

## **PORTE KILLER: A ROMA TIBURTINA ANCORA UN GRAVE INCIDENTE**

### **QUANTE GAMBE SERVONO ANCORA PER METTERE IL "CONTROLLO PORTE CHIUSE" A TUTTI I TRENI ?**

---

**Un terribile incidente è occorso ad un viaggiatore nella stazione Roma Tiburtina sabato 28 febbraio 2009 alla partenza del treno ICN 774 (ore 22.36 ca).**

**La tragedia si consuma in pochi attimi, ma le procedure per la partenza in sicurezza sono tutte rispettate. Non è purtroppo in massima sicurezza il materiale rotabile.**

**Dagli elementi a disposizione si ricostruisce una dinamica già vista altre volte: il treno originariamente previsto al binario 4 viene spostato al 19, la squadra del PdB di Firenze, il cui comportamento è stato ineccepibile, licenzia il treno dopo che due donne arrivano all'ultimo istante e nessun altro è in vista. Il Cst di coda è opportunamente posizionato alla penultima vettura (n.2, cuccetta), quella allo sbocco del sottopasso; a porte chiuse e treno in movimento sbuca un uomo di circa 70 anni che si getta sulla prima porta a disposizione, proprio in quella vettura.**

**Forse riesce ad aprirla, ma non a salire: scivola e finisce sotto.**

**Gli passa sopra tutta l'ultima vettura del treno procurandogli l'amputazione della gamba sinistra, di alcune dita del piede destro e lo schiacciamento della cassa toracica.**

**Lo trovano a 25 metri dal sottopasso (evidentemente portato avanti dalla rincorsa e dal treno in movimento) ancora cosciente e lo soccorrono. E' tuttora in prognosi riservata a Roma. Sul treno non si sono accorti del fatto, ma trovano poco dopo la porta spalancata (controvento) e successivamente apprendono per telefono l'accaduto.**

**Ad Arezzo viene fatta la constatazione al materiale con Polfer e Verifica. La porta ha il "blocco porte" regolarmente funzionante.**

**Dotata infatti del meccanismo di sicurezza più vetusto e minimale in circolazione (il blocco porte a velocità 15-25 km/h) che classifica tali rotabili nel gruppo c (a-c secondo l'art.91 ter PGOS), questa tipologia di carrozza attende diversi minuti (più di quelle col blocco porte a 5 Km/h) dalla partenza prima di far intervenire il meccanismo di non riapertura delle porte.**

**Diversamente, se vi fosse stato installato il "comando e controllo della chiusura delle porte in cabina di guida" (rotabili di gruppo a) probabilmente questo incidente, come i molti altri che si presentano con dinamica analoga, si sarebbe potuto evitare.**

**Beppe Pinto**

Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza

TRENITALIA