

Tutti in carrozza

Agli inizi, il movimento ferroviario nelle stazioni e lungo linea era regolato dalla consistente presenza di operatori con capi sorveglianti, cantonieri addetti ai binari, guardabARRIERE addetti ai passaggi a livello, guardie che dovevano girare a mano gli scambi. I Capi stazione rispondevano del servizio nella loro stazione e anche della sicurezza dei convogli, che erano tenuti a ispezionare prima della partenza. I ferrovieri addetti alla circolazione furono tra i primi dipendenti di un'impresa a vestire la divisa e vennero, all'inizio, considerati come militari o poliziotti. Una sorta di "paramilitarismo" che si ritroverà poi per anni nell'organizzazione gerarchica dei ferrovieri e nell'uso di divise, copricapi, galloni e gradi di derivazione militare. Il 31 ottobre 1873 veniva emanato da Firenze, Capitale provvisoria del Regno d'Italia, il primo regio decreto (n. 1687) che introduceva norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario. Il viaggio in ferrovia usciva dalla fase pionieristica divenendo un'attività quotidiana delle persone, una funzione primaria della vita sociale e economica. D'altronde lo sviluppo ferroviario nel nostro Paese si era fatto intenso e dopo l'Unità d'Italia si realizzarono rapidamente migliaia di chilometri di linee ferroviarie e sorsero nuove grandi stazioni che sostituirono i vecchi fabbricati provvisori. La rete ferroviaria italiana era frazionata in diverse gestioni affidate a società private. Nel 1885 vi fu una prima riforma con la costituzione di tre grandi reti: l'Adriatica, la Mediterranea e la Sicula. Complessivamente la rete ferroviaria italiana aveva raggiunto, alla fine dell'Ottocento, i 14mila chilometri di estensione e le ferrovie ormai rappresentavano la principale modalità di trasporto per le persone e le merci. Ma il Paese aveva bisogno di un'azienda nazionale, moderna e fortemente specializzata e, tra il 1903 e il 1905, sotto la spinta ferma e autorevole di Giovanni Giolitti si giunse alla nazionalizzazione delle ferrovie. In questo quadro di forte ripresa organizzativa e normativa si manifestò l'esigenza di avere, anche per quel che riguardava la polizia e la sicurezza dei viaggiatori, una struttura che corrispondesse all'organizzazione territoriale delle FS. Per queste esigenze nel 1907 il ministero dell'Interno istituì i commissariati compartimentali di ps: nacque così la polizia ferroviaria come servizio di pubblica sicurezza mirato a tutela dell'ambito ferroviario.

Ferrovia, sicurezza e polizia nei primi decenni del Novecento La prima grande sfida organizzativa per le FS fu rappresentata sicuramente dalla mobilitazione per la Prima Guerra mondiale. Le FS furono chiamate a uno sforzo immane per sostenere tutta la logistica di guerra e consentire l'alimentazione e la tenuta dei fronti di combattimento. Impianti, linee e stazioni della rete furono coinvolti da profondi cambiamenti nella vita quotidiana e nel servizio. A partire dal maggio 1915 tutta la rete ferroviaria nazionale e, in particolare, quella limitrofa alle zone di guerra, cominciò ad essere percorsa da migliaia di convogli che trasportavano truppe, animali e mezzi verso le zone di guerra e molte stazioni divennero centri di concentrazione e smistamento per le armate combattenti. Le incombenze legate alla sorveglianza delle linee, degli impianti e degli scali aumentarono vertiginosamente: occorreva assicurare il trasporto di guerra continuando a garantire il normale svolgimento del traffico passeggeri e merci indispensabile per la tenuta del fronte interno.

Un passaggio storicamente importante fu senz'altro quello tra il 1922 e il 1924, allorché le FS si trovarono ad essere inquadrate nel nuovo Stato costruito dal regime fascista salito al potere nel 1922. Il Fascismo pose le ferrovie al centro delle strategie volte ad affermare una dimensione autoritaria e fortemente disciplinata dei servizi pubblici più importanti. Nel 1923 le FS vennero commissariate e sottoposte ad una profonda riorganizzazione. Dal 1924 esse furono organicamente inserite nelle competenze del nuovo ministero delle Comunicazioni creato per gestire i "gioielli di famiglia": Poste e Ferrovie. È in questo clima che si fa forte l'esigenza di assicurare la rete FS dai pericoli interni e esterni attraverso la creazione di una Milizia ferroviaria specificamente addestrata per sorvegliare militarmente la rete, gli impianti, i convogli ma anche il lavoro e le attività dei ferrovieri. Gli Anni '30, sino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, furono un periodo di profonde trasformazioni nelle abitudini e nella mobilità degli italiani e, anche nel nostro Paese, si generò un generale processo di modernizzazione nella vita e nell'organizzazione sociale.

Il dopoguerra, il boom economico e gli Anni '60 Dopo la guerra le ferrovie, assieme al Paese, vissero la grande stagione della "Ricostruzione". Dal 1945 al 1948 le FS portano a compimento un'opera epica di ricostruzione di impianti e linee distrutti dai bombardamenti. La vasta opera di ricostruzione richiese anche un rinnovato sforzo per la sicurezza di viaggiatori, delle merci e delle attività lavorative che fosse, però, inquadrato nello spirito del nuovo Stato democratico. Si fece forte

l'esigenza di riorganizzare l'intero comparto della polizia e della sorveglianza della rete creando un "servizio di sicurezza" con indirizzo ferroviario, fortemente specializzato, dedicato alle esigenze del trasporto su ferro. Nel 1945 venne creata la Divisione speciale di polizia ferroviaria. Le nuove esigenze e il mutare della società e della mobilità richiesero competenze e capacità tecniche di polizia sempre più elevate.

Con il boom economico e le trasformazioni degli Anni '50 e '60 il traffico ferroviario si trasformò in un sistema logistico sempre più complesso: aumentarono numero e dimensioni degli scali ferroviari merci e passeggeri; aumentò la quantità di convogli che attraversava il Paese e, con la grande apertura dei traffici europei conseguente alla nascita del Mercato unico europeo, il traffico attraverso i valichi di frontiera trasformò molti scali di confine in grandi centri di scambio intermodale (Brennero, Modane, Tarvisio, Ventimiglia).

Contemporaneamente, il crescere del fenomeno dell'emigrazione vide le stazioni italiane divenire punti di sosta e instradamento per milioni di italiani che, con le loro famiglie, si recavano in Germania, Olanda, Francia e Belgio oppure a Torino, Milano e Genova per soddisfare le esigenze di forza lavoro di un'industria in forte espansione.

Le immagini di treni e stazioni affollate da migliaia di viaggiatori caratterizzano le pagine dei giornali dell'epoca e i filmati trasmessi dalla TV e dal cinema. Sono anche anni di grandi tensioni politiche e sociali e treni e stazioni diventano obiettivi quasi naturali per strategie del terrore che puntano a diffondere paura e insicurezza nella vita quotidiana delle persone. In questo clima la Polfer si trova in prima linea nel garantire sicurezza ai viaggiatori e agli impianti FS, pagando un alto contributo di sangue con atti di vero e proprio eroismo.

Liberalizzazione del trasporto ferroviario e Alta Velocità Con lo sviluppo della concorrenza degli altri mezzi di trasporto e l'apertura sempre maggiore dei mercati europei il mondo del trasporto vive un'intensa stagione di liberalizzazioni. Prima nel campo del trasporto aereo e poi in quello ferroviario le grandi aziende nazionali, detentrici del monopolio, devono far fronte ad una competizione ormai sempre più aperta e deregolata. Le FS, tra la fine degli Anni '80 e i primi anni '90, sono investite da una profonda riorganizzazione in senso privatistico: il lavoro dei ferrovieri, i treni e gli scali ferroviari cambiano subendo la spinta di mutazioni profonde nei modi di viaggiare e nella gestione della mobilità individuale e collettiva. L'offerta sulle medie e lunghe distanze si orienta ormai verso l'Alta Velocità ferroviaria mentre gli scali ferroviari diventano terminali commerciali per un pubblico che chiede comfort, attrattive commerciali, servizi ad alta tecnologia. Il tema della sicurezza a bordo e nelle stazioni diventa centrale nel processo di miglioramento della qualità dell'offerta, costituisce parte integrante delle strategie di mercato. ?

**direttore della Fondazione FS italiane*

Esperienza e modernità: il ricordo di trent'anni di Polfer Da 31 anni in polizia e quasi altrettanti nella Ferroviaria, il sostituto commissario Gianvito Brandi (nella foto in basso) è il responsabile del settore operativo Polfer presso la stazione di Bologna Centrale, nodo cruciale del traffico ferroviario fra le direttrici principali che attraversano il Paese in direzione nord-sud ed est-ovest. Entrato nel settembre 1986 (dopo aver frequentato presso la Scuola allievi di Vibo Valentia il 96° corso di formazione chiamato *Futura* perchè il primo con le donne), Brandi inizia la sua avventura professionale al posto Polfer di Gioia Tauro, dove resta fino al '91, per poi stare diciassette anni a Sapri e dal 2010 a Bologna.

A lui chiediamo di raccontarci le sue prime esperienze e come è cambiato il lavoro della Polfer: «Ricordo quando mi presentai al Comando fui ricevuto dal maresciallo comandante, una figura "vecchio stampo" che mise subito in chiaro cosa non avrei dovuto fare. Il giorno successivo mi fu assegnata una scorta notturna a un vagone che trasportava valori postali da Villa San Giovanni a Messina a bordo di un treno imbarcato su un traghetto. Era un servizio proibitivo perché sul vagone colmo di sacchi di posta, non c'era spazio neanche per fare un passo, costretto in piedi, solo di tanto in tanto mi appoggiavo su qualche sacco per trovare sollievo, considerato che avevo addosso anche il giubbotto antiproiettile. Ricordo che i vagoni erano bui e privi di climatizzazione, si soffriva il caldo torrido d'estate e il freddo rigido nei mesi invernali, senza contare le raffiche di aria gelida che entrava dalle fessure delle porte scorrevoli. Insomma, un inizio che mi fece subito capire le difficoltà a cui mi sarei dovuto adeguare. Poi c'erano anche i servizi ordinari quelli, sicuramente meno gravosi, che

ancora oggi vengono effettuati: la “vigilanza scalo”, servizio di prevenzione consistente nel controllo delle aree di pertinenza della stazione, la “pattuglia auto” un servizio automontato per il controllo dei siti ferroviari non sedi di uffici Polfer ricadenti nella giurisdizione di appartenenza e ancora – prosegue – le “scorte ai treni viaggiatori” servizio di prevenzione per la tutela dei passeggeri a bordo di convogli con criticità varie».

«La stazione ferroviaria è una piccola città nella città – osserva Brandi – frequentata abitualmente da diverse tipologie di persone che è importante saper riconoscere; l’esperienza di tanti anni aiuta ad affinare la capacità di distinguere le persone perbene dai delinquenti abituali frequentatori soliti ad “operare” in ferrovia (Lof), le differenze fra i viaggiatori “pendolari” che sistematicamente arrivano di corsa all’ultimo secondo e si portano direttamente al binario di partenza del proprio treno e gli “occasionalisti” i quali, disorientati, giungono in stazione con largo anticipo e che per timore di perdere il treno, chiedono informazioni a destra e a manca, o anche coloro che vanno in giro “solo” a mendicare una moneta alla clientela mentre fa il biglietto. È lo stesso ambiente variegato che ci aiuta a fare al meglio il nostro lavoro – continua – l’attenzione però non deve essere rivolta solo alla individuazione dei delinquenti, anche l’aspetto umano è fondamentale in questo lavoro: è percepibile quotidianamente, quando le persone che vedi tutti i giorni, passandoti vicino, con il loro saluto manifestano il rispetto alla divisa e all’uomo che la indossa: sono i passeggeri, i ferrovieri, i negozianti o i pulitori che si incontrano tutte le mattine e con i quali si crea una relazione di cordialità. Costruire buoni rapporti con coloro che incrociamo abitualmente, ci consente di guadagnare la stima e la fiducia della gente, la stessa che a volte ci fornisce anche indicazioni utili». Una forma di cooperazione importante per poter svolgere in maniera ottimale il servizio, infatti nella stazione ci sono molteplici situazioni che richiedono l’intervento dell’agente: dalle richieste di aiuto di un minore straniero non accompagnato a quelle di una donna che ha subito una violenza, dal furto di un bagaglio alla truffa sui biglietti, dalla rissa tra ubriachi alle molestie di ambulanti e poi, i transiti di tifoserie, movimentazioni di personalità, stranieri irregolari, ecc.

Ad oggi, rispetto al passato, la polizia ferroviaria ha cambiato il suo volto: i servizi sono meno gravosi e più organizzati e ciò anche grazie alla tecnologia: «Ricordo che quando ho iniziato, fra i vari uffici si trasmettevano telefonicamente fonogrammi che segnalavano il passaggio dei treni, anche merci, “attenzionati” per i più svariati motivi al fine di consentire il loro controllo nelle stazioni “presenziate” dalla Polfer, mentre oggi, queste comunicazioni sono parte integrante di un nuovo programma, il Geopolfer, un applicativo informatico per la totale gestione degli eventi in ambito ferroviario» che Gianvito Brandi, grazie alla sua esperienza, sta collaborando a sviluppare insieme ad altri colleghi. Entro la fine di quest’anno si concluderà la seconda fase del progetto che consentirà il coordinamento delle sale operative compartimentali tra loro e, grazie ad un palmare geolocalizzato che si interfaccia direttamente con l’applicativo in Sala, tra queste e le singole pattuglie. «L’aver contribuito a questo progresso tecnologico è motivo di orgoglio – sottolinea Brandi – nel giro di quindici anni siamo passati dalla macchina da scrivere con carta carbone a un sistema informatico che ottimizza e velocizza le informazioni utili, rendendoli disponibili, in tempo reale, su tutto il territorio nazionale. Una trasformazione epocale per la Polfer che, al passo con i tempi, si arricchisce di un supporto irrinunciabile ed efficiente, necessario ad una polizia che deve garantire sicurezza».

Ma Gianvito non dimentica il passato: «Faccio parte di una generazione contraddistinta da spirito di sacrificio, fatta di persone che hanno a cuore il proprio lavoro e l’appartenenza alla Polizia. Non ho mai dimenticato gli insegnamenti dei “vecchi” che mi hanno consentito di crescere come uomo e come poliziotto!».

Antonella Fabiani

caduti della polizia Ferroviaria negli ultimi 50 anni

Pontebba (UD) 1 settembre 1966 guardia **Mario Moretto** investito da auto mentre tentava di salvare una famiglia vittima di incidente.

Verona 30 settembre 1967 brigadiere **Filippo Foti** e guardia **Edoardo Martini**; esplosione ordigno a bordo treno.

Milano 30 novembre 1972 appuntato **Mario Pastor**; deceduto dopo aver salvato il collega da investimento.

Genova 26 giugno 1974 vice brigadiere **Giuseppe Verduci**; assassinato da quattro rapinatori sorpresi in un vagone postale.

Napoli 30 ottobre 1975 appuntato **Giovanni Pomponio**; conflitto a fuoco con i rapinatori.

Roma 30 luglio 1976 appuntato **Luigi Cesari** – incidente in stazione.

Palermo 6 aprile 1979 brigadiere **Vincenzo Russo**; confitto a fuoco

Roma 12 maggio 1982 appuntato **Giuseppe Rapesta**; assassinato dai Nar negli uffici polfer.

Reggio emilia 9 luglio 1993 agente **Claudio Notari** incidente d'auto.

Piacenza 12 gennaio 1997 agente **Francesco Ardito** e agente **Gaetano Morgese**; incidente pendolino.

Novi ligure (AL) 7 febbraio 1997 ispettore **Giuseppe Santoro**; incidente stradale in servizio.

Venezia 29 gennaio 1998 ispettore **Giovanni Franco Sangiuliano** – incidente stradale in servizio.

Venezia 22 febbraio 1999; assistente **Mirca Bergamo**; morì per meningite contratta dopo aver accompagnato uno straniero malato.

Tarvisio 1 dicembre 2001 agente scelto **Stefano Spizzo**; folgorato mentre procedeva ad un controllo di una carrozza.

Terontola 2 marzo 2003 sovrintendente **Emanuele Petri** – conflitto a fuoco con appartenenti Brigate rosse.

Firenze 2 marzo 2003 sovrintendente **Bruno Fortunato**; conflitto a fuoco con appartenenti Brigate rosse.

Rho (MI) 24 febbraio 2010 agente scelto **Salvatore Farinaro**; accoltellato da due malviventi che molestavano alcune persone.

05/06/2017