

**il caso**VALENTINA AVON  
BIOLOGIA**La trappola** Le ante malfunzionanti sono la prima causa degli infortuni: le carrozze a rischio sono migliaia**Il dramma** Passeggeri travolti sui binari e ferrovieri mutilati: i delegati delle Fs sul piede di guerra

# Schiacciati dalle porte

## Allarme sui treni italiani

**L**a porta si chiude, di colpo. Il braccio è dentro, il resto del corpo è fuori, la presa non molla. Il treno si muove, accelera. I gradini rientrano, i piedi corrono, annaspiano, finiscono sotto le ruote. Così, in breve, a Piacenza ha perso le gambe Antonio Di Luccio, capotreno, il 9 marzo 2006. Così una settimana prima le aveva perse la signora Rosalba Garibaldi, a Bologna, mentre saliva sul treno per Mantova. Così le ha perse lo scorso settembre Antonella Tanzi, a Pietrasanta, voleva andare a La Spezia. Così quattro mesi fa ha perso la vita Andrei Mihail Velescu, vent'anni, a Perugia. Era il 15 novembre, andava a scuola. Dieci giorni prima moriva Mary Miriana Javed, alla stazione di Verona, sotto gli occhi del marito e della figlia di sette mesi. A ottobre sui binari di Saronno ha lasciato la vita Roberto Moroni, capotreno di 37 anni. A settembre una giovane ragazza francese, studentessa a Torino, ha lasciato le gambe nella stazione di Porta Nuova. Una sera di aprile Maria Nanni, capotreno, è rimasta intrappolata dalla porta che si è chiusa inaspettatamente. Il treno si è messo in marcia, lei è riuscita a non scivolare di sotto, un viaggiatore si è accorto di quanto stava accadendo, ha tirato il freno di emergenza. Un paio di settimane prima il suo collega L.B. aveva vissuto la stessa avventura a Firenze, è riuscito a divincolarsi, si è salvato in corsa. Fra le ante è rimasta inca-

strata una scarpa, per separarle hanno dovuto tirare in tre.

Ai più gravi si aggiungono una lunga serie di incidenti minori, con persone intrappolate, trascinate. Porte aperte di treni in partenza, porte che si spalancano su treni in corsa, in Trentino o in Sicilia. Bulletti che aprono semplicemente tirando la maniglia, mentre il treno viaggia verso casa dopo la scuola. A uno si incastra lo zaino, resta intrappolato fra le due ante scorrevoli, non c'è verso di disincastarlo. Porte impazzite che si aprono e chiudono da sole. I telefonini fanno video che poi finiscono su YouTube.

Ottocento incidenti in due anni. Alcuni coinvolgono i ferrovieri, altri i viaggiatori. Li ha contattati la polizia giudiziaria con la Polfer, per un procedimento giudiziario, sono relativi a 2005 e 2006. La cifra l'ha poi fornita l'assemblea nazionale dei delegati per la sicurezza delle Ferrovie, che ha presentato a novembre un esposto alla procura di Roma. Trenitalia non smentisce il dato, ma parla di una maggioranza di incidenti di lieve entità.

A novembre tre dirigenti di Ferrovie, Trenitalia e Rfi (Rete ferroviaria italiana), sono stati condannati dal tribunale di Prato a un anno e 4 mesi per omicidio colposo, per la morte di Teresa Sortino. Volata giù dall'espresso Venezia Palermo nella notte del 16 luglio 2002. La porta si è aperta in una galleria dell'Appennino, il treno andava a 80 chilometri l'ora. Il suo corpo è stato riconosciuto un mese più tardi, grazie alla fede

nuziale e alla trasmissione tv «Chi l'ha visto». Anche il capotreno Di Luccio, che ha perso le gambe a Piacenza, è finito in video. Il regista Alessandro Quadretti con il documentario di 12 minuti «Antonio ferroviere» ha vinto il secondo premio del festival «Corto sicuro» dell'Anmil, associazione delle vittime del lavoro. Per due settimane passerà nelle sale cinematografiche dell'Emilia Romagna.

Nell'esposto alle procure i delegati definiscono il malfunzionamento delle porte «la più importante causa di infortuni nelle FS». Le carrozze a rischio sono migliaia. Espressi, Intercity, EurostarCity, interregionali, diretti, regionali. Le più insidiose sono le Gran Comfort (Intercity) e Media percorrenza (regionali). Treni senza controllo «porte chiuse», che segnala le anomalie al macchinista. Porte pneumatiche senza «bordo sensibile», che non mollano la presa.

A Trenitalia qualcosa si muove. Ai primi di dicembre è partito un progetto di adeguamento delle porte dei treni. Quantificate in circa 15.000 ante, per oltre 2.300 carrozze, ovvero l'intero parco «media percorrenza». Da revisionare o sostituire entro ottobre di quest'anno. Nello stesso periodo dovrebbe diventare operativa l'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, ente terzo istituito con decreto ministeriale, a seguito di direttiva comunitaria. Avrà competenza su normative di sicurezza e controlli, attualmente nelle mani di Rfi, come Trenitalia parte del Gruppo ferrovie dello Stato. Controllato e controllore non staranno più sotto lo stesso tetto.

## LA GIUSTIZIA

Tre dirigenti sono stati  
condannati a Prato  
per omicidio colposo

## LA SVOLTA

A ottobre nascerà un ente  
per garantire controlli  
su vagoni e locomotive

il numero

# 800

## incidenti in due anni

E' la cifra diffusa dalla Polfer  
relativa al 2005-06 e si riferisce ai  
ferrovieri e ai viaggiatori feriti a  
causa delle porte

