

Le porte killer di Trenitalia

Ottocento infortuni in due anni a causa di una misura di sicurezza cancellata. Per tagliare pochi minuti di ritardo. I lavoratori presentano un esposto alla magistratura **di Emanuele Cascapera**



L'accento fiorentino rende allegra le sue parole. Ma le immagini che racconta sono ben altre. «Dopo quello che mi è successo non posso far altro che impegnarmi per risolvere i problemi di sicurezza. Insomma, dato che ho ancora tutte e due le gambe. E che sono viva». Maria Nanni,

capotreno di Pisa, parla come una sopravvissuta, stupita di essere ancora tutta intera dopo un bombardamento. E lei sopravvissuta lo è davvero, dopo essere rimasta incastrata nella porta di un treno in movimento senza finire stritolata tra le ruote. La nuova partita tra ferrovieri e Trenitalia si gioca tra le porte. L'Assem-

blea nazionale ferrovieri, che raccoglie lavoratori provenienti da diversi sindacati, le ha definite "porte killer". «Secondo i dati raccolti negli archivi Polfer - dice Marco Crociati, macchinista con 30 anni di lavoro sulle spalle - sono 800 gli incidenti negli ultimi due anni dovuti al malfunzionamento delle porte».

LA REPLICA

«Sui vagoni nessun rischio»

In una nota Trenitalia non smentisce gli 800 incidenti, ma fa notare che la gran parte sarebbe riconducibile a «illeciti» tentativi di salita o discesa dal treno in corsa. I dati mostrerebbero un «continuo trend di miglioramento» e sarebbero legati «per la stragrande maggioranza ad eventi con lievissime conseguenze». Trenitalia nega che la modifica delle norme re-

lative al sistema "porte chiuse" siano state pensate per migliorare i tempi di marcia. Al contrario dice di aver introdotto «l'obbligo della ricerca della porta in avaria e della sua messa fuori servizio ripristinando nella quasi totalità dei casi il funzionamento del controllo centralizzato». Infine Trenitalia, nega pressioni a Rfi per la modifica delle norme, sottolinea come «tutto il materiale rotabile sia conforme alla normativa in vigore. Entro il 2012 i nuovi treni dovrebbero essere dotati degli standard di sicurezza più elevati disponibili».

«Sono morte delle persone. Moltissimi gli incidenti gravi, che hanno portato a menomazioni importanti. Soprattutto tra i viaggiatori». I treni più a rischio sono proprio quelli utilizzati dalla gente comune: espressi, intercity, regionali e gli interregionali. Quelli che quando stacchi dal lavoro corri a prenderli per tornare a casa, quelli che costano meno. Su questi treni non c'è più il cosiddetto "controllo porte chiuse", un circuito che indicava che tutto era regolare. Perché il vero problema è che una volta dato il via il treno comincia a muoversi e né il capotreno né il macchinista possono vedere cosa succede. Come nel caso dei treni a media distanza. Qui il sistema "porte chiuse" c'era fino a qualche anno fa; ma se si guastava c'erano le procedure da seguire, i controlli da effettuare, e il treno ritardava di qualche minuto. Così è stato tolto. E ora? Marco Crociati la vede così: «Gli incidenti che riguardano i passeggeri hanno quasi tutti la stessa dinamica. Magari arrivi dal sottopassaggio di corsa e vedi il tuo treno fermo, e tu gli corri dietro e premi la maniglia per salire. Questi convogli permettono alle porte di riaprirsi. Poi, superati i 5 chilometri l'ora, si richiude automaticamente, schiacciando tutto quello che trova. Poi anche il gradino si chiude. E così vieni trascinato».

L'azienda era a conoscenza del problema già dal 1996, proprio Crociati presentò una relazione sul problema, dopo un incidente che per poco non si è trasformato in tragedia. Ora l'Assemblea ha deciso di presentare un esposto alla Procura di Roma. La vicenda è spiegata a partire da

tre disposizioni, rimpallate tra Rfi e Trenitalia in pochi mesi, che modificano i regolamenti sulla chiusura porte anche per gli Eurostar. Con la disposizione 21 del maggio 2007, Rfi demanda a Trenitalia la definizione delle norme in presenza di guasti alle porte. Poco dopo, con la circolare interna della Direzione sicurezza sistema (neif/4 del 14 novembre 2007) Trenitalia prende la palla al balzo. Così, nonostante la precedente disposizione di Rfi confermasse la necessità della "segnalazione porte chiuse", l'azienda - scrivono i ferrovieri - «dispone anche per i treni attrezzati con il dispositivo porte chiuse, che in caso di mancanza di tale segnalazione in cabina di guida si può partire previo controllo visivo del capotreno». Solo che i lunghissimi Eurostar hanno qualcosa come 46 porte. Il 29 novembre esce allora un'altra disposizione di Rfi, datata però 23 ottobre, che «modifica le regole di comportamento in mancanza del controllo porte chiuse - si legge nell'esposto - nello stesso senso indicato da Trenitalia». Ovvero? «Appare quantomeno singolare che il Gestore titolare della delega dello Stato in materia di sicurezza, possa ribaltare senza motivazione i propri provvedimenti, in piena sintonia con l'impresa che ne beneficerà». Ma perché modificare le norme di un sistema di sicurezza tanto semplice e necessario? «Perché a Rfi arrivano le pressioni di Trenitalia, per diminuire i ritardi», dice Dante De Angelis, delegato per la sicu-

rezza dei Lavoratori, tra i firmatari dell'esposto. Tutto questo in un momento in cui il tema della sicurezza sul lavoro brucia più che mai. De Angelis va avanti deciso: «Il controllo porte chiuse deve tornare su tutti i treni; alla magistratura chiediamo di non fare delle Ferrovie una zona franca. Inviteremo i macchinisti a non partire senza la segnalazione delle "porte chiuse"».

Vale la pena allora di raccontare la storia di Maria Nanni, capotreno. Quel 26 aprile dello scorso anno alla stazione Genova-Principe se l'è veramente vista brutta. Era in coda al treno ed era notte. Con la luce bianca dà il nulla-osta al Capotreno, dall'altra parte del convoglio: tutto in ordine. Così riapre la porta per risalire sul treno che sta lasciando la stazione, ma la porta del 538 Roma-Ventimiglia si richiude di colpo con una violenza pneumatica. Lei rimane incastrata, il braccio intrappolato e un piede sul primo gradino del treno, quello che superata una certa soglia si chiude da solo, lasciandoti senza supporto. «Ho pensato subito a quello che era successo al mio collega Antonio, a Bologna. Così ho cercato di rimanere con tutta la mia forza sul gradino e ho cominciato a gridare con tutto il fiato che avevo, finché un ragazzo ha fatto quello che gli avevo chiesto, ovvero tirare il freno di emergenza». Compressione del braccio, perdita temporanea della funzionalità dei tendini, tre mesi di convalescenza. Nessuno in cabina s'era ac-

corto di nulla, perché sul Gran Confort quel sistema non c'è. Le immagini che Maria aveva negli occhi erano quelle di Antonio Di Luccio, anche lui Capotreno, a Bologna. Stesso tipo di treno, quasi stessa dinamica: è il 9 marzo 2006.

«Ho gridato con tutte le mie forze fino a quando qualcuno ha tirato il freno»

Lui però scivola sotto il vagone quando il predellino si chiude automaticamente: ha perso tutte e due le gambe e la Ausl di Piacenza ha emesso una prescrizione per la violazione delle norme antinfortunistiche a carico dei dirigenti dell'azienda. E anche questa è una storia che andrebbe raccontata. Prima che le porte si chiudano ancora. ■