

Odissea Treni, il viaggio del far west tra i disagi dei pendolari

PESCARA. Fabio, Raffaella, Giovanni sono facce diverse della stessa medaglia: l'emergenza treni.

E' da loro che parte il viaggio più lungo e travagliato, non quello fatto di binari ferrati ma di sacrifici, levatacce, attese estenuanti sulle banchine, sotto la pioggia, la neve, il freddo pungente per andare ogni giorno al lavoro. Tutti hanno un pacco regalo sotto l'albero quest'anno per le istituzioni, il pacco "Vergogna".

Come Gerlando Fabio Sorrentino che lavora in un albergo a Pescara, non trattiene lo sfogo e si complimenta sarcastico con Trenitalia. «Complimenti vivissimi a Trenitalia», dice riferendosi alle recenti misure messe in campo dall'azienda, «per avere dato un tale generoso contributo all'aumento dell'inquinamento atmosferico come a quello del traffico stradale, al rischio di incidenti mortali, della diminuzione dei parcheggi, della pesante penalizzazione del diritto alla mobilità di cittadini, lavoratori e turisti, della perdita di molti posti di lavoro e di chi quotidianamente si troverà costretto d'ora in poi ad affrontare tutto questo».

Ma non risparmia di certo chi avrebbe potuto fare qualcosa ma non l'ha fatto. «Complimenti vivissimi», continua, «all'inerte ed inerte classe politica locale che ha permesso tutto questo! Un lavoro da manuale, non c'è che dire! Altro che globalizzazione». Ma lo sfogo cede il passo al suo racconto, che poi è quello di centinaia di abruzzesi pendolari. Lui vive a Giulianova, ma da molto tempo lavora a Pescara. Fino all'altro giorno prendeva il treno, l'Espresso 924 Lecce-Bolzano alle ore 23:00 per tornare a casa. Ma da domenica sera l'aria è cambiata.

«Vi spiego come nel 21° secolo», racconta come un fiume in piena, «fu impedito ad un cittadino di raggiungere Giulianova provenendo da Pescara. Queste corse notturne sono state da oggi soppresse (con la conseguente perdita di numerosi posti di lavoro), pertanto chi, come me, deve spostarsi da Pescara per raggiungere le cittadine limitrofe in un orario compreso fra le ore 21:00 circa e le ore 05:00 della mattina successiva, è costretto da ora in poi a farlo in automobile, perché una città capoluogo di provincia come Pescara non dispone, in tale estesissima fascia oraria, di alcun tipo di collegamento ferroviario o di autobus di linea che la colleghino ad altri importanti centri urbani costieri».

E pensare che di giorno tra una corsa ed un'altra c'è una distanza di soli quindici minuti, di notte invece il buco d'attesa diventa una voragine circa otto ore.

Per non parlare di tutte le conseguenze: le persone per raggiungere il posto di lavoro useranno le automobili e contribuiranno all'aumento di incidenti, di traffico, ai problemi di parcheggio e all'inquinamento; del resto l'aria a Pescara è respirabilissima.

«Qui, a breve», conclude, «saremo capaci di prendere un aereo che in poche ore ci porti da Pescara a Pechino o a Sydney, ma intanto non sapremo più come arrivare da Pescara a Giulianova».

C'è chi aspetta e spera ancora in qualche grazia divina o che qualcuno riesumi qualcuna delle infinite promesse che ha fatto. Raffaella Antinucci si è messa ormai l'anima in pace. Da tre anni fa una vita

massacrante; viaggia tutte le settimane (parte il lunedì e torna il giovedì) tra Pescara e Napoli in bus con l'autolinea Arpa o con la Satam. Un vero calvario di 4 ore (se tutto va bene e non c'è traffico in entrata a Napoli). Non tanto per i bus che sono comodi quanto per il traffico, i tornanti.

Ogni volta «il viaggio della speranza» come lei stessa lo chiama, inizia da Pescara, direzione Sulmona. «Da Sulmona a Caianiello», racconta, «si percorre solo la statale 17, ovvero 2 ore e mezza di curve e rallentamenti. L'unica sosta in cui è consentito scendere è quella di Roccaraso. Da Caianiello si riprende una strada a scorrimento veloce e poi l'autostrada per Napoli. Di solito per entrare a Napoli occorre in media una mezz'ora in più rispetto all'orario di arrivo, dico in media, perché nel periodo natalizio, per esempio, si è arrivati anche a 2 ore (per un totale di 6 ore sul bus). Nella tratta Napoli-Pescara, invece, oltre al traffico in uscita dalla città e ai possibili rallentamenti dovuti, in inverno, al ghiaccio e alla neve nella zona di Roccaraso, molto spesso il bus viene fermato dalla Guardia di finanza, di solito nei pressi di Venafro».

Ma quello che le pesa di più (anzi pesa sul suo portafoglio) è il costo del biglietto aumentato di 6 euro (solo andata). «E' una vergogna», si sfoga, «si è passati da 18 a 24 euro per la sola tratta Pescara-Napoli. Quindi, per percorrere i 250 km che separano Pescara da Napoli ogni settimana trascorro 8 ore sul bus, pagando 48 euro. Nel giro di 3 anni mi sono trovata a pagare 12 euro in più a settimana, ovvero quasi 50 euro in più al mese, senza che il mio stipendio sia aumentato di un euro, nel frattempo».

Nel giro di 3 anni l'ultimo aumento che risale all'inizio del 2011, era stato giustificato con il pedaggio, poi mai introdotto, dell'asse attrezzato. E nonostante il pedaggio non sia stato introdotto l'aumento di 2 euro non è stato abolito. Di andare in treno non ci pensa neppure perché praticamente impossibile.

«La soluzione ferroviaria Sulmona-Napoli non compare dallo scorso gennaio», continua, «dovrei cambiarne 3 e impiegherei 8 ore e mezza circa. Fino allo scorso anno l'unica soluzione fattibile via treno era quella di prendere il regionale per Sulmona, e di lì cambiare per Napoli (6 ore e mezza in totale). Dal 2011 sul sito di Trenitalia non compare più nemmeno questa alternativa, forse in conseguenza della soppressione della tratta Sulmona-Castel Di Sangro». A proposito della linea Sulmona- Castel Di Sangro l'assessore regionale ai Trasporti Giandonato Morra non aveva in mente grandi soluzioni, trattative in corso per salvarla? Non diceva che avrebbe tirato fuori dal cilindro grandi idee? Tutto tace ed è fermo.