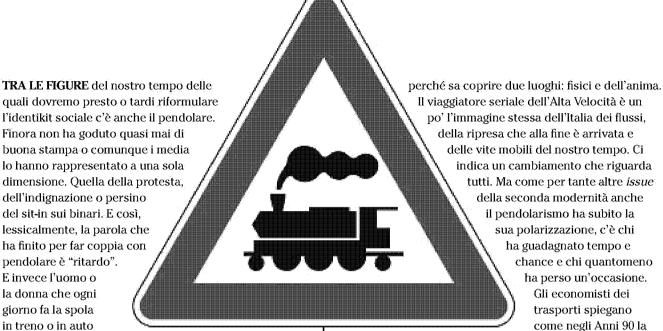
tra la residenza e il

Attenti al treno



Il viaggiatore seriale dell'Alta Velocità è un po' l'immagine stessa dell'Italia dei flussi, della ripresa che alla fine è arrivata e delle vite mobili del nostro tempo. Ci indica un cambiamento che riguarda tutti. Ma come per tante altre issue della seconda modernità anche il pendolarismo ha subito la sua polarizzazione, c'è chi ha guadagnato tempo e chance e chi quantomeno ha perso un'occasione. Gli economisti dei trasporti spiegano come negli Anni 90 la politica italiana abbia

scelto di spendere le sue fiches sull'alta velocità di collegamento a 300 km orari tra le città e abbia messo in secondo piano la modernizzazione dei nodi ferroviari all'ingresso di quelle stesse città. Risultato: i pendolari che arrivano relativamente più da vicino non ne hanno guadagnato granchè. Anzi, aspettano pazientemente e vedono passare i Pendolini, guardano nervosamente l'orologio e sperano che almeno la metropolitana non abbia deciso di fare le bizze anche lei.

lavoro può raccontarci molto di più. Delle sue scelte e del mondo che viviamo. Prendiamo il pendolare dell'Alta Velocità che quotidianamente va da Torino o da Milano fino a Bologna e da Firenze o da Napoli alla volta di Roma: è quasi sempre un manager o un professionista, talora un creativo. Con la sua scelta e il suo abbonamento oggi finisce per indicare un nuovo stile di vita, quello di chi non rinuncia alle occasioni di lavoro ma presidia con attenzione estrema gli affetti familiari, quello di chi pendola



L'Alta Velocità è una grande conquista nazionale. Ma i treni locali sono spesso lenti, affollati, sporchi, insicuri. I pendolari lo sanno bene. A loro abbiamo dedicato le prossime pagine



giovedì 12.10.2017

Binari Amari

La Circumvesuviana somiglia al Far West. Solo nei tre mesi estivi ci sono stati 30 casi di aggressione. Maria non viaggia mai da sola: «Qui dentro fa paura». Salvatore tranquillizza chi sente puzza di freni bruciati: «È sempre così, 'sti treni sono troppo vecchi»

DI ROBERTO RUSSO

LE PORTE SCORREVOLI si richiudono a stento. Alle 7.30 del mattino nei vagoni siamo già pigiati l'uno contro l'altro. Caldo, tanfo pestilenziale, si respira a fatica. «Aprite quel finestrino», urla un passeggero. Ci prova un uomo di mezz'età, ma dopo qualche minuto deve arrendersi: è bloccato. Ai primi di ottobre in Circumvesuviana si suda come in pieno agosto. L'aria condizionata? Un miraggio per la maggior parte dei convogli che risalgono a trent'anni fa. I pendolari li chiamano i «carri bestiame». Non hanno torto. Una corsa ordinaria, da Sorrento a Napoli, nelle ore di punta si trasforma in una gara di resistenza.

Va così ogni santo giorno a bordo degli sporchi e malandati trenini a due elementi che collegano cinquanta Comuni dell'hinterland napoletano con il capoluogo, trasportando una media di centomila viaggiatori ogni ventiquattr'ore. Studenti, impiegati, turisti, immigrati, venditori ambulanti; ma anche borseggiatori a caccia di facili prede. Sono le facce del popolo della Vesuviana. Gli habitué entrano nei convogli con aria guardinga. Chi è dotato di zaino o tracolla si mette spalle al muro per evitare brutte sorprese. Portafogli e smartphone dirottati nelle tasche anteriori. Nei tre mesi dell'estate appena trascorsa si sono verificati 29 borseggi ma anche 30 casi di aggressione fisica. Vittime prescelte le ragazze. «Qui dentro ho paura, perciò non viaggio mai da sola ma sempre con le mie amiche» spiega Maria Scielzo, studentessa universitaria, indicando Sabrina e Manuela sedute accanto a lei. Intanto alla fermata di Torre del Greco il treno non riparte. C'è un problema: due ambulanti senegalesi vorrebbero entrare con i loro carrozzini stracolmi di merci, impresa impossibile. Uno dei due piazza l'ingombrante bagaglio tra le porte e cerca di contrattare il permesso di salire con i viaggiatori inferociti. «Guagliò, non è aria, vai via!» gli urlano in coro. Quello mormora qualcosa ma non arretra. In un attimo gli animi si scaldano. Per fortuna accorre il controllore e tenta una mediazione:



«Prendete la corsa successiva, passa tra mezz'ora». Poi gli viene un dubbio: «Ma il biglietto ce l'avete?». Solo allora i senegalesi si arrendono.

Ci sono tratte come Sarno in cui la Circum somiglia a un treno del Far West: assaltato da manipoli di disperati che devono spostarsi da un paese all'altro per vendere qualche cianfrusaglia e rimediare il pranzo. Su Facebook gruppi di utenti denunciano l'invasione straniera. Scrive Loreto Ferrara: «Ho preso il treno delle 18.15 da San Giuseppe Vesuviano per Napoli. Chiedo al capotreno di controllare gli extracomunitari attorno a me. La sua risposta? Se lo facessi non arriveremmo a Napoli

SCATOLA DEI NUMERI

Pendolari in arrivo ogni giorno a Napoli 130.000;



Treni al giorno in arrivo 566

giovedì 12.10.2017





vivi». La sicurezza resta un problema grave. Nella stazione di Castello di Cisterna due anni e mezzo fa una ragazza venne stuprata alle cinque del pomeriggio. Umberto de Gregorio è da poco a capo dell'Eav, la holding dei trasporti pubblici che era sull'orlo del fallimento ed è stata salvata con un'iniezione di 600 milioni dal Governo Renzi, «Abbiamo chiuso il 2016 con 30 milioni di attivo ma la situazione è pesante», ammette de Gregorio. «Un terzo delle stazioni non sono presidiate, servirebbero 17 milioni in più all'anno che non abbiamo. Occorrono più controlli, maggiore presenza delle forze dell'ordine, ma anche più senso

civico da parte dei cittadini». Mica facile. Ad agosto un treno rimesso a nuovo è stato imbrattato dai writers subito dopo la consegna. Nel frattempo siamo arrivati alla stazione di Barra, si sente puzza di freni bruciati. «Nessun problema, è sempre così, 'sti treni sono troppo vecchi» dice Salvatore Esposito, metalmeccanico. Fino a qualche anno fa, siccome non c'erano soldi per pagare i fornitori, i pezzi di ricambio venivano smontati da un convoglio e montati su un altro, così il numero di quelli in circolazione si è ridotto della metà. Ora, per rilanciare il servizio si punta sui due treni appena arrivati, sul revamping di altri 37 e sull'acquisto

di 15 nuovi mezzi. Un piano che verrà completato tra un anno. «Far circolare questi treni equivale a girare su una Fiat 500 degli Anni 60» conclude de Gregorio. Capita che dai carrelli si sprigioni fumo nero e denso, come il 9 febbraio a Casalnuovo. Il nostro viaggio invece si conclude nel modo migliore: sani e salvi alla stazione di Napoli con appena cinque minuti di ritardo. Le porte si aprono e finalmente si respira. Usciamo tutti più sollevati e nemmeno l'immagine della scala mobile ferma può metterci di cattivo umore.

ROBERTO.RUSSO@ CORRIEREDELMEZZÓGIÓRNO.I



Corse cancellate ogni mese 2.393;

Reati denunciati sui treni nel 2016 460





giovedì 12.10.2017

Binari Amari

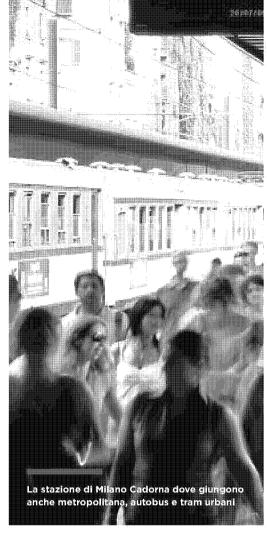
Treni insufficienti negli orari di punta e poche informazioni: così si riassumono i disagi per chi ogni giorno raggiunge la metropoli. Ma qualcosa si muove: dal 2019 ci saranno 160 nuovi convogli. E per la sicurezza a bordo, sono arrivati i vigilantes

DI GIAMPIERO ROSSI

«NO, NON MI DISTURBA, sono in treno...». Intervistare i pendolari non è difficile, perché all'ora in cui altri lombardi stanno correggendo i compiti ai figli, fanno la spesa, sudano in palestra, loro sono ancora seduti nella solita carrozza del solito treno. Naturalmente se hanno trovato posto, se i vagoni sono tutti agibili e se il treno c'è ed è in orario. Intendiamoci: anche dal punto di vista ferroviario, la Lombardia è tutt'altro che una landa desolata. Nella regione più mobile d'Italia (16 milioni di spostamenti quotidiani), i 700 mila utenti giornalieri dei binari possono contare su un treno ogni mezz'ora nelle tratte più trafficate e su uno ogni 6-8 minuti lungo i tragitti metropolitani. Ma le buone notizie si incrociano con i cahiers de doléances di migliaia di pendolari, l'esercito dei migranti a ore che ogni santo (o dannato) giorno devono fare i conti non soltanto con gli inevitabili tempi di spostamento ma anche con più evitabili disagi: treni strapieni, ritardi, guasti, carenza di informazioni, a volte insicurezza.

«Le composizioni dei treni sono ormai insufficienti nelle ore di punta» riassume Andrea Mazzuccotelli, neo ingegnere che ha sudato la sua laurea tanto al Politecnico quanto sulla linea Saronno-Milano «a bordo i controlli tendono più all'eccezione che alla routine, al punto che a volte sono i passeggeri senza biglietto a inseguire il personale e non viceversa. E poi c'è carenza di informazioni tempestive per ritardi e soppressioni».

Sono vecchie questioni, eternamente affrontate, perpetuamente aperte. Trenord, l'azienda che gestisce oltre il 60 per cento del traffico ferroviario lombardo (quasi mezzo milione di viaggiatori al giorno), ha messo in circolazione un'ottantina di nuovi convogli negli ultimi due anni e dal 2019 ne arriveranno altri 160. Ma oltre un certo numero di carrozze non si può comunque andare, spiegano i tecnici, questione di infrastrutture. Le informazioni? «C'è un'app di ultima generazione». E per la sicurezza, in seguito agli episodi più brutali (persino



un'aggressione a colpi di machete), tra polemiche e vincoli giuridici, sono 30 i vigilantes sulle carrozze Trenord (dato luglio 2017). Studi di mercato spiegano che i pendolari sono soltanto il 50 per cento dell'utenza. Ma per le centinaia di migliaia di forzati del binario quel su e giù quotidiano è un pezzo di vita. La giornata di Manuel Carati, che ha già speso 15 dei suoi 44 anni lungo la Varese-Milano, comincia alle 7.52 al binario 6 della stazione di Gallarate. Quaranta minuti dopo dovrebbe essere a Milano, Porta Garibaldi. Poi un'altra ventina di minuti distribuiti su due linee della metropolitana ed è arrivato in ufficio.

SCATOLA DEI NUMERI -

61 linee tra suburbane e regionali; Corse mensili 63.000;

Pendolari in arrivo in





Alla sera tutto a ritroso, con appuntamento (fatidico, è il caso di dire) alle 18.29 alla Stazione Centrale, oppure alle 18.32 in Garibaldi, oppure ancora in Centrale alle 18.49. «Dipende», ripete spesso, perché nonostante la radice semantica della parola, il pendolarismo non è scandito da ritmi esatti. Ma l'esperienza insegna: «Al mattino i pochi posti ancora liberi sono in coda, quindi mi piazzo dove si fermeranno quelle carrozze», racconta Carati, «chi sale dopo Gallarate sta in piedi. Per 40 minuti non è una cosa terribile, ma tutti i giorni diventa pesante. Anche perché non è affatto detto che il viaggio non duri molto di più. D'altra parte in certe fasce orarie i treni viaggiano al 130 per cento della loro capienza». I pendolari sanno tutto, alcuni di loro partecipano a tavoli di confronto con Trenord, si sentono parte del sistema. In fondo quei treni appartengono un po' anche a loro, sono il terzo luogo, tra casa e ufficio. «Vedo tutti i giorni le difficoltà in cui lavorano controllori e capitreno», racconta Fabio Petrocchi, imprenditore e pendolare storico della Milano-Mortara, «e quindi non me la prendo con loro, anzi è capitato di aiutarli a diffondere le informazioni tra i passeggeri». L'invec-

chiamento dei treni è il primo cruccio degli utenti del quadrante sud: guasti frequenti e tempi da lotteria. Che però favoriscono le relazioni umane: «Ho visto nascere e finire storie d'amore, ho visto crescere l'agonismo di certi giocatori di scopa, ma soprattutto ho visto invecchiare molti vagoni». E anche lui ha trovato qualcosa: «13 anni fa ho conosciuto un ragazzo di una contrada di Mortara: da allora ogni anno anch'io sfilo alla Sagra del salame d'oca».

GROSSI@RCS.IT



Lombardia ogni giorno 740.000;



Puntualità 87%; Treni cancellati ogni mese 1%



© RIPRODUZIONE RISERVATÁ

ROMA

Vagoni senza aria condizionata in estate e con l'acqua che piove dal tetto in inverno. Corse che accumulano fino a 5 minuti di ritardo a ogni fermata. Poi l'arrivo a Termini, dove il viaggio continua in bus. E la protesta, partita sui social, ha raggiunto Strasburgo

DI ANDREA ARZILLI

europea dei diritti dell'uomo, quando nei giorni scorsi sulla sua scrivania a Strasburgo ha trovato il plico - correttamente intestato a lui medesimo "Monsieur le Graffier" - speditogli da un comitato romano di pendolari. Di quei dossier che denunciano «condizioni disumane» e annunciano battaglie legali ne sono arrivati a decine anche al Senato, alle Procure del Lazio e perfino all'Antitrust, uno dei pochi organismi a prenderli in seria considerazione. Tanto seria da elevare una sonora multa (3,6 milioni di euro) per «disservizi e corse soppresse» a chi gestisce tre delle 16 linee di collegamento tra Roma e la miriade di paesi e città che fanno da corona alla Capitale d'Italia. Si tratta delle tre ferrovie urbane che hanno l'altro capolinea a Viterbo, Ostia

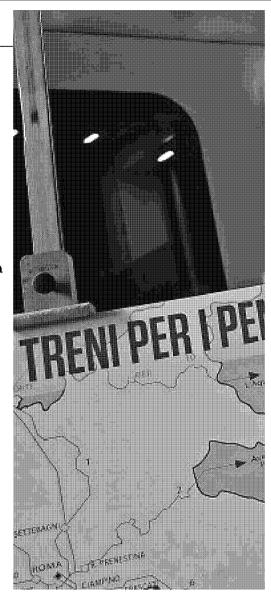
CHISSÀ COSA HA PENSATO Guido

Raimondi, presidente della Corte

200mila pendolari al giorno. Lì, su quei convogli sgangherati – senza aria condizionata d'estate e con l'acqua che piove dal tetto in inverno –, i pendolari si conoscono e si uniscono nelle battaglie. Perché disservizi, ritardi, risse e borseggi sono all'ordine del giorno, e arrivare a lavoro in orario è ormai solo una possibilità.

Sui 28 chilometri della Roma-Lido – il trenino che lega la città con il mare di Ostia – l'accozzaglia dei pendolari si è pian piano trasformata in movimento di resilienza combattente. Del resto, ci sali a bordo e vedi la metamorfosi con i tuoi occhi. In teoria la frequenza è di un treno ogni 10 minuti, ma il bacino è così ampio – quasi 400mila abitanti – che a ogni fermata, tra carico e scarico, di minuti ne vanno via cinque. Così di fermata in fermata il ritardo si accumula, le condizioni peggiorano e i nervi si tendono.

Col risultato che, sì, sei salito su un treno, ma lo spazio vitale è quello di un bus all'ora di punta. Romani e rumeni, ucraini e cinesi, benga e cingalesi, rom



che suonano il violino, scolari con super zaino e impiegati che urlano al cellulare per farsi capire da chi sta all'altro capo. Un meraviglioso groviglio umano fatto di suoni, odori e colori, di storie. Un crogiolo triste e rassegnato che ha davanti un'intera giornata di lavoro dopo la solita strapazzata quotidiana. E infatti in ufficio, davanti al pc acceso, la rabbia diventa social: ogni mattina sono migliaia i messaggi segnati con l'hashtag di lotta (#inferno o #comelebestie) che twittano denunce e insulti a @infoAtac; mentre su Facebook si postano le foto delle transumanze e delle attese.

SCATOLA DEI NUMERI

e Giardinetti. Tre linee di proprietà

trasporti del Comune di Roma in stato

di pre-fallimento -, che muovono circa

della Regione Lazio ma gestite su concessione da Atac – partecipata dei

Pendolari in arrivo a Roma ogni giorno 540.000;



Ritardo medio mensile 19 minuti;



Sulle 13 linee di Trenitalia va un po' meglio, e infatti i comitati non si aggregano e le proteste sono sporadiche. Forse perché i circa 350mila passeggeri quotidiani stanno più larghi, perché i convogli non sono targati Cartagine, perché cambiano le storie e le vite. chissà. Fatto sta che sui treni Vivalto, sui Jazz e sui Taf (Treni ad Alta Frequentazione) si ripete la stessa miscela di etnie, culture e identità, ma in una soluzione più diluita e confortevole. Da Fiumicino, Tivoli, Civitavecchia, dai Castelli, da Cassino e da Formia si parte all'alba: doccia, caffè e via in carrozza. Qualcuno già inizia a lavorare durante

la tratta, potenza dello smartphone. Altri parlano al vicino, come l'esercito delle maestre a chiamata che parte senza sapere se davanti c'è una giornata di lavoro: solo alla stazione Termini, e se il cellulare ha dato segnali, sanno se c'è una cattedra che le aspetta, altrimenti dietrofront, ancora in treno.

Per tutti quanti gli utenti delle 16 linee ferroviarie, uno sciame di 540mila pendolari, Roma è terra promessa e non solo. L'arrivo allo snodo cittadino, che sia la stazione Tiburtina, Ostiense o piazzale Flaminio, è un sollievo a metà, tutti hanno da completare il viaggio con bus, tram o metro. E le

storie di chi viene da fuori si mischiano a quelle dei transumanti romani. Perché Roma è unica, una città spalmata in un'area sconfinata. Così se sei di Tor de' Cenci, Roma-sud, ma lavori sulla Salaria, Roma-nord, puoi impiegare due ore e mezzo per arrivare. E se non piove, altrimenti tempi e distanze si dilatano. Del resto "Semo tutti de passaggio", sta scritto su un muro a Centocelle, periferia est. Perché è vero: a Roma la mobilità è una livella.

AARZILLI@RCS.IT



Reati denunciati nel 2016: 258 persone arrestate, 1.248 denunciate, 93.013 identificate



Binari Amari

TORINO

Tra Ivrea e Chivasso, 30 chilometri, ci sono 32 passaggi a livello. Mirko, insegnante: «Si può perdere l'intera mattina». Vittorio, manager diretto a Milano: «Basta Frecciarossa, torno al regionale: impiega di più, ma ha meno ritardi. E costa la metà»

DI ELISA SOLA



è un insegnante di matematica e ogni mattina imposta una serie di calcoli – elaborando varie strategie, una principale e almeno un'alternativa – per vincere l'impresa più ardua della giornata: entrare in classe prima dei suoi ragazzi. Il tutto viaggiando in treno, da pendolare. Condividendo questa vita insieme ad altre 50mila persone che ogni giorno fanno avanti e indietro da e per Torino su uno dei 400 treni regionali che giungono sotto la Mole.

La tratta con cui deve fare i conti è quella che da Ivrea, cittadina di residenza, raggiunge Caluso, paese dove c'è l'Istituto tecnico superiore in cui è docente. Sono una ventina di chilometri per un tempo di percorrenza medio, se tutto va bene, di 22 minuti. Mirko conosce al dettaglio i tempi di ogni spostamento. Da quando inforca la bicicletta, all'alba, per raggiungere la stazione di Ivrea, distante 1,5 chilometri da casa. E ancora da quando sale, alle 6.50, sul treno che

alle 7.10 dovrebbe lasciarlo a Caluso. Con altri 15 minuti di marcia, giunge a destinazione. La previsione è di essere alle 7.25 in aula. Perfetto visto che la campanella suona alle 8. Ouel bonus di mezz'ora è fondamentale perché Mirko, ogni mattina, deve contemplare la grande incognita che può mandare in fumo conteggi e statistiche. Il vero ostacolo (non solo in senso metaforico) del pendolare della Chivasso-Ivrea-Aosta è il passaggio a livello. O meglio, spiega egli stesso, «i passaggi a livello». «Perché» precisa il professore, che è anche rappresentante dell'Associazione utenti ferrovie, che rappresenta i viaggiatori di questa tratta «tra Ivrea e Chivasso, distanti 30 chilometri, ce ne sono 32. Quando se ne guasta uno, salta tutto, con ritardi infiniti. E siccome tra le 9 e le 11 non ci sono più treni, si rischia di perdere l'intera mattinata». «Tra le 6 e le 9 ci sono circa due corse all'ora» afferma il docente. «Ma c'è un solo binario e anche questo crea intasamento. Il ritardo di un treno a cascata



si ripercuote sugli altri». Le questioni sono note a Trenitalia, che definisce «una priorità» l'eliminazione dei 32 passaggi a livello, per i quali, ricorda l'azienda, «è già stato realizzato un piano di fattibilità».

In caso di contrattempi, Mirko ha comunque un piano B. «Quando arrivo in stazione a Ivrea e mi rendo conto, leggendo il tabellone, che la situazione è già compromessa torno a casa in bici, prendo l'auto e raggiungo la scuola». Così la famosa mezz'ora di anticipo consente al prof di garantire ai suoi allievi puntualità.

SCATOLA DEI NUMERI -

Linee su Torino, utilizzate dai pendolari 10; Regionali 400;



Pendolari con destinazione



Un'ultima somma, il matematico l'ha fatta sui costi. «Il risultato è paradossale: l'abbonamento annuale da lvrea a Caluso è di 530 euro, ma quello fino a Chivasso, che dista più chilometri, è di 486 euro. Con la tariffa Formula insomma, pago meno per fare di più». Sembra quasi uno dei problemi irrisolti della matematica. Chi invece ha vissuto un'epopea di oltre dieci anni, per giungere a una conclusione che può apparire sorprendente è il dottor Vittorio Artom Celli, torinese di 45 anni, assunto in una finanziaria di Milano. Padre

di due figlie, pendolare da almeno 11 anni in perenne corsa contro il tempo, tra impegni di lavoro e scuola, il signor Vittorio ha sperimentato per tre anni l'abbonamento all'alta velocità. Racconta: «Dopo aver subito ritardi continui con il Frecciarossa, sono tornato al regionale. Ci mette 40 minuti in più, è vero, ma, i ritardi sono meno frequenti. E comunque sono più accettabili, anche perché la differenza di prezzo è notevole: 161 euro al mese contro 350». Artom Celli si era ridotto, in giacca e cravatta, a portarsi a bordo uno sgabello. «Da

quando avevano ridotto le carrozze da 11 a otto, il Frecciarossa era sempre pieno, così mi portavo il mioposto da casa: salivo, mi mettevo in un angolino e tiravo fuori lo sgabello. Non ero mica l'unico». Secondo gli ultimi dati analizzati da Trenitalia in Piemonte, «è emerso – fanno sapere – che sono puntuali 90 treni su cento, viene cancellata una corsa ogni cento programmate e solo tre su mille per dirette responsabilità nostre».

ELISASOLA@HOTMAIL.COM



Torino 50.000 al giorno;



Furti in treno o in stazione in Piemonte e Val D'Aosta nel 2016 278

vai D'Aosta Hei 2010

SETTE

Binari Amari

PADOWA

«In treno studio o dormo». La prende con filosofia Nicholas, uno dei 60mila universitari che si aggiunge ai lavoratori diretti ogni giorno a Padova. I problemi maggiori? «Le corse cancellate o sostituite dai bus e i vagoni degli Anni 70». Oltre alla questione sicurezza

DI FRANCESCO CHIAMULERA

LA PIANURA VENETA, dicono, è come Los Angeles. Una specie di gigantesca città sparsa, dove case, anse di fiume, pali della luce, binari e ancora case si alternano senza posa. Se davvero è così, il baricentro della California veneta sta da qualche parte tra Mestre e Padova. Coi suoi pendolari che vanno e vengono, il sogno (effimero) della Milano del Nordest di qualche decennio fa, la posizione strategica, Padova è al centro di molte strade. E di molti treni. La linea che la collega a Mestre, con circa 30mila passeggeri l'anno, è una delle tratte più frequentate d'Italia. Da sud arrivano i lavoratori della bassa, da nord si riversano quelli della Pedemontana. La campagna, piatta e dolce, scorre davanti al finestrino. «La tratta ce l'ho impressa nella mente. Alle 6.45 si sale a Rossano Veneto, sul treno appena partito da Bassano. In un'ora si arriva a Padova. Alla fine ci fai l'abitudine», dice Enrico, 36 anni, designer, che ora vive nella città euganea ma che per dieci anni ha passato due ore al giorno sul regionale.

Cittadella, Fratte, Vigonza, Campodarsego. I nomi dei paesi snocciolati dall'altoparlante del treno sono una litania. «A Camposampiero, 30 chilometri da Padova, salgono in tanti e il disagio classico è quello della gente in piedi. Il treno delle 6.40 è quello in cui ci sono più lavoratori. Su quelli successivi prevalgono gli universitari». Sì, perché l'università aggiunge il movimento dei suoi 60mila studenti a quello dei lavoratori. «I peggiori disagi? I treni cancellati. Adesso le cose vanno meglio. Ma ricordo di essermi fatto da Padova a casa in pullman diverse volte. Torni a casa alle otto di sera. Solo che la stazione dei bus è diversa da quella dei treni, come il posto dove hai lasciato l'auto».

Rincasare alla sera può non essere solo faticoso. Può succedere, com'è accaduto nei giorni scorsi a Castelfranco Veneto, che dopo il tramonto un vagone venga preso in ostaggio da una banda di giovani di origine maghrebina, mezzi ubriachi. Minacce, urla, il treno bloccato in attesa



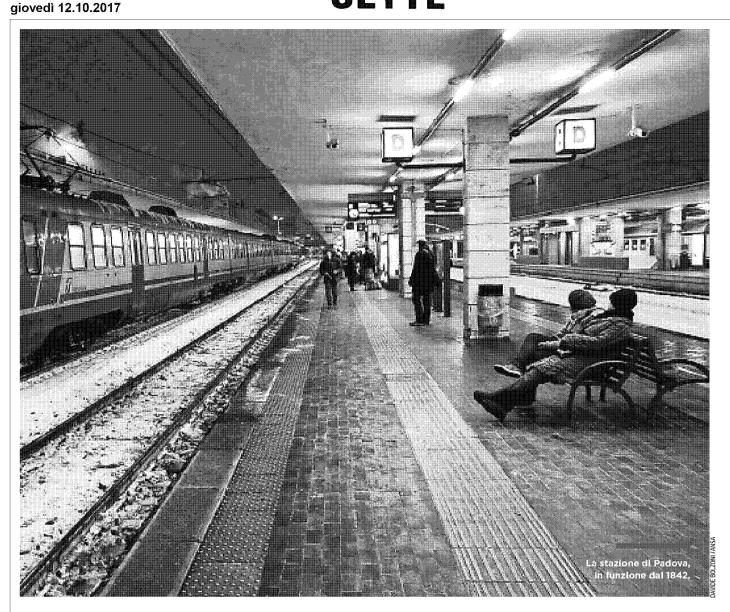
dei Carabinieri. Ma a parte i fatti eccezionali (ammesso che di eccezione si tratti) la vita dei pendolari veneti è la medesima di tutti gli altri lavoratori del mondo. Certo, magari quelli che aspettano in stazione a Cittadella alle sette del mattino non hanno lo stesso aspetto dei commuters americani celebrati dalla cinematografia, fermi sulla banchina della stazione come in Revolutionary Road, gli abiti scuri tutti uguali, il borsalino e il giornale in mano. Ma in testa hanno più o meno le stesse cose. «La giornata che ho davanti. Gli appunti di biologia da ripassare. A che ora riuscirò a prendere il treno

SCATOLA DEI NUMERI

Linee che collegano la città con i paesi limitrofi 6; Pendolari in arrivo ogni giorno 14.300;



SETTE



di ritorno», dice Nicholas, 21 anni, universitario di Postioma, paesino a nord di Treviso. Che tutti i giorni fa due ore di viaggio all'andata e due al ritorno per recarsi a lezione. «Esco di casa alle 6.30, prendo il regionale per Montebelluna e li cambio per Padova». Due treni alla volta, restando spesso in piedi. Poi camminerà per un mezzo chilometro fino alla facoltà. «Non è così male. In treno studio, leggo, dormo. E per quanto sia costoso l'abbonamento, abitare in città lo sarebbe di più». Chapeau ai giovani veneti che tirano come dei muli, ma per chi ha qualche anno in più uno stile di vita con

quattro ore quotidiane di spostamenti è quasi insostenibile. Oltre al liceale che viaggia in corriera dalla prima cintura urbana, oltre all'impiegato di Albignasego, hinterland, che raggiunge in automobile il capolinea del tram per proseguire fino in centro, quelli che soffrono di più restano i lavoratori lontani. Che in automobile non possono andare, «sarebbe uno stillicidio», spiega Marina, impiegata che nel treno trovano l'unico servizio. «Decente, e in miglioramento, a essere sinceri. Ma linee e mezzi avrebbero bisogno di un rimodernamento». Conferma Enrico: «Molti vagoni sono degli Anni 70-80.

Mi è capitato di stare in littorina e di sbirciare oltre la porta del macchinista: c'era una di quelle sedie di ferro con i fili in gomma intrecciati. E ti fai un'idea dell'età del mezzo». Andata e ritorno, tutti i giorni. Un pezzo di vita condivisa. Gli incontri finiscono per essere ricorrenti. «Persone che magari saluti con un cenno. Raramente si diventa amici. Li vedi, ci scambi un'occhiata che significa "siamo sulla stessa barca". Non ci parlerai mai, probabilmente. Eppure li conosci».

₩@FСніами

Treni con un ritardo medio mensile che supera i 5 minuti **7%**; Treni cancellati ogni mese **0,3%**



(65

© RIPRODUZIONE RISERVATA