

Nel 1997 l'incidente "gemello" a Piacenza

Pubblicato: Giovedì 25 Luglio 2013

L'incidente ferroviario a Santiago di Compostela, che ha causato fino ad ora 78 morti e un centinaio di feriti, ricorda per molti aspetti un incidente avvenuto in Italia nel 1997, a Piacenza, che costò la vita a otto persone.



Anche l'incidente ferroviario di Piacenza del 12 gennaio 1997 avvenne in corrispondenza di una stretta curva su una linea principale, ma non ad Alta Velocità, la Milano-Bologna: un "Pendolino" deragliò sulla curva all'uscita dal ponte sul Po, poco prima della stazione della città emiliana.

In quel caso fu accertata la velocità eccessiva del convoglio: 163km/h in un punto in cui il tipo di treno in questione poteva viaggiare alla velocità massima di 105km/h. A Santiago, secondo le prime ricostruzioni da verificare, il treno procedeva a 180km/h, contro una velocità massima consentita di 80km/h.



Per certi versi simile è anche il treno coinvolto. Il "Pendolino" (per la precisione a Piacenza era un elettrotreno ETR460, un Pendolino di seconda generazione) era ed è un treno ad assetto variabile, la cui cassa si inclina per contrastare la forza centrifuga in curva: in questo modo il treno è in grado di affrontare le curve a una velocità più elevata. Il Pendolino fu inventato e sviluppato in Italia dalla Fiat Ferroviaria, avendo l'Italia una rete ferroviaria molto tortuosa: è un treno che raggiunge velocità elevate, ma che non necessita di linee dedicate di tipo Alta Velocità.

Il treno di Santiago di Compostela (un "Talgo 250") è simile perché pensato allo stesso modo per viaggiare sia su linee Alta Velocità (con curve di ampio raggio e pendenze contenute) sia sulle linee tradizionali. La differenza è invece nella struttura del treno: il Pendolino di Piacenza era un treno "a potenza distribuita" (senza locomotive, ma con motori installati su diverse carrozze), mentre il Talgo 250 è formato da due locomotive alle estremità che "inquadrano" le carrozze intermedie: la locomotiva di testa a Santiago ha subito pochi danni e i due macchinisti sono sopravvissuti.

Troppo complesso sarebbe invece confrontare i sistemi di sicurezza che intervengono frenando il treno in caso di velocità molto elevata: le tecnologie sono molto diverse a seconda dei paesi. I sistemi più avanzati in uso oggi in Italia sono SCMT e ERTMS (sistema unificato europeo), [qui una mappa](#). Sulla linea storica Milano-Piacenza-Bologna è in uso l'SCMT.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it