

VareseNews

Quel ritardo del treno regionale che ha salvato molte vite

Pubblicato: Martedì 30 Giugno 2009

L'incidente ferroviario avvenuto questa notte (tra lunedì 29 e martedì 30 giugno) all'ingresso della stazione di Viareggio, ha coinvolto un treno merci di cisterne cariche di GPL provenienti dalla raffineria di Treocate (Novara), terminale nord dell'oleodotto proveniente da Genova. Il gas era diretto a Napoli. Nel punto dove è avvenuto l'incidente i treni merci possono viaggiare anche a circa 130 km/h. L'esplosione è avvenuta alle 23.50. Alla stessa ora è previsto da orario l'arrivo del Regionale 3098 da Firenze: fortunatamente ieri sera era in ritardo di circa 45 minuti, altrimenti il bilancio sarebbe stato ancora più pesante.

GUASTO AL CARRELLO? – Sull'incidente si stanno facendo più ipotesi, anche se tutte sembrano concentrarsi su di un guasto ai carrelli del treno.

Il deragliamento di un vagone avrebbe causato la fuoriuscita di una grande nuvola di gas: pochi secondi dopo, una scintilla ha fatto il resto, provocando l'esplosione e il gigantesco incendio. Le testimonianze di chi era nella zona parlano di una frenata improvvisa, forse quando già i macchinisti si erano resi conto dello "svio" (uscita dei binari, ma senza ribaltamento e blocco del treno ndr) di una delle cisterne. Secondo altre testimonianze invece le scintille dai carrelli del vagone sarebbero state precedenti all'ingresso in stazione: ma in questo caso mancherebbe la spiegazione per la fuoriuscita di gas.

In ogni caso, tutto partirebbe da un guasto ai carrelli.

Le cisterne sviate – va detto – sono di una società privata con sede a Vienna: buona parte dei vagoni per merci speciali sono di proprietà privata e la loro manutenzione è affidata alle officine delle ferrovie dei diversi Stati.



TRE INCIDENTI IN UN MESE – Se queste ipotesi fossero confermate, quello di Viareggio sarebbe il terzo incidente rilevante a un treno merci in poco più di un mese, con una dinamica simile. I precedenti sono quelli di Borgo San Dalmazzo (Cuneo) il 25 maggio e di Vaiano il 22 giugno. Nel primo caso deragliò un carro per il trasporto di klinker, un prodotto intermedio della lavorazione del cemento, non pericoloso. A Vaiano (Prato) invece l'incidente coinvolse una cisterna per prodotti chimici, pare senza carico a bordo: l'incidente bloccò la Firenze-Bologna e tagliò in due l'Italia, non essendoci linee alternative (la linea Alta Velocità, che avrebbe evitato il blocco del traffico Nord-Sud, non è ancora aperta). In tutti e tre i casi, gli incidenti sono nati da guasti ai carrelli. In provincia di Varese un incidente simile è avvenuto anche a Sesto Calende lo scorso 19 maggio (foto di Salvatore Porcu). Da notare comunque che non tutti i carri coinvolti erano italiani, ma anche tedeschi e polacchi

LINEA SICURA – Dal punto di vista dei sistemi di controllo, la linea è quanto di più sicuro esista:

come gran parte della rete fondamentale è attrezzata con il **Sistema di Controllo Marcia Treni**, dispositivo automatico in grado di arrestare i treni in caso di mancato rispetto dei segnali e delle velocità ammesse sulla linea. E in effetti in questo caso non si tratterebbe di velocità troppo elevate, nè di collisione con altri treni in circolazione in quel momento, rese impossibili dal sistema automatico. Tanto che i due macchinisti alla guida del treno non sono neppure rimasti feriti (sono ricoverati a causa dello choc ndr).

L'intera linea tirrenica, da Genova alle porte di Roma, è poi sottoposta al **controllo del sistema SCC**: un unico grande centro di controllo a Pisa sovrintende le operazioni su centinaia di chilometri di ferrovia, controllato dal personale con l'ausilio di sofisticati dispositivi che monitorano l'intera linea. Con un rovescio della medaglia: dopo l'attivazione del sistema nelle stazioni e nelle cabine lungo la linea **non ci sono più esseri umani** in grado di controllare di persona come vanno le cose.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it