

Napoli, deraglia il Pendolino è caos sui treni dell'esodo. Il convoglio era vuoto. Errore umano o cedimento della rotaia. Tecnici e sindacalisti: in Italia i binari più sicuri

NAPOLI - Un treno in manovra è deragliato ieri alle porte della stazione centrale di Napoli, ha urtato un pilone dell'alimentazione elettrica e, in un attimo, ha cancellato la corrente da tutti i binari compresi fra il nove e il venticinque. L'incidente ha mandato in tilt una larga fetta di circolazione ferroviaria del sud Italia, lasciando a terra alla stazione di Napoli migliaia di persone e tenendo in trappola i passeggeri del treno 9515 che era a poche centinaia di metri dalla banchina, rimasto bloccato per mancanza di corrente elettrica. Il deragliamento si è verificato nel pomeriggio, quando mancavano cinque minuti alle 16. Solo in serata la situazione è tornata alla normalità. I disagi sono durati molte ore. Un comunicato ufficiale delle Ferrovie dello Stato ha spiegato laconicamente che «un convoglio vuoto, in uscita dall'impianto di manutenzione, nel piazzale della stazione di Napoli Centrale, ha danneggiato il sistema di alimentazione della trazione elettrica».

Ma ben prima della versione ufficiale delle ferrovie la notizia era stata raccontata, con molti particolari, dalla rivista digitale del coordinamento sindacale dei ferrovieri, il sito «In Marcia» che fa capo allo storico periodico edito dai lavoratori delle ferrovie. Secondo il foglio sindacale, protagonista della vicenda è un Etr Pendolino, un «Frecciargento» che non aveva passeggeri a bordo e viaggiava a velocità ridottissima perché era in trasferimento dall'officina. Secondo la rivista on line, le ultime due carrozze del convoglio sono uscite dai binari e le ipotesi più credibili del deragliamento, per chi conosce il mondo delle ferrovie sarebbero due: «il cedimento del sistema rotaia-scambio oppure di parti meccaniche del carrello del treno». I danni causati alla linea elettrica hanno provocato ritardi che in certi casi hanno superato le due ore, e una lunghissima sequela di proteste da parte dei viaggiatori che, per la quasi totalità, erano vacanzieri in viaggio per raggiungere località di mare e di montagna dove trascorrere le proprie ferie estive.

A subire i problemi maggiori sono stati i treni dell'alta velocità. Quelli che sono stati deviati via Formia hanno accumulato ritardi superiori a un'ora; quelli che hanno seguito la linea di Caserta hanno viaggiato con 30 minuti di ritardo in media. Per alleggerire la situazione della stazione centrale i convogli in transito verso Salerno sono stati instradati attraverso Piazza Garibaldi.

L'allarme alla stazione centrale è stato immediato. Subito dopo l'incidente che ha escluso diciassette binari dalla linea elettrica, sono entrate in azione le squadre di emergenza delle ferrovie che hanno provveduto a spostare le carrozze deragliate. I tecnici hanno iniziato immediatamente a lavorare sui cavi dell'alta tensione ma l'intervento è andato avanti per molte ore. Nel frattempo è cresciuta la protesta dei passeggeri in attesa ai binari, che hanno assistito alla lenta segnalazione dei ritardi diventati sempre più intensi. E mentre la protesta dei viaggiatori rimasti a terra montava, c'era, a qualche metro di distanza dalle banchine della stazione centrale, il treno ad alta velocità 9515 proveniente da Milano, che stava per concludere il viaggio ed è, invece, rimasto bloccato tenendo prigionieri per oltre un'ora i passeggeri.

Sulla vicenda verrà aperta una indagine interna che chiarirà la dinamica e stabilirà le cause. Anche i sindacati chiedono chiarezza sulla vicenda ricordando come «dopo l'incendio di Roma Tiburtina si fa più pressante la necessità di garantire, soprattutto nelle grandi stazioni, un più adeguato livello di sicurezza ed affidabilità dei binari utilizzati quotidianamente da migliaia di persone a tutela di tutti, viaggiatori e ferrovieri».

Errore umano o cedimento della rotaia

Insediata una commissione d'inchiesta. Tecnici e sindacalisti: in Italia i binari più sicuri

NAPOLI - Un semplice rientro in stazione dopo le pulizie, un binario che all'improvviso «viene a mancare», il black-out provocato dalla carrozza che urta un palo elettrico. Errore umano o problema tecnico? Sono ancora da ricostruire le cause del deragliamento di ieri del Pendolino che, uscito di rotaia a Gianturco, ha di fatto provocato un terribile effetto a catena. Si è già insediata una commissione di inchiesta che dovrebbe dare in tempi brevi una spiegazione. In attesa del responso, tra tecnici e sindacalisti di settore tuttavia prende piede la convinzione che si possa essersi trattato di un errore nell'azionamento del sistema degli scambi, che avrebbe impedito all'intero convoglio di transitare totalmente nel binario in cui si stava «parcheggiando» in vista del terminale di Piazza Garibaldi.

Non è la prima volta del resto che in una stazione campana si verifica un problema nei cosiddetti «intradamenti», cioè nelle procedure che direzionano i treni su una rotaia piuttosto che su un'altra. Ma a Napoli Centrale, dicono, gli scambi hanno sempre funzionato, cosa che ha spinto ad ulteriori approfondimenti: «La faccenda a prima vista appare molto ingarbugliata - racconta Salvatore Ferrara, ferroviere e segretario regionale della Filt-Cgil - I nostri colleghi ci hanno spiegato che il treno in questione stava per essere immesso su un binario di partenza dopo aver stazionato nell'officina dove era stato ripulito. Poi potrebbe essere avvenuto un errore nell'operazione di intradamento, che lo ho fatto deragliare nell'ultima parte del convoglio».

Il fatto che inizialmente il treno stesse tornando in stazione regolarmente rafforza l'ipotesi che uno degli scambi attraversati non abbia funzionato correttamente, minando il passaggio. I macchinisti che curano il sito «In marcia» hanno sostenuto anche l'idea di un «cedimento del sistema rotaia-scambio», senza escludere la possibilità di un problema al carrello del convoglio.

«La seconda ipotesi è un po' meno probabile - continua Ferrara - Certo è un po' strano che l'intradamento non si sia chiuso correttamente dopo essere iniziato nel modo giusto. Si tratta di procedure che avvengono ogni giorno, e senza problemi». Stavolta il problema c'è stato, e ha fatto uscire dai binari un paio di carrozze, una delle quali, e qui entra il fattore sfortuna, ha urtato un palo elettrico, danneggiando il sistema che alimentava l'intero gruppo di binari che va dal settimo al ventiquattresimo.

Una disalimentazione, sostengono i tecnici, con nessun rischio per la sicurezza ma tanto disagio. «È giusto dire che le Ferrovie Italiane sono e restano tra le più sicure d'Europa, se non le più sicure - aggiunge Mario Salsano, segretario generale della Filt Campania - Da addetto ai lavori dico che è praticamente impossibile che uno scambio torni indietro mentre il treno è in transito, quindi occorre capire con calma dove c'è stato l'intoppo».