



# **Ferrovie.it**

da *News ferroviarie* del 05 agosto 1997

## **Incidente a Roma Casilina**

di **Alessandro Manfredi**

Grazie alla preziosa collaborazione del Sig. Danilo Russo, ecco alcune immagini del recente incidente avvenuto a Roma Casilina, dove alle 3.20 circa del 2 agosto, l'espresso 816 Reggio Calabria-Torino deragliava adagiandosi parzialmente su un merci in sosta. Segnaliamo che presso la stazione Casilina si dirama, con una deviazione da 60 km/h, la bretella che congiunge le linee provenienti da Napoli via Formia e Cassino con Roma Tuscolana ed Ostiense.

Su questa bretella, oltre ai treni merci, vengono instradati tutti i treni notturni provenienti dal sud diretti a Genova e Torino sulla linea tirrenica (come l'espresso 816), che evitano così l'inversione di marcia presso la stazione Termini.



Foto Danilo Russo



Foto Danilo Russo

**1. Una delle carrozze dell'espresso 816 deragliata (Foto Danilo Russo, 02 agosto 1997)****2. Un'altra immagine dell'incidente (Foto Danilo Russo, 02 agosto 1997)**

Di seguito un commento personale.

Roma Casilina, 2 agosto 1997

"Treni e, più in generale, ambienti ferroviari vengono utilizzati per costruire vicende in cui il fantastico e l'assurdo irrompono nella normale esperienza del viaggiatore, consegnandolo a situazioni insolite, bizzarre, allucinanti"  
(Mario Carini, "il viaggio assurdo: il treno nella narrativa fantastica")

Tutti concordi nell'affermare che il 1997 sia un anno da dimenticare per le ferrovie italiane; ultimo, quello che ha bloccato mezza Italia, causato da due errori umani che, per un gioco assurdo, si sono verificati nello stesso punto a breve distanza temporale l'uno dall'altro.

Ancora una volta due inchieste parallele, quella della magistratura e delle FS, ancora una volta interventi di politici, giornalisti, interviste a passeggeri imbufaliti.

Un treno ha affrontato una deviazione a 30 ad una velocità molto più elevata del consentito dal segnale (avviso giallo-verde). Risultato: gancio della locomotiva spezzato, prima vettura che, provvidenzialmente, urta un palo e viene tenuta in piedi da un merci in sosta sul binario attiguo.

Potremmo porci alcune domande, tipo "da quante ore il personale di macchina era alla guida", "in quali condizioni era il locomotore" e soprattutto se era attiva la ripetizione segnali, ma in compenso esistono certezze sul perché del crollo della gru, che si è abbattuta come una mannaia che ha tagliato in due l'Italia: non c'era tempo per effettuare sondaggi per verificare la consistenza del terreno, ma... perché non inviare un carro soccorso, poi giunto addirittura da Milano?

E' vero che ci sono sempre dei percorsi alternativi, tutti puntigliosamente elencati nella Prefazione Generale all'Orario di Servizio, ma con tanti treni straordinari sperare in una circolazione accettabile era un sogno per bambini.

Eppure, nonostante questi due episodi indubbiamente gravi di cui uno avrebbe potuto trasformarsi in tragedia, non mi sento di unirmi al solito coro che denigra le ferrovie italiane la cui colpa (?) vera, secondo me, risiede nel fatto di essere oggetto di attenzione della stampa e della televisione solo nel momento in cui si verificano incidenti, che sono sempre spettacolari...

Troppi giochi di potere politico (chi crede oramai che la prima repubblica sia finita?) gravitano tuttora attorno alle ferrovie, troppi problemi interni che vedono l'utente (perché il cliente viene trattato in un altro modo) all'ultimo posto nella scala gerarchica della logica aziendale.

Non esiste appassionato di ferrovie che non sappia il tempo che ha richiesto la costruzione della linea direttissima Firenze-Roma (un ventennio) mentre i francesi, in tempo più breve, hanno approntato una rete TGV di prim'ordine, per non parlare degli Eurostar che collegano Londra con Parigi e Bruxelles.

Il New York Times sostiene che abbiamo le peggiori ferrovie d'Europa: forse, ma se non altro non facciamo viaggiare i nostri mezzi alimentandoli con terza rotaia come nel Regno Unito nel caso del citato Eurostar...

Il fatto è che solo da pochi anni il nostro Paese si è accorto, come per incanto, di avere una rete ferroviaria da potenziare e la politica di regime è ancora ancorata a spendere miliardi per costruire stazioni che sono vere e proprie cattedrali nel deserto perché "di rappresentanza".

Quanti miliardi, ferroviariamente parlando, si spenderanno per il Giubileo? E se li si dirottasse per evitare quei 20.000 guasti all'anno che si verificano nella sola Lombardia?

Il vero problema, va ribadito, è di ordine politico, è di una cultura dell'automobile che da sempre prevale sul treno e, diciamolo, di indifferenza verso il trasporto su rotaia, lo dimostrano gli spots pubblicitari che tutti noi abbiamo visto in cui Celentano si guardava attorno rivolgendo a uno speaker domande idiote.

Lo so, non c'entra nula, ma... qualcuno può spiegarmi perché se supero un incrocio col semaforo rosso e investo una persona sono definito un pirata della strada ma se con la stessa autovettura affronto un PL senza barriere con la segnalazione d'allarme attiva e un treno m'investe il concetto si ribalta?

A parte questa digressione, abbiamo assistito ad un compiacimento nel dare sfogo all'esasperazione (giustificata) di quanti si sono visti nell'impossibilità di arrivare a destinazione in tempi ragionevoli, ma nessun cronista ha spiegato che una linea di importanza fondamentale come la Roma-Napoli, se bloccata, crea un tale ingolfamento da mandare in tilt non solo gli orari, progettati come se tutto dovesse funzionare per il meglio, ma anche il sistema nervoso del più amabile e cortese dei dirigenti movimento, professionalmente preparato a far circolare treni e non ad assistere i viaggiatori.

Ancora di più, nessuno ha spiegato che se il quadruplicamento della Milano-Napoli è buona cosa, lo sarebbe ancora di più snellire, e di molto, tutte quelle procedure relative alla costruzione dei nodi, delle linee di cintura e, soprattutto, diffondere una cultura del treno: esiste un nuovo logo e, tra breve tempo, il personale avrà nuove divise, tra Milano e Roma possiamo vedere circolare gli ETR 500, E.402, presto E.402B e E.412 sul brennero, ma tutte queste belle macchine percorreranno, salvo qualche lievissima variante, gli stessi tracciati delle gloriose vaporiere, delle grandi E.428 e 626, prontamente riparate da macchinisti che conoscevano profondamente i mezzi che venivano loro affidati.

Adesso, per un po' di tempo, gli occhi della stampa nazionale saranno puntati sul treno... magari sapremo quante richieste di locomotiva di soccorso sono pervenute a un deposito, poi più nulla, fino al prossimo incidente.

E si ripeterà la giostra di sempre.

**Alessandro Manfredi - 05 agosto 1997**

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**