

Come in un film di Ridolini. O, se preferite, come la portaerei di Trump che invece di

dirigersi verso la penisola coreana aveva fatto rotta per l'Australia. Ma invece è accaduto sulla linea ferroviaria Palermo-Messina, con il rischio di una tragedia, vittime - al solito - un centinaio di pendolari che tornavano a casa. Dunque, qualche giorno addietro, da Palermo parte in orario, alle 20.20, l'ultima corsa della giornata dell'elettrotreno diretto ad Agrigento. Tutto bene? Tutto bene per una quarantina di chilometri, sino alla stazione di Fiumetorto, nei pressi di Termini Imerese. Saliti altri pendolari, il treno riparte ma lì c'è un vero e proprio bivio: e qui, invece di prendere a destra (appunto verso l'interno dell'isola e quindi dirigersi ad Agrigento), il treno prosegue sulla tratta tirrenica, verso Messina!



Oibò. Il primo ad accorgersene è naturalmente il macchinista, che prima rallenta dolcemente e poi frena piano piano per evitare il panico dei viaggiatori. Ma, impietriti e comunque impauriti, anche i pendolari, che conoscono il percorso a memoria, si sono accorti di quel che è successo e che sarà definito "un errore tecnico" dalle Ferrovie: "errore" non del macchinista ma del marchingegno

elettrico che avrebbe dovuto orientare lo scambio. Per prima sbotta in una sfuriata Tania Di Marco, presidente del comitato pendolari della Palermo-Agrigento. E la sfuriata sarà lanciata attraverso i social:

Quel che è successo è molto, molto grave e scandaloso, non tanto per il problema del ritardo e nemmeno per l'errore in sé. Ma perché in molti di noi il pensiero è andato immediatamente, quando abbiamo capito che cos'era successo, a quello che è accaduto l'anno scorso sulla linea ferrata Bari-Barletta.

Paragone esatto e impressionante. Come sulla linea pugliese, così a Fiumetorto lo scandalo consiste nel binario unico, tanto più enorme in Sicilia (rispetto alla Puglia) dove su 1.350 chilometri di ferrovie solo 180 - centottanta! - sono a doppio binario, e non c'è doppio binario nella tratta dello "errore".

Ora attenzione: con l'identico rischio di quel che era accaduto tra Andria e Corato nel luglio 2016 (ventitrè morti, cinquantasei feriti) ma con modalità diverse, il macchinista dell'elettrotreno dei pendolari, lancia l'allarme e chiede aiuto, anche materiale, di una squadra di ferrovieri della stazione di Fiumetorto: stop a qualsiasi altro convoglio in circolazione, verifica delle circostanze ambientali, mobilitazione di uomini e mezzi per garantire una lentissima marcia a ritroso.

Solo allora il macchinista passa dalla testa alla coda del convoglio e, con prudenza e massima cautela, fa una diecina di chilometri a ritroso sino a riguadagnare il famoso bivio, ed imboccare finalmente la via giusta verso la città dei templi. Mezz'ora di ritardo per il va-e-vieni, ma metà del tempo poi recuperato dal bravo ferroviere vittima di scambi à gogo.

E dire che la stazione di Fiumetorto ha una sua piccola storia, collegata anche e proprio allo scandalo del binario unico. Lo scalo (che ha avuto la sua grande fortuna solo negli anni Settanta con l'apertura e poi la chiusura dello stabilimento Fiat di Termini Imerese) era stato creato nel 1869 giusto con l'apertura della linea Palermo-Agrigento. Divenne in seguito una stazione di bivio, con l'apertura nel 1887 della diramazione per Cefalù, primo tratto della Palermo-Messina. Vero è che nel 1960 fu raddoppiata la linea tra Fiumetorto e Palermo ma (ecco un "ma" che è la chiave di tutto) rimase ed è rimasto il binario unico dalle due diramazioni per Messina e per

Agrigento...Ancora Tania Di Marco, l'animatrice del movimento pendolari:

Come può succedere una cosa simile nel 2017, soprattutto dopo i fatti di Bari, in una regione praticamente tutta a binario unico? È inammissibile, eppure continua a succedere. E per quanto ancora accadrà?

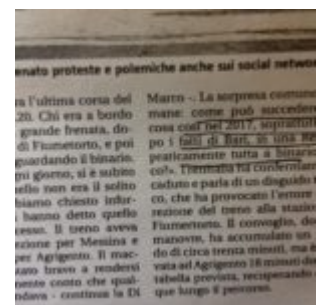
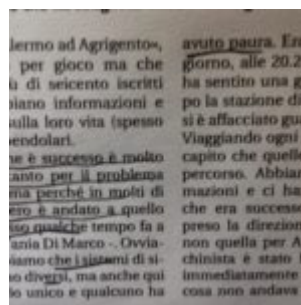
La domanda va girata (ma non si è mosso alcun deputato o senatore, neppure siciliano, neppure tra quelli più prolifici nel sottoscrivere le più inutili interrogazioni) al ministero dei Trasporti, alle

Ferrovie dello Stato e, soprattutto a Rfi, il gestore della rete ferroviaria italiana.



*Il disastro ferroviario avvenuto il 12 luglio in Puglia:*

Questo perché i casi di Barletta (tragedia consumata) e, ora, di Fiumetorto (tragedia evitata) sono tutt'altro che casi isolati. Gli è che la maggior parte della rete, più della metà, è ancora a binario unico: oltre novemila chilometri sui sedicimila gestiti da Rfi. Ma il dato si accresce in assoluto e in percentuale se si contano anche le reti in concessione e cioè non controllate direttamente dallo Stato: ben seimila su un totale di seimila e cinquecento chilometri. Sono a binario unico tutte le linee della Val d'Aosta, oltre il novanta per cento di quelle di Molise e Basilicata, l'87 per cento della Sicilia, oltre l'80 della Sardegna. In teoria il binario unico dovrebbe essere riservato alle zone in cui c'è un limitato traffico di passeggeri, merci e convogli. In teoria, ché nella pratica accade che persino sulla frequentatissima tratta Genova-Ventimiglia, dove cui scorre anche gran parte del traffico passeggeri-merci diretto in Francia, i treni si spostano ancora su un solo binario...



La vicenda, con le dichiarazioni di Tania Di Marco, raccontata da *Il Giornale di Sicilia*