

## Paesi Viaggianti

Il popolo dei “pendolari del lavoro” si espande (perché oggi la mobilità è un’esigenza di fatto) e anche quello di chi predilige il vagone alle quattro ruote per spostamenti privati e di piacere s’infoltisce (visto che le autostrade sono spesso intasate e il caro benzina imperversa). Allo stesso tempo, le grandi stazioni diventano sempre più dei mega-centri di aggregazione sociale grazie alla continua nascita al loro interno di negozi e centri commerciali e all’affluenza sempre maggiore di persone che le usano per motivi diversi da quelli legati ai trasporti. Non ci vuole molto a capire perché la polizia ferroviaria ha, oggi più che mai, un ruolo chiave nel panorama dell’Italia che cambia: sale il numero dei passeggeri dei convogli e di chi fa shopping in stazione, aumentano le possibilità che in questi luoghi vengano commessi reati e cresce di conseguenza la necessità di vedere garantita la sicurezza del cittadino sia sui vagoni sia sulle banchine. «Ogni treno che si muove sul nostro territorio porta a bordo in media novecento, mille persone. È una sorta di paese ambulante – spiega il direttore del Servizio polizia ferroviaria Guido Longo – dove le problematiche che si presentano possono essere tante, dal furto di bagagli alle più svariate forme che può assumere la microcriminalità. Il nostro compito è quello di vigilare affinché non vengano commesse irregolarità e prevenire per quanto ci compete complicazioni o eventuali illeciti. Un incarico non semplice, visto che i convogli sono tantissimi e i binari sui quali viaggiano si snodano in tutte le direzioni per migliaia di chilometri». A spartirsi il complesso onere sono 4.900 unità “spalmate” su 13 compartimenti a livello regionale, che a loro volta si suddividono in sezioni, sottosezioni e posti Polfer. Al vertice della piramide c’è il prefetto Luciano Rosini, direttore centrale per la polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni e per i reparti speciali della Polizia di Stato. «L’organizzazione è articolata e la presenza degli agenti è capillare sul territorio – precisa Guido Longo – i risultati del nostro lavoro sono evidenti, ma per migliorare ancora di più l’efficacia dei servizi e delle operazioni è in progetto una rivisitazione dell’assetto attuale, perché gli schemi che seguiamo risalgono ai primi del Novecento e si basano su criteri in parte superati. Verranno rimodellati sulle nuove esigenze». Tra queste, la maggiore presenza di personale a bordo dei treni e nelle stazioni che, già da diversi mesi, la polizia ha iniziato a garantire, anche grazie ad un accordo siglato nel novembre dello scorso anno con Ferrovie dello Stato. «Grazie al potenziamento del servizio, dall’inizio dell’anno abbiamo visto calare i reati a bordo dei convogli del quaranta per cento e quelli nelle stazioni del sessanta – continua il direttore del Servizio – percentuali che hanno superato le più rosee aspettative». Alla Ferroviaria spiegano che sono scippi e rapine i reati che vengono registrati con maggior frequenza nelle aree in cui partono e arrivano i treni o sui mezzi a lunga e media percorrenza. Illeciti che avvengono prevalentemente nelle zone del Centro-Nord piuttosto che al Sud, per il semplice fatto che nel Meridione le ferrovie sono meno sviluppate rispetto alla rete esistente nelle regioni settentrionali e perché il fenomeno del pendolarismo, legato al posto di lavoro, è più marcato nell’Italia del Nord. La microcriminalità interessa senza distinzione le piccole e le grandi stazioni, ma nei prossimi anni sarà in queste ultime che si concentreranno gli sforzi delle forze dell’ordine. «Il nostro occhio vigile sarà sempre presente in ciascuna delle due realtà, ma – continua Guido Longo – non ci sono dubbi sul fatto che il futuro del trasporto pubblico sarà incentrato sull’alta velocità e che, col passare del tempo, le stazioni minori verranno ridimensionate. Il nostro modus operandi non può prescindere da questi scenari: è sull’evoluzione che bisogna lavorare. Non ci si può limitare a dare risposte come quelle che si fornivano un tempo, perché le esigenze del cittadino sono cambiate». Tra i fenomeni emersi negli ultimi anni, ad esempio, c’è quello dei furti di rame, che ha fatto registrare un picco nell’estate 2006 e che ha portato la polizia a dover studiare rapidamente strategie d’intervento ad hoc. «Con l’aumento del prezzo dell’ “oro rosso” sul mercato, (Paesi orientali emergenti come Cina e India hanno iniziato a richiederne grandi quantità) – spiega sempre il funzionario di polizia – le razzie di rame lungo la rete ferroviaria si sono moltiplicate e di pari passo sono aumentati i danni al trasporto pubblico correlati». Per cercare di arginare il problema, le forze dell’ordine hanno creato una task force nazionale, che coordina tutti i compartimenti di settore, e hanno costituito in ogni sezione di polizia giudiziaria una squadra che si occupa solo del contrasto ai furti di rame. Risultato: il fenomeno è calato del 50 per cento con sequestri di tonnellate di materiale che era stato sottratto alle Fs. «La strategia – spiega il direttore della Ferroviaria – si è basata sul controllo dei “rottamai” che acquistano il rame da chi lo trafuga. D’altronde non si possono controllare in via preventiva migliaia di km di ferrovia, e questo sistema ci permette di affrontare la questione alla base e di individuare i responsabili degli illeciti. È stato possibile raggiungere ottimi risultati grazie all’accordo siglato con Assofermet, l’associazione dei commercianti di rottami d’Italia, che ci ha dato supporto attraverso il monitoraggio dei propri iscritti e grazie a dettagliati elenchi dei materiali che gli addetti ai lavori sono autorizzati a trattare». «Un fenomeno che esiste da sempre, ma che ha fatto registrare picchi in fasi discontinue negli anni, è poi quello del furto di tabacchi a bordo dei treni – continua Guido Longo –. Molte delle bande responsabili delle razzie agiscono di notte. Sono squadre ben organizzate che spesso riescono a trafugare ingenti quantità di materiale. Ne abbiamo incastrate parecchie negli ultimi

mesi». Con queste, in cella sono finite decine di “lof” che, nel “gergo” degli agenti impegnati nel settore, sono gli autori dei reati predatori che agiscono nelle stazioni e sui convogli riuniti sotto la comune definizione di “ladri operanti in ferrovia”. Oggi in Italia ce ne sono circa duecento. Molti, assicurano alla Ferroviaria, hanno le ore contate. Sono tante le emergenze che, negli anni più recenti, gli uomini della Polfer si sono trovati a fronteggiare. Da ultima quella dei rigurgiti di un terrorismo interno che pareva sopito e che, nel marzo del 2003, costò la vita al sovrintendente Emanuele Petri, durante il conflitto a fuoco con i capi delle Nuove Br. Ma anche del terrorismo internazionale. Le stazioni sono considerate obiettivi sensibili, tant’è che oggi sono tutte videosorvegliate: le immagini immagazzinate dalle telecamere rimbalzano in sale operative attive 24 ore su 24, nelle quali gli agenti svolgono un attento e costante monitoraggio. Grazie ad una preparazione specifica, inoltre, l’occhio dell’operatore si è fatto più selettivo, attento, così come si è affinato l’intuito verso le situazioni di potenziale pericolo. Insomma, sui treni e nelle stazioni, la polizia ferroviaria, con la sua presenza costante, sta cercando da sempre di realizzare quel concetto di “polizia di prossimità”, che tanti buoni risultati sta dando sul fronte sicurezza. Le foto di Gianni Berengo Gardin

**Foto 1Foto 2Foto 3Foto 4**

01/08/2008