



Eventi, naturali e non, sulle ferrovie italiane

L'Italia è un Paese geograficamente e geologicamente complesso. Basta dare un'occhiata sull'atlante per capire alcuni dei problemi naturali che affliggono il nostro sempre bellissimo territorio. L'intera penisola è attraversata da una consistente catena montuosa, gli Appennini, ed a nord è circondata dalle alte vette alpine. A causare questi innalzamenti della crosta terrestre è l'enorme spinta esercitata dal continente africano, causa primaria di devastanti terremoti che colpiscono ogni italiana regione. Tra tutti gli stati europei, l'Italia "vanta" anche questo primato, oltre a quello di essere l'unica nazione del Vecchio continente a possedere ben due vulcani attivi, l'Etna e lo Stromboli, ed altri due sotto stretta sorveglianza, Vulcano e il Vesuvio. Solo l'Etna crea comunque serie e frequenti difficoltà al sistema ferroviario, circondato com'è dalla Ferrovia Circumetnea, grazie alla quale è però possibile ammirare da vicino gli indimenticabili spettacoli di fuoco offerti dal gigante in costante attività. Le ferrovie, statali o private, che collegano il nord Italia con l'Europa sono sempre obbligate a valicare le Alpi attraverso tortuosi ed elevati percorsi, dove l'insidia delle frane e delle valanghe è costante in tutti i periodi dell'anno. Questo problema è presente anche sulle montagne del sud, dove pochi sanno che esistono stazioni la cui altitudine è superiore alla maggior parte di quelle svizzere, notoriamente con le ferrovie da montagna per eccellenza. Sulle linee a scartamento ridotto delle

Undicesimo capitolo - Foto 11.1: la ferrovia Circumetnea è certamente una delle più affascinanti al mondo. Il suo tracciato cambia ad ogni possente eruzione dell'Etna, soppiantata dalla potenza del vulcano. In questa immagine, del 15 aprile 2000, l'anziana "littorina" AL 56.06 (Fiat 1937) transita su un nuovo tratto nei pressi di Randazzo. In primo piano il mare di lava che nel 1981 ha ricoperto il vecchio percorso ed il casello accanto al quale transitava.

Calabro-Lucane sono presenti modernissime frese sgombraneve, utilizzate anche più di quelle in dotazione alle reti alpine. Costantemente esposta ai venti del Mediterraneo, l'intera penisola vive condizioni e mutamenti climatici impossibili altrove ed è anche questo un lato affascinante dell'Italia. Un problema difficile presenta l'impalpabile fenomeno della nebbia soprattutto nella Pianura Padana, condizionando non poco la viabilità compresa quella ferroviaria. I non più giovani fra noi ricorderanno l'uso dei petardi per le segnalazioni d'esercizio, applicati a mò di orologio sopra la rotaia: tre botte per dire che il segnale successivo era rosso! L'incuria della gestione dell'ambiente, causata dall'uomo, comporta invece i disastrosi effetti delle sempre più frequenti alluvioni che coinvolgono in ogni dove i tracciati ferroviari, con danni incalcolabili, così come il progredire degli incendi, dolosi, che spogliando il territorio offrono lo stesso ad ogni tipo di rischio e pericolo anche per lo stesso, egoista, essere umano.



Foto 11.2 (sopra): splendida cornice per l'insolito convoglio misto composto dalla motrice 542 (Ranieri 1954) e due carri merci della FCE (Ferrovie Circumetnea) nell'aprile del 1987. L'imponente mole dell'Etna si staglia netta sopra un mare di lava riversata dalle sue eruzioni, qui nei pressi di Bronte.



Foto 11.3: nei primi mesi del 1981 l'Etna scatenò una devastante eruzione che travolse vaste zone abitate, comprese le linee FCE e FS (Alcantara-Randazzo). Nella foto del 26 marzo vediamo la motrice ADe 19, in servizio ispezione linea, ferma al casello del km 75, nei pressi di Randazzo, risparmiato dalla lava che ancora fumante ha già sommerso i binari oltre il provvisorio PL, realizzato per accedere al fronte di sbaramento.

Foto 11.4: già di per sé il fatto di vedere in funzione uno spazzaneve non è cosa facile, se poi vi capita in una linea del sud Italia la cosa è ancora più inusuale. È il caso di questo SR2 2972 delle ex Ferrovie Calabro-Lucane (oggi Ferrovie della Calabria), a scartamento ridotto, ripreso a Camigliatello Silano la mattina del 28 dicembre 1982 da poco rientrato da un servizio notturno sui binari della Sila, dopo un'abbondante nevicata soprattutto in alta quota.





Foto 11.5: le sempre più frequenti ed abbondanti nevicate nel sud della Penisola, costringono le varie amministrazioni ferroviarie ad utilizzare ogni tipo di mezzo in caso di necessità. È il caso di questa anziana 401 a vapore (CEMSA 1931) delle ex Ferrovie Calabro-Lucane, a scartamento ridotto, utilizzata nella notte del 30 gennaio 1976 per sgomberare i binari dalla neve nella zona intorno a Potenza e ripresa nel locale deposito.

Foto 11.6: gli altipiani appenninici dell'Italia centrale, naturale spartiacque fra i due mari che circondano la penisola, sono flagellati, soprattutto d'inverno, da forti bufere di neve e vento che disturbano non poco il servizio ferroviario. Nella stazione di Polena, ad una quota di ben 1257 m di altitudine (una delle più alte della rete FS), è in arrivo il locale 5767 Sulmona-Carpinone con l'ALn 668.3335, nel febbraio del 1986, nel bel mezzo di una di queste bufere.





Foto 11.7: i terremoti sono una delle poco invidiate calamità che affliggono la nostra bella Italia. Nel 1980 un sisma di particolare potenza colpì Basilicata e Campania, con gravissime conseguenze. Ancora nel 1988, come illustra l'immagine, file di prefabbricati ospitavano la popolazione colpita, qui nei pressi della stazione di Prata-Pratola con due ALn 668 (1834 e 1871) in servizio tra Avellino e Benevento. Sullo sfondo il centro storico di Prata di Principato Ultra, seriamente danneggiato.



Foto 11.8: anche gli incendi sono una piaga per l'Italia, ma il più delle volte è solo colpa dell'uomo. Attorno alle ferrovie si possono però sviluppare incendi causati dalle scintille dei ceppi dei freni, ora che non c'è più la trazione a vapore che era invece una delle cause principali del fenomeno. Qui siamo nella stazione di Gesso sulla Messina-Sant'Agata di Militello, nell'agosto del 2000, con un principio di incendio però già sotto controllo del personale ferroviario.



Foto 11.9: l'Italia è circondata, quasi per intero, dal mare ed anche questo reca non pochi problemi alla viabilità ferroviaria. Centinaia di chilometri di linee corrono a ridosso della costa, un tempo area più facile per la costruzione dei tracciati (spesso pianeggiante) e le tempeste marine ne fanno spesso un facile bersaglio. Una forte mareggiata ha devastato, nel 1982, vari tratti della linea adriatica nei pressi di Ancona, inghiottendo coste, binari e strade laterali. Nella ricostruzione, provvisoria, erano scomparsi i lunghi rettilinei e il doppio binario procedeva tra tante curve. In una di queste è stato ripresa, nel 1987, la E.646.090 con il locale 12076 da Foligno per Ancona.

Foto 11.10: la neve nel nord Italia non è una novità, soprattutto nella possente catena alpina. Qui siamo nelle Alpi venete, sulla pittoresca linea del Cadore che da Venezia raggiunge Calalzo (ed un tempo non tanto lontano anche Cortina, con una rimpianta ferrovia oggi dismessa). Nella stazione di Alpago sono oggi (foto del 6 febbraio 1983) in sosta due anziane ALn 772, la 3402 e la 3401, in servizio sostitutivo come espresso 617 "Cadore" al posto dei soliti convogli Breda ex TEE.





Foto 11.11: la neve in val Pusteria non è una novità, però quando è tanta si faceva ricorso, al tempo della trazione Diesel, all'adozione di una macchina di maggior peso davanti alle leggere ALn 668, come in questa foto del 31 marzo 1975 con la D.341.1024 (in coda la D.341.1025) in arrivo a Fortezza da San Candido.

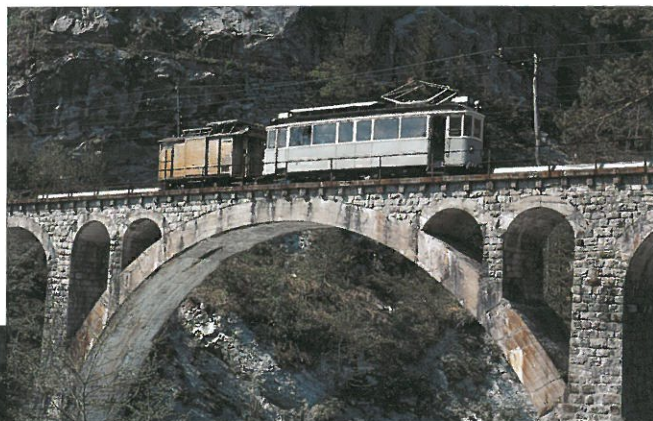


Foto 11.12: devastanti alluvioni colpiscono sempre più spesso le ferrovie italiane, sovente causate per colpa dell'uomo. Nel 1978 una di queste colpi la ferrovia della Val Vigizzo, compreso il ponte sul Melezzo nei pressi di Iselle-Olgia, strappando i binari e la linea aerea. Lo stesso ponte com'era, nella foto a lato, con la motrice 5 ed un carro di servizio nel 1977.





Foto 11.13: il valico del Brennero è, notoriamente, uno dei più terribili dal punto di vista meteorologico. Le abbondanti nevicate, nonostante la quota non elevata, sono all'ordine del giorno nell'intero arco invernale, con seri problemi sul servizio ferroviario. Nel 1989 una di queste bloccò la linea per alcune ore ed il primo treno in transito giunse così "mascherato" a Colle Isarco. I tergicristalli non erano sufficienti a pulire i vetri della E.633.026 e la condotta "a vista" ebbe termine con l'intervento dei macchinisti: da qui a Bolzano la linea scende di quota.

Foto 11.14: se la quasi totalità del territorio nazionale è formato da montagne, con i loro problemi naturali comuni in ogni dove, quelle poche terre di pianura non sono meno in quanto ad eventi particolari. La più importante è la Pianura Padana che è anche quella dove, per effetti legati alla sua posizione geografica, è più intenso il fenomeno della nebbia. L'impalpabile manto è a volte talmente fitto da creare non pochi problemi anche al servizio ferroviario, soprattutto sulle linee minori. Qui siamo a Ciriè sulla Torino-Ceres, il 28 dicembre del 1988, ed i passeggeri appena scesi dalla ALn 668.M.004 e rimorchiata Ln 882.R.3 sembrano creature fantasma.

