

Manovali, colf, uscieri, facchini verso il lavoro come un fiume

Mille storie di povera gente. Unita da andata e ritorno

LUCA VILLORESI

È ancora buio. Ma a Oriente, dai monti dell'Abruzzo, anticipando il percorso del sole che sorge, già avanza la prima onda di piena. La fiumara imbocca la Tiburtina, si ingrossa, di balzo in balzo, sotto la spinta di dieci, venti affluenti: mille viaggiatori da Castel Madama, tremila da Palombara e Sant'Angelo... Tivoli, Lunghezza, Rebibbia... La cascata si riversa a valle verso le sei, sommergendo Ponte Mammolo in un vortice di motori imballati. Ponte Mammolo è una di quelle stazioni dove, più che arrivare e partire, ci si trova a passare. Si scende e si sale, passando da un mezzo di trasporto all'altro: un «nodo di scambio». Attorno alla Capitale, da Saxa rubra all'Ostiense, in questi stessi minuti, almeno un'altra decina di stazioni simili a questa sono investite dalla stessa alluvione. Per avere un'immagine del picco massimo delle linee «ad alta frequentazione» — circa settemila arrivi nell'arco di un paio d'ore — bisogna però immergersi proprio nel collettore di Ponte Mammolo. I torpedoni in arrivo da una parte, autobus in uscita dall'altra, la linea B della metropolitana che fa avanti e indietro... Un crescendo incalzante. Alle sei arriva un pullman ogni quattro, cinque minuti. Nel giro di un'ora, alle sette, il flusso ha toccato la portata massima: fino a otto corse al minuto.

I gruppi saltano giù compatti. Imboccano, ancora serrati, il primo marciapiede. Si dividono, subito dopo, in una serie di flussi minori, incanalati da un sistema di chiuse che si aprono e si chiudono a ritmo di tornello. E in quell'andirivieni c'è qualcosa che va allà dell'ingranaggio meccanico; perché un nodo di scambio, a suo modo, è anche un luogo simbolico. Deputato al rito di passaggio che, quotidianamente, cambia lo status di decine di

migliaia di pendolari: da extra urbano a urbano, dalle terre del Cotral al regno dell'Atac. L'identità dei viaggiatori — si vedrà nel prosieguo della giornata — cambia spesso: da capolinea a capolinea, da un'ora all'altra. Ed è evidente una certa corrispondenza tra fasce orarie e fasce sociali. Le facce antelucane sono quelle di gente che spala, spazza, trasporta, lava, scarica, accudisce; che abita oltre gli orizzonti delle periferie; che l'auto non la usa perché non ce l'ha. Quasi tutti sono stranieri, in prevalenza rumeni. Niente Freccia rossa. Questi sono i gironi della bassa, non dell'Alta velocità. C'è il manovale che dorme in un vecchio casale e ogni notte si scapicolla tra i campi per arrivare alla fermata. E la colf che, per sbrigare le faccende di casa sua, s'è alzata alle quattro.

Gli italiani cominciano ad arrivare verso le sette. Piccolo privilegio, perché anche loro non se la passano benissimo: uscieri, facchini, operai, la ragazza madre che fa i turni al call center (quattro euro e cinquanta centesimi all'ora). Storie di povera gente, che tira la carretta, avanti e indietro. Storie diverse; accomunate dal destino di un'andata e ritorno. E unanimente votate a una missione essenziale: conquistare uno spazio, arrivare in orario. Non perdere tempo, specie quando si sale e si scende. L'unica terra di mezzo capace di delimitare una breve sospensione nell'incalzare del tempo è anche un'isola olfattiva — caffè, caffè corretto, cornetti caldi — circondata dagli odori delle combustioni, ferro e gomma, disinfettante e stoffa ammuffita. Al bar c'è chi arriva a destinazione con un'ora di anticipo (perché più tardi non sai quanto ci metterai), chi aspetta una coincidenza, chi non ha trovato posto sui pulmini dei caporali parcheggiati accanto al capolinea degli autobus. Al bar comunque, stamattina, si dice che le cose non vanno male: i primi pullman della giornata hanno rispettato gli orari e la Tiburtina non si è ancora impantanata. Altri

pendolari, intorno a Ponte Mammolo, se la stanno vedendo decisamente peggio. Alla stazione Tiburtina, a quattro fermate di metropolitana da qui, ad esempio, il treno da Avezzano ancora non s'è visto.

Ferro o gomma? Sembra il titolo di un convegno sulla mobilità. Per il pendolare, invece, può essere un dilemma quotidiano. Ferro o gomma? Come dire: testa o croce? Bisogna fare una scelta: giusta o sbagliata si vedrà solo alla prova dei fatti. Sulla Tivoli-Roma, con la linea di pullman a più alta frequentazione della Capitale (tra le 6,30 e le 8,30 una corsa ogni dieci minuti), la gomma parte favorita. E di certo, quest'oggi, chi ha puntato sul ferro del «Due, quattro, zero, zero, cinque» proprio non l'ha azzeccata. Il treno, che doveva arrivare alla stazione Tiburtina alle 7,04 — informano le Ferrovie dello Stato — viaggia con quaranta minuti di ritardo. Il convoglio seguente — «Ci scusiamo per il disagio» — è stato soppresso. Quello previsto subito dopo arriverà; ma con un ritardo non ancora quantificato. Il «Due, quattro, zero, zero, cinque», alla fine, esce sul binario 17, con tre quarti d'ora di ritardo. L'apertura delle porte ha l'aspetto di un'esplosione, inversamente proporzionale alla forza dell'implosione che comprimeva i viaggiatori in ogni recesso. Un po' meglio (pare, per ora) sta andando, sull'altro binario, agli abbonati della linea Fara Sabina — Fiumicino. Mentre decisamente male starà andando, come sempre, ai poveretti che si spostano, appena un po' più a Sud, lungo la Casilina, sulla Roma-Pantano.

Beatigli ultimi perché saranno i primi. A Centocelle, direzione Termini, sul tranvetto proprio non si sale. Il pendolarista ha le sue leggi. L'impene-trabilità dei corpi: in un metro quadrato (hai voglia a spingere) possono entrare dalle tre alle cinque persone. O il teorema fondamentale del sedere: più parti da lontano, più probabilità hai di conquistare un posto. Centocelle, una volta, era all'estremo limite della città.

Chi saliva qui si sedeva; alla faccia di quelli di Tor Pignattara, Torre Maura, Torre Spaccata. Ora, a Centocelle, il treno delle Ferrovie laziali arriva già stracarico di passeggeri partiti da capolinea sempre più lontani. E, per misurare quanto tempo sia passato sotto questi viadotti, basta ricordare un progenitore dei moderni nodi di scambio — lo slargo di Ponte Tiburtino — così come lo descriveva, nemmeno cinquant'anni or sono, Pier Paolo Pasolini: «Il 409 cambiava marcia raschiando in mezzo alla folla, fra i tricicli e i carretti degli stracciaroli, le biciclette dei piscchelli e i birroccioni rossi dei burini che se ne tornavano calmi calmi dai mercati verso gli orti della periferia». Attorno tutto è cambiato: dalle baracche ai condomini, dalle borgate all'hinterland. Dal sottoproletariato all'extra — proletariato. Il tranvetto, però, è ancora lo stesso.

Fischio e doppio fischio. Il laboratorio multitecnico più cosmopolita della città sferraglia su un binario a scartamento ridotto, tra marmi, ruggini, frammenti, frantumi. Nei vagoncini almeno sette od otto etnie si esercitano alla convivenza, corpo a corpo, fiato a fiato. Ci si sommuove, avanti e indietro, al ritmo sincopato delle frenate. Il treno si ferma quasi a ogni semaforo. E dai varchi del guard rail si affacciano in continuazione pedoni e motorini. Il tranvetto frena ancora. Ma non si arrende, fedele fino in fondo al suo ruolo di ultimo testimone del declino della vecchia Roma Fuuggi, costruita a inizio Novecento e rimasta attiva fino al 1983. La linea è passata dagli originali 140 chilometri agli attuali 18; peraltro interrotti a metà, tra Giardinette e Grotte Celoni. Per continuare bisogna prendere un «mezzo sostitutivo». La fermata è vicina a un cantiere, con uno di quei grandi cartelli che reclamizzano i lavori in corso per la costruzione della metropolitana, la futura linea C, promessa al capolinea di una terra promessa evocata da un nome che, purtroppo, già sembra un programma: Pantano.

continua