

L'ULTIMO TRENO PER PENNE

di Candido Coatiti (Editoriale pubblicato il 29/09/2006)

Alle ore 18 dei 13 giugno 1963, il Capo treno sig. Nobilio soffiava puntualmente nella sua trombetta di ottone per dare la partenza all'ultimo treno per Penne.

Ma il suo era fiato sprecato: tutti i viaggiatori si erano accomodati sull'autobus poco distante e dai finestrini ammiccavano senza espressioni questo vuoto cimelio ferroso, che per tanti anni aveva trasportato i loro padri, i loro nonni e forse anche qualche bisnonno.

Dopo essersi guardato mestamente intorno, riponendo la trombetta nella borsa di cuoio nero a tracolla, si rivolgeva al conduttore sig. Catena con queste parole: "Torniamocene in deposito, il nostro treno finisce qui".

Con quest'ultimo soffio di trombetta la Ferrovia Penne Pescara chiudeva quel giorno di quarantatrè anni fa un'epoca, una mentalità, un modo di vivere. Forse tutto sommato, viaggiando sul trenino ed attraversando le belle e profumate campagne della vallata dei Tavo specialmente in primavera era proprio un bel viaggiare.

La gente non aveva fretta, un simile viaggio poteva durare anche due ore per coprire il percorso di 40 chilometri e c'era qualcuno che si portava da casa la colazione, vino e frutta compresi. Scartava il panino con dentro la frittata appena il treno rispondeva con un doppio fischio alla trombetta, prendendo a salire per i ripidi tornanti.

Quando sbucciava l'arancia o la mela, almeno un quarto del percorso era già fatto. Quanti ricordi su quel trenino! in città alle 5 in punto alla partenza da Pescara Porto con il fischio lacerante e il suo sferragliare svegliava tutti, anche coloro che con il trenino non avevano nulla a che fare, ma era come un saluto di buona giornata. Grandi manovre al piazzale antistante la Stazione Centrale per allineare le rimorchiate e poi il viaggio per Montesilvano, Loreto Aprutino, Penne. Non cito le tante altre stazioni del trenino che erano nella maggior parte distanti almeno dai 10 ai 20 chilometri da paese. Chi ad esempio scendeva alla Stazione di Moscufo, si trovava davanti a un casello ferroviario da cui partiva una interminabile strada polverosa ed in salita Per Moscufo città.

L'idea di costruire questa ferrovia con un siffatto tracciato era nata e non poteva essere altrimenti, da una mente politica che voleva a tutti i costi dare prestigio alle città di Loreto e di Penne. Chi parla di Acerbo, chi fa altri nomi. Di certo c'è che in trent'anni di esercizio dal 1929 epoca della entrata in esercizio, questa ferrovia ha portato grandi benefici a tutte le popolazioni della vallata del fiume Tavo, in un'epoca in cui il biroccino o al massimo la bicicletta, erano gli unici mezzi di trasporto, quando non si ricorreva al dorso

dei mulo. Poi la guerra, i bombardamenti, la distruzione di tre quarti del tracciato e la ricostruzione a tempo di record, compreso il rotabile, con entusiasmo indescrivibile.

Ma i tempi evolvono, il trasporto delle merci si trasferisce sui primi autocarri e il numero dei viaggiatori diventa sempre più striminzito, di contro a spese più pesanti.

Di qui le vicissitudini finanziarie della Società FEA concessionaria che, navigando in acque sempre più torbide, ricorreva perfino alla coproduzione di un film strappalacrime "La bella addormentata" titolo provvisorio, che non vide mai lo schermo, ma che mandò diritto in galera qualche amministratore. Fallimento della società, gestione in danno affidata dallo Stato, Gestione Governativa durata alcuni decenni. E la nuova gestione ne fece di strada, tra mille difficoltà ed incognite, il primo timido passo verso la sostituzione anche del tratto urbano di tranvia da Pescara centro alla Pineta dannunziana seguito dall'assunzione di servizi di concessione comunale di altra azienda urbana di trasporto (Forlini) unitamente al personale (35 dipendenti), per la riorganizzazione di un piano organico di trasporto urbano della città di Pescara.

Un periodo difficile per la eterogeneità del personale, sia per la difformità del trattamento economico, ma soprattutto per l'assoluta e totale mancanza di entusiasmi e per l'assenza di un minimo di fiducia verso i dirigenti.

Rapporti travagliati, talora tesi sul piano sindacale, scioperi a non finire dopo interminabili riunioni.

La scelta aziendale su "tutto gomma" aveva creato confusione, perplessità, rammarico. Non era facile convincere i lavoratori che l'azienda doveva assolutamente adeguare il mezzo di trasporto alle mutate esigenze. Se si voleva sopravvivere e conservare il posto di lavoro, bisognava rendersi veramente utile alla collettività, assumendo cioè un ruolo di spinta piuttosto che di rimorchio. Andando a fare il bilancio su tanti anni di intenso lavoro organizzativo, non c'è alcun dubbio che la soluzione più difficile e sofferta di allora è risultata quella giusta.

La Gestione Governativa Ferrovia Penne Pescara completò la trasformazione con l'attuale nuova sede, dandosi un'immagine più rappresentativa e funzionale coronata dal successo di aver saputo infondere nel personale sicurezza, fiducia e sicuramente anche entusiasmo che sono alla base per un lavoro proficuo. Di ciò ne è l'unanime consenso e la stima che in più occasioni gli Utenti e la Stampa le riconoscono ed è il premio più ambito per l'azienda, ma soprattutto per i lavoratori.