TPL**  
Fulvio Spelonca

