

**INDAGINE SUI PROFILI DEL DISAGIO
E DELL'EMARGINAZIONE SOCIALE
NELLE GRANDI STAZIONI
FERROVIARIE**

Rapporto di ricerca

Roma, ottobre 2001

INDICE

Parte Prima

Aspetti metodologici e principali risultati quantitativi

| | | |
|--|------|----|
| 1. Obiettivi dell'analisi | Pag. | 1 |
| 2. Questioni metodologiche | “ | 5 |
| 3. I principali risultati quantitativi | “ | 15 |

Parte Seconda

Le grandi stazioni esaminate

| | | |
|--------------------------------|---|-----|
| 1. Roma Termini | “ | 23 |
| 2. Milano Centrale | “ | 59 |
| 3. Napoli Centrale | “ | 91 |
| 4. Torino Porta Nuova | “ | 133 |
| 5. Palermo Centrale | “ | 161 |
| 6. Firenze Santa Maria Novella | “ | 179 |

Parte Prima

Aspetti metodologici e principali risultati quantitativi

1. Obiettivi dell'analisi

La stazione ferroviaria – edificio fisicamente e simbolicamente centrale nelle dinamiche sociali urbane – assume molteplici funzioni, non sempre direttamente connaturate al suo ruolo originario.

Crocevia per i processi di mobilità spaziale e punto di riferimento – fisico, simbolico, strumentale – per il tessuto degli scambi economici e sociali, l'edificio ferroviario racchiude ulteriori e eterogenee connotazioni, che contribuiscono a tratteggiare un'*identità complessa e contraddittoria*. La relazione forte esistente con le dinamiche della vita urbana carica la stazione di funzioni accessorie, involontarie e divergenti dalla *mission* originaria.

Luogo fisico del viaggio, della mobilità e del discontinuo, la stazione – paradossalmente – diviene *un rifugio e un territorio di riferimento per l'emarginazione cittadina*. Attorno ai plessi ferroviari si snodano le dinamiche – a volte manifeste, a volte sommerse – dell'esclusione sociale i cui attori prevalenti sono la varia umanità di disperati e, specularmente, gli operatori delle agenzie di assistenza e protezione.

La ricerca qui presentata – di tipo eminentemente descrittivo – descrive le fenomenologie del disagio sociale in alcune grandi stazioni italiane, riportando le caratteristiche salienti e monitorando le dinamiche di assistenza poste in essere in ciascun ambito urbano.

L'indagine si sofferma su tre dimensioni prevalenti:

- *la natura e le caratteristiche del disagio*, sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo;
- *le caratteristiche salienti dell'offerta di servizi di assistenza e protezione* diretti a tali soggetti;
- *gli aspetti problematici* legati alle risorse, all'organizzazione, ai circuiti della comunicazione.

Rispetto a tale ordine di questioni, la ricerca provvede a individuare e descrivere la fitta rete relazionale che si snoda attorno al luogo-stazione:

ricostruendo le fenomenologie del disagio si individua il ruolo funzionale che la stazione assume per alcune tipologie di persone e, contemporaneamente, si esaminano gli aspetti strutturali (in termini di spazi, luoghi, risorse) su cui tali dinamiche si innestano.

Fuoco centrale dell'analisi è rappresentato dalla *vasta tipologia di persone disagiate che gravitano attorno alle stazioni ferroviarie*.

Si tratta di un'umanità variegata, spinta verso tali luoghi da molteplici ragioni, di ordine pratico e simbolico. Per un verso infatti la stazione, oltre a rappresentare un rifugio notturno, offre spesso alcuni servizi essenziali quali mense, docce, punti di assistenza e di erogazione di servizi stabili o itineranti che attirano molteplici individui svantaggiati che vivono nel territorio urbano.

Per altro verso la stazione, in quanto coacervo di rappresentazioni, assume un ruolo simbolico rilevante: *non luogo*, ossia entità discontinua e anomala rispetto al tessuto urbano ordinario, essa assume significati profondi che fungono da attrattori per le *non persone*, coloro che sono privi cioè di visibilità e ruolo sociale. Inestricabilmente connessa all'idea del viaggio, della mobilità e del precario, la stazione diviene una risorsa simbolica e un segno identitario per la vasta eterogeneità di migranti: coloro che, privi di identità sociale, stabilizzano il proprio profilo e il proprio riconoscimento di sé attorno alle coordinate simbolicamente *mobili* dei plessi ferroviari.

Dall'altro versante si pongono le strutture di assistenza e protezione, sulle cui caratteristiche la ricerca si sofferma lungamente.

In un gioco relazionale complesso e per nulla automatico, nel medesimo ambito fisico e simbolico ove si stabiliscono gli emarginati opera un variegato universo di gruppi sociali dediti alla mitigazione del fenomeno.

Anche in questo caso appare ampio e diversificato da un attore all'altro l'ambito motivazionale, culturale e – ovviamente – metodologico e organizzativo. I soggetti operanti nel contesto del disagio delle stazioni – pur accomunati dal luogo di intervento e dalla tematica di fondo – esprimono finalità specifiche e terreni di lavoro peculiari capaci di dar luogo a dialettiche non sempre prevedibili. Di particolare interesse risulta allora un'analisi del sistema-emarginazione nel suo complesso che colga la natura del fenomeno e le reti organizzative e comunicazionali da esso sollecitate.

2. Questioni metodologiche

2.1. Aspetti generali

Sono state individuate come universo dell'analisi le stazioni di:

1. Roma Termini;
2. Milano Centrale;
3. Napoli Centrale;
4. Torino Porta Nuova;
5. Palermo Centrale;
6. Firenze Santa Maria Novella.

Il disagio che caratterizza ciascuna stazione assume caratteristiche proprie, tipiche di ciascun ambiente e correlate alle dinamiche peculiari del tessuto cittadino. La ricerca ha pertanto considerato gli aspetti specifici relativi al tema di indagine assieme alle più generali caratteristiche del disagio sociale nel contesto urbano.

La ricerca, nell'ambito di ciascuna sede ferroviaria, si è sviluppata in tre fasi principali:

1. una *prima fase*, di carattere eminentemente esplorativo, ha consentito la definizione del problema e l'individuazione degli attori significativi. Durante tale momento si è fatto prevalentemente ricorso alla tecnica dell'osservazione partecipante (svolta in vari giorni e in diversi momenti della giornata) e dell'intervista libera con interlocutori privilegiati. Tali interlocutori sono rappresentati principalmente da:
 - personale delle ferrovie;

- personale della polizia ferroviaria;
- operatori commerciali attivi nella zona;
- operatori del servizio sociale e sanitario;
- volontari.

Durante questa fase si è tracciato un quadro descrittivo delle fenomenologie di disagio presenti, cogliendo sia gli elementi quantitativi che quelli qualitativi, e sono state individuate le strutture attive nell'opera di contenimento e di assistenza;

2. la *seconda fase* della ricerca ha previsto una serie di interviste semi-strutturate con gli operatori dei servizi di assistenza precedentemente individuati. Ogni intervista è stata supportata dalla scheda di analisi allegata in appendice. Lo svolgimento delle interviste ha consentito di conoscere la natura e le caratteristiche della struttura considerata e di cogliere più approfonditamente le dinamiche del disagio sociale presenti nelle stazioni osservate. Dal confronto delle informazioni fornite dai vari interlocutori è stato possibile tracciare un quadro articolato delle fenomenologie in atto e svolgere ulteriori osservazioni partecipanti supportate da un più articolato quadro conoscitivo;
3. la *terza fase* dell'analisi si è concentrata sull'elaborazione delle informazioni rilevate e sulla conduzione di alcuni approfondimenti. Con l'ausilio di alcuni interlocutori privilegiati – in special modo gli operatori sociali maggiormente attivi nell'ambito analizzato – sono state condotte ulteriori osservazioni e sono state raccolte alcune storie di vita significative, utili a cogliere le dinamiche poste in essere dalle situazioni di disagio esaminate.

2.2. Tipologia di analisi

Pur nella consapevolezza che ogni classificazione – in modo particolare in una materia sfuggente e liminare come quella trattata – rappresenti una forzatura rispetto alla reale complessità dei fenomeni, si è ritenuto

metodologicamente indispensabile adottare una categorizzazione tipologica. I soggetti che compongono l'universo di indagine rientrano in uno dei seguenti cinque tipi:

- senza fissa dimora;
- immigrati;
- tossicodipendenti;
- individui dediti alla prostituzione;
- zingari.

Ovviamente la scelta di queste categorie è frutto di ipotesi teoriche e scaturisce dalle analisi svolte sul campo. Si ritiene che ciascuna categoria individuata assuma – nelle dinamiche del disagio osservabili in stazione – una qualificazione propria che produce, in modo tendenziale, una omogeneità all'interno e una discontinuità tra un tipo e un altro.

Per una univoca attribuzione dei soggetti al centro dell'indagine all'interno delle categorie individuate, si considerino le definizioni qui riportate.

Tipologia descrittiva dei disagiati

| Tipo di disagio | Criteri di inclusione |
|-------------------------------------|--|
| Senza fissa dimora | Rientrano in questa categoria i disagiati italiani, i barboni classici, i malati di mente, i nuovi poveri che non sono tossicodipendenti né svolgono in modo prevalente attività di prostituzione |
| Immigrati | All'interno di tale categoria confluiscono tutti gli immigrati inseribili nell'universo di indagine, anche se in possesso di altre caratteristiche (ad esempio la tossicodipendenza), ad eccezione della prostituzione |
| Tossicodipendenti | Vengono inseriti in tale tipo gli italiani che fanno uso di droghe pesanti |
| Individui dediti alla prostituzione | Sono gli individui – italiani o stranieri – che svolgono attività di prostituzione in modo prevalente e non derivabile dalla necessità di reperire il denaro per l'acquisto di stupefacenti |
| Zingari | Rom e altri gruppi nomadi |

Per un ulteriore approfondimento qualitativo che consenta di motivare meglio la scelta tipologica adottata e contribuisca a delineare un primo profilo descrittivo, si possono tracciare in via preliminare – per ciascun tipo – le seguenti principali caratteristiche:

- **senza fissa dimora.** Rappresentano una categoria che comprende al proprio interno molteplici dinamiche di disagio. Complessivamente, presso tutte le stazioni esaminate, si osserva una tendenza alla diminuzione dell'età media dei senza fissa dimora; il decremento proporzionale dell'incidenza dei “barboni” corrisponde all'aumento delle nuove povertà: vi rientrano individui che, a seguito di particolari eventi esistenziali, sono precipitati nella vita di strada;
- **immigrati.** Si è preferito includere tali persone all'interno di una categoria specifica in quanto l'essere o meno immigrato produce di fatto una serie di dinamiche comportamentali e di appartenenza specifiche, al di là delle manifestazioni specifiche del disagio (tossicodipendenza, vagabondaggio). Gli stranieri che gravitano presso le stazioni esaminate provengono prevalentemente dal Nord-Africa e dall'Europa dell'Est. Soprattutto questi ultimi rappresentano con più evidenza gli arrivi più recenti (Russia, Ucraina e Moldavia). Occorre rilevare come la visibilità di immigrati nell'ambito delle stazioni ferroviarie non è sovrapponibile

al più generale fenomeno dell'immigrazione: esistono etnie che, pur presenti massicciamente nei nuovi flussi migratori, non sono affatto presenti all'interno delle stazioni ferroviarie poiché incontrano la rete di protezione dei connazionali (è il caso dell'immigrazione cinese, massiccia quantitativamente, ma per nulla visibile all'interno degli ambiti ferroviari). La presenza degli immigrati nelle stazioni appare motivata da disagio sociale – è il caso di molti magrebini o cittadini dell'est Europa – e/o da esigenze di comunicazione e scambio con la comunità dei connazionali (è il caso ad esempio delle comunità dei filippini e dei capoverdiani);

- **tossicodipendenti.** Anche in questo caso la peculiarità delle fenomenologie innescate dallo stato di tossicodipendenza ha suggerito l'individuazione di una categoria specifica. La presenza di tossicodipendenti nelle stazioni è riferibile al fatto che presso tali ambienti essi possono trovare occasione di acquisto (sono numerosi i luoghi di spaccio ubicati presso i nodi ferroviari), di consumo, di ricovero (i treni incustoditi, i bagni, i sottopassaggi e gli altri luoghi poco frequentati costituiscono un rifugio frequente per i tossicodipendenti), ma anche di assistenza (presso le stazioni si trovano spesso i centri mobili dedicati alla riduzione del danno, che si aggiungono ai vari servizi di volontariato itinerante e stabile);
- **individui dediti alla prostituzione.** Come si è osservato, vengono in questo caso considerati gli individui (uomini e donne) che svolgono in modo prevalente e non occasionale l'attività di prostituzione. L'utilità dell'individuazione di una categoria specifica è data dal fatto che l'attività di prostituzione richiama una serie di fenomenologie tipiche (frequentazione degli ambienti da parte dei "clienti" giunti da altre zone, rapporti con attività e organizzazioni malavitose, ecc.). In alcune stazioni le "comunità" ivi stanziato richiamano la presenza di prostitute, la cui clientela è generalmente esterna. Il più delle volte le prostitute fanno parte di una delle categorie svantaggiate sopra esaminate (in modo particolare, immigrati e tossicodipendenti);
- **zingari.** Essi non fanno parte di coloro che stazionano stabilmente presso gli ambiti ferroviari. Tuttavia la loro presenza – motivata da esigenze di spostamento o di accattonaggio – appare piuttosto frequente nelle ore diurne in più di una stazione.

Non si è individuata una categoria “alcolisti” in quanto l’uso di alcolici appare come un comportamento estremamente frequente che caratterizza tutte – o quasi – le categorie sopra individuate.

I cinque tipi sopra enunciati, più che categorie sociologiche, si pongono come veri e propri gruppi sociali, che stabiliscono spesso un senso identitario più o meno marcato, individuando e talora difendendo un proprio territorio e collocandosi (soprattutto nelle ore notturne) in ambiti fisicamente prossimi.

2.3. Caratteristiche degli indicatori quantitativi

Per ciascuna stazione esaminata sono stati elaborati alcuni indicatori quantitativi relativi alle presenze di disagiati. Si tratta di *grandezze stimate*, elaborate sulla base di:

- osservazioni partecipanti svolte in vari momenti della giornata e della settimana, nell’arco di tre mesi di rilevazione;
- interviste a interlocutori privilegiati (personale operante all’interno della stazione e operatori dei servizi di accoglienza e sostegno).

Ovviamente, ove le fonti utilizzate si sono mostrate discordanti rispetto alla stima di alcuni fenomeni o nel caso in cui il fenomeno stesso abbia presentato peculiari ragioni di variabilità, è stata riportata una “forchetta” comprendente il valore minimo e quello massimo.

Le informazioni sono state organizzate secondo due variabili principali: *la continuità della presenza e il luogo di stazionamento* rispetto all’edificio ferroviario. Le variabili successivamente individuate si articolano in modo dicotomico secondo lo schema che segue.

Indicatori quantitativi: variabili identificate

| | |
|---|---|
| <p><i>Continuità della presenza</i></p> | <p>Stanziali: gravitano in modo pressoché continuo presso i locali della stazione. Si tratta di soggetti generalmente conosciuti piuttosto bene dagli operatori delle agenzie di assistenza</p> <hr/> <p>Occasionali: si recano presso la stazione – o nelle immediate vicinanze – in ragione di alcune dinamiche specifiche. Generalmente sono attratti dall’ambiente-stazione per via di alcuni servizi offerti (mensa, centro ascolto, servizi di riduzione del danno, ecc.) o perché il luogo stesso diviene meta di incontro (soprattutto per gli immigrati)</p> |
| <p><i>Luogo di stazionamento</i></p> | <p>Interni: Gravitano all’interno all’edificio ferroviario o lungo i muri perimetrali esterni</p> <hr/> <p>Esterni: Gravitano nella fascia esterna al muro perimetrale. Si può trattare di un luogo non distante ma funzionalmente autonomo rispetto alla stazione.</p> |

Dall’incrocio delle due variabili ora descritte si dà luogo a una tipologia a quattro modalità, ulteriormente specificata dalla considerazione delle categorie di disagiati esaminate al paragrafo 2.2. Gli indicatori quantitativi vengono dunque inseriti in una tabella come quella sotto indicata:

| Tipologia presenza | Luogo di stazionamento | Categoria di disagio | Numero stimato | Descrizione |
|--------------------|------------------------|----------------------|----------------|-------------|
| Stanziali | Interni | Senza fissa dimora | | |
| | | Immigrati | | |
| | | Tossicodipendenti | | |
| | | Prostitute | | |
| | Esterni | Zingari | | |
| | | Senza fissa dimora | | |
| | | Immigrati | | |
| | | Tossicodipendenti | | |
| Occasionali | Interni | Prostitute | | |
| | | Zingari | | |
| | | Senza fissa dimora | | |
| | | Immigrati | | |
| | Esterni | Tossicodipendenti | | |
| | | Prostitute | | |
| | | Zingari | | |
| | | Senza fissa dimora | | |

Nella colonna “descrizione” si provvederà a connotare qualitativamente la grandezza indicata, specificando in breve le caratteristiche della categoria esaminata e gli elementi di variabilità.

2.4. Le testimonianze biografiche

Per ciascuna stazione esaminata si sono riportati – per sommi tratti – i cenni biografici di alcuni disagiati. Attraverso l’osservazione di alcune storie di vita è possibile integrare il quadro descrittivo con ulteriori elementi che, pur nella loro singolarità esperienziale, donano un profilo verticale euristicamente significativo.

Le testimonianze riportate sono frutto – nella grande maggioranza dei casi – del racconto indiretto degli operatori: data la difficoltà di avvicinamento

degli svantaggiati e la loro naturale diffidenza nei confronti degli sconosciuti, solo raramente è stato possibile svolgere direttamente le interviste.

Anche se accompagnati da operatori noti a questi disagiati, essi si sono mostrati estremamente reticenti sulla loro storia e generalmente poco disponibili a un racconto biografico per sviluppare il quale è necessario un lungo e delicato lavoro relazionale. Le esigenze e le finalità empiriche del presente lavoro hanno pertanto suggerito di ricorrere alla mediazione degli interlocutori delle agenzie di assistenza che hanno narrato – filtrati dal loro peculiare osservatorio – i vissuti esperienziali di alcuni soggetti.

Nel riportare il dato biografico si è cercato di descrivere l'esperienza del soggetto mostrando contemporaneamente il processo che ha consentito il contatto con le strutture di assistenza, così da descrivere “dal basso” le modalità di azione e relazione poste in essere.

3. I principali risultati quantitativi

Come si è accennato nelle note metodologiche, lo sforzo di descrivere quantitativamente, nelle grandi stazioni esaminate, le dimensioni del disagio e dell'emarginazione sociale, nonché la mappa delle agenzie che operano a protezione e sostegno di questa fasce deboli, ha scontato una serie di *limiti sulle informazioni registrabili*, inevitabili nelle indagini di questo tipo.

Tentare ora di tirare le somme e comparare i numeri registrati nelle singole realtà analizzate è quindi operazione da effettuare con molta cautela, e tenendo sempre presenti le difficoltà di stima su cui ci si è già soffermati: il problema della continuità di presenza dei disagiati in stazione (stanziali/occasional), il problema della perimetrazione dello spazio di interesse (interni/esterni), il problema della pluralità delle caratteristiche del disagio che tendono spesso a concentrarsi in una medesima persona.

A ciascuna di queste difficoltà si è cercato di dare una soluzione coerente, ma evidentemente residuano margini di possibili errori di valutazione.

Esiste poi il problema delle *fonti* di informazione.

Nel caso della quantificazione del *disagio per singola tipologia* sono stati effettuati numerosi riscontri e osservazioni dirette, nonché incrociate diverse fonti. *Il quadro raccolto è quindi completo e sufficientemente affidabile.*

Nel caso dell'analisi delle *agenzie* che erogano servizi di sostegno e protezione, *la disomogeneità delle informazioni raccolte è invece più marcata.* In diversi casi, infatti (si pensa soprattutto ai numeri relativi all'utenza dei servizi), non sono state fornite agli intervistatori le informazioni di dettaglio richieste, a volte per ragioni comprensibili di opportunità. Ad esempio, i finanziamenti ricevuti presuppongono spesso un certo livello di erogazione del servizio, per cui quel livello standard è anche il numero "ufficiale" dell'utenza del servizio stesso. Di conseguenza, come si può facilmente verificare scorrendo le schede di ciascuna stazione, in alcuni casi la descrizione delle agenzie di intervento è ricca di dettagli non solo sulla tipologia dei servizi e sull'articolazione delle strutture di offerta, ma anche su numero e tipologia dei destinatari dei servizi; in altri casi, il livello di dettaglio è decisamente inferiore.

Alla luce di queste disomogeneità si è ritenuto di non presentare un quadro riassuntivo/comparativo sulle agenzie di offerta, rimandando alla lettura dei singoli casi inseriti nell'analisi di ciascuna stazione.

Un tentativo di “riassumere e comparare” sembra invece più plausibile per la mappa del disagio e dell'emarginazione sociale, la cui ricostruzione per ciascuna stazione esaminata è stata condotta con criteri omogenei e un livello di dettaglio e consistenza delle informazioni sufficientemente comparabile.

Le stime raccolte nelle diverse stazioni sono contenute nelle tavole riepilogative che seguono.

La tab. 1 evidenzia le stime relative al numero di persone classificabili come “disagiati” in ciascuna stazione, raggruppate sulla base dei due criteri della continuità di presenza (stanziali/occasionali) e del luogo di stazionamento (interno o esterno all'area-stazione).

Come si può osservare, *le stazioni a maggiore concentrazione di situazioni di disagio sono quelle di Roma Termini e di Napoli Centrale, con valori complessivi che si attestano sopra le 1500 unità. E' tuttavia da osservare che nel caso di Napoli il peso dei disagiati stanziali, in particolare di quelli che ruotano attorno allo spazio-stazione, è molto più alto rispetto a Termini dove la presenza delle fasce marginali ha prevalentemente un carattere di occasionalità.*

Fra le altre stazioni è da segnalare l'elevato numero di casi registrati a Milano Centrale, con un profilo simile a quello di Roma e quindi con una decisa prevalenza delle fasce occasionali, e anche le situazioni di Firenze Santa Maria Novella e Torino Porta Nuova, dove la pressione delle devianze sociali appare molto alta, in raffronto all'ampiezza di queste stazioni. A Torino, inoltre, circa i 2/3 dei disagiati “censiti” devono essere annoverati tra gli stanziali.

Le tab. 2 sintetizza i numeri del disagio per tipologia della condizione di fascia emarginata.

Tab. 1 - Indicatori numerici del disagio sociale nelle grandi stazioni esaminate per categorie e stazione ferroviaria

| Categorie | Roma Termini | Milano Centrale | Napoli Centrale | Torino Porta Nuova | Palermo Centrale | Firenze Santa Maria Novella |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------------------|
| Disagiati stanziali interni | 35 | 30 | 110 | 38 | 34 | 40 |
| Disagiati stanziati esterni | 330 | 290-340 | 645-745 | 520-525 | 40 | 230 |
| <i>Totale disagiati stanziali</i> | <i>365</i> | <i>320-370</i> | <i>755-855</i> | <i>558</i> | <i>74</i> | <i>270</i> |
| Disagiati occasionali interni | 80-90 | 80 | 645-755 | 105 | 37 | 230 |
| Disagiati occasionali esterni | 1.180-1.280 | 780-890 | 145 | 125 | 180 | 340-440 |
| <i>Totale disagiati occasionali</i> | <i>1.260-1.370</i> | <i>860-970</i> | <i>790-890</i> | <i>230</i> | <i>217</i> | <i>570-670</i> |
| <i>Totale generale</i> | <i>1.625-1.735</i> | <i>1.180-1.340</i> | <i>1.545-1.745</i> | <i>788-793</i> | <i>291</i> | <i>840-940</i> |

Fonte: Indagine Isfort, 2001

Tab. 2 – Indicatori numerici del disagio sociale nelle grandi stazioni esaminate: l'articolazione per tipologie di disagio

| Categoria | Sottotipologia | V.a. | % |
|--|-------------------------------------|--------------------|------------------|
| Disagiati stanziali interni | Senza fissa dimora | 120 | 2,1-1,9 |
| | Immigrati | 118 | 2,1-1,9 |
| | Tossicodipendenti | 39 | 0,7-0,6 |
| | Individui dediti alla prostituzione | 10 | 0,2-0,2 |
| | Zingari | - | - |
| <i>Totale stanziali interni</i> | | 287 | 5,1-4,6 |
| Disagiati stanziali esterni | Senza fissa dimora | 435 | 7,7-7,0 |
| | Immigrati | 725-875 | 12,8-14,0 |
| | Tossicodipendenti | 260 | 4,6-4,1 |
| | Individui dediti alla prostituzione | 35-40 | 0,6-0,6 |
| | Zingari | - | - |
| <i>Totale stanziali esterni</i> | | 1.455-1.610 | 25,7-25,8 |
| <i>Totale stanziali</i> | | 1.742-1.897 | 30,7-30,4 |
| Disagiati occasionali interni | Senza fissa dimora | 190 | 3,4-3,0 |
| | Immigrati | 805-905 | 14,2-14,5 |
| | Tossicodipendenti | 105-115 | 1,9-1,8 |
| | Individui dediti alla prostituzione | 17 | 0,3-0,3 |
| | Zingari | 60 | 1,1-0,9 |
| <i>Totale occasionali interni</i> | | 1.177-1.287 | 20,8-20,6 |
| Disagiati occasionali esterni | Senza fissa dimora | 605 | 10,7-9,7 |
| | Immigrati | 1.590-1.890 | 28,0-30,3 |
| | Tossicodipendenti | 380 | 6,7-6,1 |
| | Individui dediti alla prostituzione | 105 | 1,9-1,7 |
| | Zingari | 70 | 1,2-1,1 |
| <i>Totale occasionali esterni</i> | | 2.750-3.050 | 48,5-48,9 |
| <i>Totale occasionali</i> | | 3.927-4.337 | 69,3-69,5 |
| <i>Totale generale</i> | | 5.669-6.234 | 100,0 |

Fonte: Indagine Isfort, 2001

Complessivamente, le stime effettuate indicano un valore numerico totale (cioè per tutte e 6 le stazioni esaminate) compreso tra 5600 e 6300 persone. Circa il 70% di questo ammontare è costituito da presenze occasionali a fronte del 30% di presenze stanziali. Tra le presenze occasionali, è dominante la quota di coloro che ruotano attorno alla stazione occupando spazi limitrofi ma esterni; i cosiddetti “occasionalisti esterni” sono infatti circa la metà del totale, mentre gli “occasionalisti interni” rappresentano l’altro 20% di questo segmento maggioritario (si ricorda che lo spazio interno della stazione include coloro che di regola stazionano a ridosso delle mura del plesso ferroviario).

Rispetto alle presenze stanziali, la proporzione tra esterni e interni è ancora più sbilanciata verso i primi. Gli “stanziali esterni” incidono infatti per circa ¼ del totale delle fasce disagiate, mentre gli “stanziali interni” si attestano appena al 5% circa.

Quest’ultimo dato è molto indicativo di come la rappresentazione tradizionale dell’emarginazione sociale in stazione, legata ai casi di barbonismo e accattonaggio negli spazi interni o sotto i cornicioni del perimetro murario, sia ormai molto distante dalla realtà effettiva. In verità, lo zoccolo duro, stanziale dell’emarginazione sociale è progressivamente spinto fuori dalla stazione, vuoi perché gli spazi vengono chiusi nelle ore notturne, vuoi perché aumentano i divieti di accattonaggio da un lato e la vigilanza dall’altro, vuoi perché si rafforzano le strutture di sostegno e protezione esterne alla stazione, limitrofe o meno.

Nondimeno, l’emergenza sociale collegata a queste tipologie di disagio ed emarginazione è tutt’altro che residuale, come i riscontri quantitativi e le stime effettuate dimostrano. Mutano piuttosto le caratteristiche del fenomeno, con l’intensificarsi degli stazionamenti occasionali, e l’esplosione di tipologie nuove di disagio, quali l’immigrazione - che peraltro a seconda delle stazioni cambia anche rispetto ai Paesi di provenienza -, ormai ampiamente maggioritaria nella mappa delle condizioni registrate di emarginazione e devianza.

A conferma di queste ultime notazioni, si possono osservare i dati della tab. 3.

Gli immigrati rappresentano ormai circa il 60% del complesso delle persone disagiate censite, con un’incidenza relativa superiore nel segmento delle

presenze occasionali rispetto al segmento delle presenze stanziali (dove si attestano a circa il 50% del totale).

Tab. 3 – Il peso delle diverse categorie del disagio sociale nelle grandi stazioni esaminate

| Categorie | Stanziali | | Occasionali | | Totale | |
|-------------------------------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
| | V.a. | % | V.a. | % | V.a. | % |
| Senza fissa dimora | 555 | 31,9-29,3 | 795 | 20,2-18,3 | 1.350 | 23,8-21,7 |
| Immigrati | 843-993 | 48,4-52,3 | 2.395-2.795 | 61,0-64,4 | 3.238-3.788 | 57,1-60,8 |
| Tossicodipendenti | 299 | 17,2 | 485-495 | 12,4-11,4 | 784-794 | 13,8-12,7 |
| Individui dediti alla prostituzione | 45-50 | 2,6 | 122 | 3,1-2,8 | 167-172 | 2,9-2,8 |
| Zingari | - | - | 130 | 3,3-3,0 | 130 | 2,3-2,1 |
| <i>Totale</i> | <i>1.742-1.897</i> | <i>100,0</i> | <i>3.927-4.337</i> | <i>100,0</i> | <i>5.669-6.234</i> | <i>100,0</i> |

Fonte: Indagine Isfort, 2001

Fra le altre tipologie resta forte l'incidenza dei "senza fissa dimora", soprattutto nel segmento degli stanziali (circa il 30%), abbastanza significativa quella dei tossicodipendenti (circa il 13%), marginali le altre (individui dediti alla prostituzione e zingari), almeno in termini relativi.