



***Storie di ordinario disagio, ma anche di allegria,
su una linea che ha 150 anni. E li dimostra tutti.***

Aperitivo al sacco sull'ultima carrozza, cheers! Sì, accade in stazione, a Milano Porta Garibaldi, alla partenza del ritorno del pendolino Milano-Monza-Besana. E, devo ammetterlo, è proprio una bella trovata! L'iniziativa è stata lanciata mesi fa dal gruppo, su Facebook, "[Pendolino della Brianza](#)", che conta quasi 1.000 iscritti, fondato da Ivo Mosca e riservato ai pendolari di questa frequentatissima linea. Immagino tramezzini e crodino gustati sbriciolando, tra una risata e una lamentela, sui sedili delle vecchie carrozze rumorose per gli schiamazzi e per il motore "Old Style".

Consideriamola un'eccezione, questa, perché in generale aggregazione e solidarietà non sono assidue frequentatrici della linea Monza - Milano: la brevità del tragitto, il miraggio del posto a sedere nelle "rush hour", i ritardi e gli stravaganti inconvenienti: nulla incoraggia un tentativo di miglioramento della propria condizione di pendolare, meno ancora si viene stimolata la socializzazione se non per unire il disappunto crescente. Davanti a questo panorama, la maggior parte si rifugia nelle pagine di un libro o di una freepress catturata in stazione, sperando che il filo della storia narratavi lo avvolga in una pellicola protettiva, contro lo stress messo in circolo nelle carrozze al posto dell'aria climatizzata.

Poche sono le iniziative a livello pubblico, i comitati di pendolari sono riservati spesso ai frequentatori di tragitti più lunghi. Tratto dal sito di Legambiente, ecco un elenco delle organizzazioni la cui sede scorre su strade ferrate:

- [comitato pendolari bergamaschi](#)
- [comitato pendolari Milano- Chiasso](#)
- [comitato pendolari Lecco](#)
- [Pendolari delle Ferrovie Nord Milano](#)
- [Assoutenti Lombardia](#)
- [Pendolari Milano-Saronno](#)

Per i monzesi non mancano comunque le occasioni per informarsi sulla viabilità locale: oltre a i ben noti e cliccati siti istituzionali [Sito mobilità Monza](#) è un ottimo esempio di efficienza nel panorama dei servizi informativi specifici dedicati ai pendolari monzese e dei comuni limitrofi. Si tratta di un sito amatoriale dove trovare notizie e orari per muoversi a Monza e in Brianza, tutte le notizie e informazioni presenti hanno solo scopo divulgativo e sono tratte da fonti ufficiali (siti istituzionali) oppure dalla diretta esperienza dell'autore.

In mancanza di organizzazioni, degne portavoce dei “Commuters from Brianza”, per sentire la temperatura dei binari mi sono infiltrata nelle carrozze armata di taccuino a sondare l’umore e le opinioni in merito ai servizi delle Ferrovie Italiane sulla tratta di nostro primario interesse. Ecco, da una improvvisata iena cittadina, un’intervista addirittura quadrupla.

VOCI VIDIMATE	TIZIANO, DIPENDENTE, 25 ANNI	ELEONORA, PRECARIA, 30 ANNI	ROBERTO, UNIVERSITARIO, 20 ANNI	GIULIA, IMPIEGATA, 46 ANNI
TRAGITTO	Seregno - Milano Lambrate	Monza - Milano Porta Garibaldi	Monza - Milano Lambrate	Monza - Milano Greco
DURATA MEDIA	35 minuti	20 minuti	15- 20 minuti	10 minuti
FREQUENZA SETT. GUASTI	3	2	2 ma quasi sempre sulla via del ritorno	1 al massimo, in tarda serata solitamente.
RIESCI A SEDERTI?	si, sempre	qualche speranza al ritorno	mai all'andata, sempre al ritorno...grazie alle lezioni che non finiscono tardi però!	decisamente mai, è sempre pieno di studenti
SEI RIMASTO SORPRESO QUANDO...	Il pendolare domanda: "Perché alla sera almeno un treno è sempre so ppresso?" FS risponde "Non so perché, sappiamo solo che almeno uno lo dobbiamo cancellare".	spettacolo quotidiano: alle 8 arriva un treno con metà delle carrozze chiuse al pubblico: "saranno quelle vip?". E una novità: la corsa aggiunta lo scorso anno al ritorno quest'anno esiste solo i giorni dispari: "valgono le targhe alterne?"	un giorno sono salito su un treno e... ERA PULITO!	dopo una carriera ultravventennale di pendolare difficile sorprendermi, ci è riuscita una giovane delle FS che mi ha sorriso controllando mi il biglietto.
SPESA MENSILE INDICATIVA	40 euro	30 euro	30 euro	20 euro

I PRO DEL PENDOLARISMO	comodità, risparmio economico rispetto all'uso dell'automobile	niente traffico	velocità	il viaggio in compagnia a delle colleghe: sprechiamo tanto fiato ma risparmiamo tempo e benzina!
I CONTRO DEL PENDOLARISMO	impotenza, una vita in balia dei ritardi e delle corse sopresse, assenza di corse nella fascia serale (preclusa spesso la possibilità di effettuare straordinari fuori programma ma lavorati vamente richiesti se non pretesi)	niente sedili e soprattutto niente igiene	sporcizia e affollamento	condizioni spesso poco igieniche dei mezzi di trasporto e continui inconvenienti sulla linea, avendo anche una famiglia a cui badare spesso i treni risultano affidabili con grande felicità dei "4 salti in padella" e della pizzeria d'asporto dietro a casa.
EPISODIO MEMORABILE	timbro e compilo correttamente l'abbonamento mensile e ma a data di convalida è illeggibile a causa della scarsità di inchiostro nelle obliterate. mi sento dire che avrei dovuto "inseguire" il capotreno	arrivata a Sesto San Giovanni, vagone pieno, il nostro gregge è schierato volgendo la schiena alle porte, a entrambe ..nessuno riesce a premere il pulsante per aprire le porte: ostaggi!	è vero, certe volte chiusi e pressati nelle carrozze si desidera una boccata d'aria. Un giorno qualcuno lassù ha sentito e siamo stati accontentati: porte spalancate con il treno in corsa!	40 minuti bloccati a Monza, la mattina, a causa di un malore di una ragazza sulle scale che portano ai binari. Nonostante l'arrivo del personale Ferroviario della Stazione il nostro capotreno non abbandon

	per ottenere la convalidare a penna. compagna di raccolta fondi per le cartucce delle obliteratrici ? "Più inchiostro per tutti".			a il campo e noi il binario: vocazione da crocerossina?
CONFRONTO CON ALTRE LINEE O SERVIZI UTILIZZATI IN PASSATO	Si, le Ferrovie Nord. Assenza di soppressioni ma tempi di percorrenza dello stesso tragitto si duplicano.	no	no	si, per 10 anni ho percorso il tragitto Monza - Milano Centrale: la qualità generale del servizio è simile ma su quel tratto i treni sono meno frequenti ma decisamente più puliti e rapidi perché sono spesso dei diretti.
UNA DRITTA PER LE FS	potenziamento del parco treni e previsione di servizi regionali diretti che servano da collegamento tra i centri principali.	aumento delle corse ma soprattutto delle carrozze disponibili al pubblico, almeno fino a Sesto San Giovanni.	oltre ad aumentare la frequenza delle corse evitare le continue soste sui binari nelle ore mattutine causa "passaggio treni prioritari" nelle stazioni di Sesto san giovanni e Milano Greco.	creare maggiori canali di comunicazione tra servizio e utente, forse più dialogo farebbe diminuire l'insoddisfazione generale.



La stazione di Molteno ai primi del '900

Eppure era partita (abbastanza) bene...

La ferrovia Milano-Monza fu la seconda ferrovia costruita in Italia, dopo la Napoli-Portici. Definita ufficialmente "Imperiale Privilegiata Strada Ferrata" (nome ingombrante per un neonato!) questa linea fu inaugurata il 17 agosto del 1840. Nel precedente mese di luglio erano state fatte diverse corse di prova usando le prime due locomotive che portavano il nome di "Milano" e "Lombardia", spesso tra ali delle folle di curiosi che mettevano a dura prova i nervi della polizia austriaca. Se non fosse stato per la lentezza della burocrazia imperiale austriaca forse la linea avrebbe vista la luce prima, ma il "privilegio" (così si chiamava la concessione, ai tempi) tardò molto a venire. Infatti il governo imperiale teneva molto di più alla realizzazione di linee ferrate a carattere militare. Il "privilegio" fu firmato solo alla fine del 1838, mentre l'affidamento alla ditta Holtzhammer di Bolzano avvenne solo alla fine del 1839. (Una nota di trascuratezza in tali parola, la cogliete anche voi? Gelosia, senso di abbandono... messa sul lettino di uno junghiano questa nostra ferrovia ne avrebbe di cose da dire!). La linea pose le premesse per lo sviluppo industriale della zona: presto attorno a Sesto San Giovanni iniziarono ad apparire le prime industrie e le Poste approfittarono subito del servizio ferroviario per l'inoltro della corrispondenza fino a quel momento affidata alle corriere a cavalli (chissà che ansia da prestazione, forza lavoro e importanti missive nelle mani di un adolescente imberbe quale era ai tempi la ferrovia). Le prime due locomotive si dimostrarono poco affidabili e subirono seri guasti: i numerosi inconvenienti fecero crollare il livello di fiducia degli utenti che però al 31 dicembre dello stesso anno erano già più di 150.000.

Ora rimettiamo al suo posto l'anamnesi, nella cartella clinica del paziente FS, rimandando la diagnosi finale.