

Con lo stesso tempo impiegato si può andare e tornare da New York

Napoli-Catanzaro: 15 ore da incubo

Ecco come un viaggio di circa sei ore si è trasformato in una vera e propria odissea per un ignaro pendolare

La mia odissea di pendolare delle vacanze comincia un giovedì pomeriggio, quando poco dopo le 18, già munito di biglietti e relativi supplementi, approdo nell'atrio della stazione centrale di Napoli. La destinazione del viaggio non è né sperduto paese della Lucania, né un inaccessibile borgo della Val Brembana, bensì lo scalo marino del capoluogo della Calabria: Catanzaro lido.

Debitamente istruito dal sito delle Ferrovie dello Stato (www.trenitalia.it) devo decidere se prendere l'Intercity delle 18 e 12 minuti o l'Eurostar delle 19 e 10, rispettivamente attesi a Lamezia Terme centrale alle 21 e 43 e alle 22 e quattro minuti; comunque in tempo per prendere l'ultima coincidenza per Catanzaro lido.

Il primo, l'Intercity, viaggia con quasi mezz'ora di ritardo, l'altro, il pendolino, con circa quindici minuti. Chiedo a dei ferrovieri lumi. Cinque minuti dopo sono sull'Intercity. Prendo posto nella carrozza ristorante, l'unico angolo del treno in cui è possibile trovare uno sgabello non occupato. Alle otto e mezza il treno è in vista della stazione di Sapri. Chiedo a un controllore se il ritardo è stato recuperato. Al suo "solo in parte", chiedo notizie dell'Eurostar. "È subito dietro di noi", risponde, aggiungendo anche che, a Lamezia, il pendolino "arriverà certamente prima di noi".

Alle nove meno venti sono sulla banchina della stazione di Sapri: con un occhio guardo l'Intercity ripartire e, con l'altro, la tabella degli orari, che per l'Eurostar annuncia un ritardo di cinque minuti. Vado in biglietteria. Pago la differenza per poter salire sul nuovo treno. Alle nove meno qualche minuto sono nuovamente a ridosso dei binari, ma una voce avverte che il supertreno viaggia con un quarto d'ora di ritardo. Cinque minuti dopo il ritardo è di venticinque minuti che diventano, quasi subito, trenta. Preoccupato mi rivolgo a un ferroviere, che mi manda dal dirigente e, quest'ultimo, dall'assistente i viaggiatori.

Venti minuti dopo le nove ho già appreso che il "mio" treno era "morto", un paio d'ore prima, alla stazione di Nocera Inferiore. Cosa fare? "Non si preoccupi - spiega l'uomo in divisa verde-bleu - a Salerno stanno organizzando un nuovo convoglio". Più indispettito che stupito



per quanto mi andava accadendo, chiedo perché mi sia stato consigliato di scendere dall'Intercity, quando - via telefono - c'era la possibilità di conoscere qual'era stato il destino del treno "che viaggiava subito dietro di noi". E ancora, perché due ore dopo che l'Eurostar era "morto" c'era, a Sapri, una biglietteria che continuava a staccare ticket per un treno che non sarebbe più arrivato? Infine, la mia coincidenza, che a quel punto del viaggio era definitivamente persa. "Abbiamo pensato anche a questo - aggiunge l'assistente - il treno proseguirà per Reggio Calabria".

"Reggio Calabria? - incalzo sconcertato - ma io devo andare in tutt'altro posto". "Facciamo in questo modo - riprende lui - quando arriverà a Lamezia Terme chiedi al capostazione. Adesso devo lasciarla che il mio turno è finito. A proposito, quanto arriverà a destinazione non dimentichi di chiedere il rimborso... Le spetta". Cinque minuti dopo l'assistente è sul treno che lo riporterà a casa. Io, invece, mi trovo a due ore e mezza di treno da Napoli e a circa duecento chilometri di distanza dalla stazione meta finale del mio viaggio.

Alle dieci e mezza il ritardo dell'Eurostar fantasma è di centoventi minuti, che un'ora dopo diventano centottanta. Alle 23 e cinquanta due fari squarciano il buio della notte di Sapri. Un attimo dopo sfilano anche i volti sfiniti di centinaia di passeggeri che, da Salerno alla città della Spigolatrice, hanno impiegato più di cinque ore. Un prolungato stridere di fre-

ni. Uno sbuffo. Si aprono le porte. Inseguito da un nugolo di persone infuriate discende da una carrozza anche un ferroviere. "Non so niente. Chiedete al capotreno": esordisce ancor prima che gli venga fatta la domanda. "Proseguiamo per Reggio Calabria - aggiunge un collega - Catanzaro? No. Non è previsto alcun servizio sostitutivo". E, con fare complice, aggiunge: "Se fate casino potremmo - forse - mettervi a disposizione un autobus". Nel frattempo arriva l'acqua (dopo cinque ore era il minimo che si poteva offrire agli esausti passeggeri). Il treno si muove. Praja, Scalea... dai diffusori una voce metallica annuncia che da Paola sono stati organizzati dei servizi sostitutivi per chi deve raggiungere Cosenza. Ma di Catanzaro niente. All'una, quando i più hanno ceduto alla stanchezza e al sonno, il treno lascia Paola. Poi inaspettato arriva l'annuncio: "Sul piazzale della stazione di Lamezia Terme è stata predisposta un'autocorsa per Catanzaro e Catanzaro lido". Salgo, con un'altra decina di persone sul bus, un'ora dopo ne discendo. Guardo l'orologio sono le due e quaranta.

La tregua è di settantadue ore. Difatti, memore di quanto mi era accaduto solo tre giorni prima, ben mi guardo di prenotare su un Eurostar il viaggio di ritorno. Da Catanzaro lido, la prima moto-locomotiva per Lamezia parte alle sei meno venti di mattina. Un'ora dopo sono arrivato alla prima meta del viaggio. Il tempo di un cappuccino e sette minuti prima delle otto salgo sull'Intercity per Torino, il cui arrivo a Napoli è previsto un quarto d'ora prima di mezzogiorno. Tutto va bene. Fino a Eboli, quando in aperta campagna il treno subisce (l'inatteso?) stop. A Napoli ci arrivo quasi all'una, senza nemmeno poter beneficiare del rimborso che "Non le spetta, in quanto non avevo il posto prenotato". Guardo l'orologio, che nel frattempo è diventato una vera e propria ossessione, e mi accorgo che per andare a Catanzaro (758 chilometri, tra andata e ritorno) ho complessivamente impiegato quindici ore. Grosso modo, lo stesso tempo che ci vuole per andare e tornare da New York. Ma qualcuno, per favore, lo dica anche all'amministratore e al direttore delle Ferrovie dello Stato.

Nico Pirozzi