

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

Direzione Generale di Gruppo per le Risorse Umane
Politiche Sociali

FOCSIV-Volontari nel mondo
Federazione Organismi Cristiani
Servizio Internazionale Volontariato

Treno e immigrazione oggi

a cura di

Stefano Maggi

raccolta dati a cura di

Donatella Parisi

elaborazione tabelle e grafici a cura di

Alessandro Germoni

INDICE

Premessa

1. Viaggi della speranza. Il treno e l'emigrazione fra '800 e '900

2. Metodo della ricerca

3. Gli extracomunitari in treno

Dall'arrivo alle destinazioni finali

L'uso sistematico

Il pendolarismo degli immigrati

I flussi di immigrati visti dai ferrovieri

Problemi evidenziati dai capi treno

I treni a maggiore traffico di extracomunitari

4. I treni italiani visti dagli immigrati

5. I rifugiati e la ferrovia

6. La solidarietà dei ferrovieri

Premessa

Dal maggio 1987 all'agosto 1990 ho lavorato come ferroviere, conduttore al deposito personale viaggiante di Venezia Santa Lucia, in servizio nelle linee per Trieste, Udine, Verona-Milano e Bologna-Firenze. In quegli anni ho visto numerose immagini di immigrati extracomunitari sui treni. Tante volte ho incontrato intere famiglie di Turchi con bambini piccolissimi, che viaggiavano verso la Germania con quelle stesse valige di cartone che 30-40 anni prima avevano rappresentato il simbolo dell'emigrazione italiana dal sud della penisola verso le regioni del triangolo industriale. Ricordo ancora lo sguardo bonario di un uomo che su un espresso Trieste-Venezia mi chiese se volevo assaggiare il pane e le sardine che aveva incartato in fogli di giornale. Ricordo di aver visto tante donne slave arrivare da Villa Opicina al mercato di Trieste, avvolte nei loro lunghi vestiti di stoffa. Ricordo la povertà della gente arrivata dal confine di quella Jugoslavia che di lì a poco si sarebbe rovinosamente sfaldata. Ricordo i rifugiati provenienti dalla Russia, che viaggiavano in vagoni speciali agganciati all'espresso 235 da Vienna per Roma: avevano sguardi desolati.

Ma soprattutto mi è sempre rimasta impressa nella mente la scena di una notte d'inverno sul treno 221 "Simplon Express" da Parigi per Zagabria e Belgrado. Erano da poco passate le 5 di mattina del 23 gennaio 1988. Attendevo a Verona Porta Nuova l'arrivo dell'espresso che avrei scortato fino a Venezia Mestre, coperto di cappotto, impermeabile e sciarpa oltre al berretto ferroviario calato sulla testa per ripararmi dal freddo pungente. Si trattava di una delle notti più dure per noi del deposito di Venezia: partenza alle 1,00 con l'espresso 932 per Ventimiglia, arrivo a Verona alle 2,36 e poi riposo forzato sulle panche di legno del deposito personale viaggiante fin quasi alle 5, quando, cercando di ritrovare un po' di lucidità, ci si avviava al treno per il ritorno in sede. Quella notte era così freddo che appena uscito dal deposito, dove mi ero assopito al caldo del termosifone, mi presero i brividi in attesa dell'espresso 221. Quando questo arrivò, salii a bordo delle vetture a me assegnate e – fatto il segnale di pronti al capo treno – mi avviai a controllare la chiusura delle porte. Il convoglio era ben riscaldato, ma ad un tratto, quando entrai nella vettura di coda, avvertii di nuovo i brividi: sembrava ancora più freddo che fuori, e la carrozza era stracolma di uomini, donne, bambini, che dormivano a una temperatura sotto lo zero, ammassati uno accanto all'altro anche nel corridoio. Qualche donna aveva riparato i propri figli con coperte di fortuna e se li era stretti al petto, nell'intento di proteggerli dalla temperatura polare. Qualcuno aprì gli occhi al mio passaggio, ma non mi chiesero niente, nessuna protesta, come se per loro fosse normale essere abbandonati in quel modo.

Mi affrettai a chiedere al collega più anziano come si poteva attivare il riscaldamento, ma mi rispose che succedeva spesso: al confine di Domodossola si erano dimenticati di girare un convertitore per il sistema elettrico italiano: fino a Mestre, dove veniva cambiato il locomotore, non

era possibile accendere le “scaldiglie”, e non potevo neppure far spostare i viaggiatori perché il convoglio era pieno. Sconsolato, dovetti spostarmi da quella vettura, segnalare l’inconveniente al capo treno e aspettare un’ora e mezzo per far riattivare il riscaldamento. Quelle persone viaggiavano al freddo almeno dalle 2,30, quando il treno era entrato in Italia.

Siena, 4 dicembre 2003

Stefano Maggi

1. Viaggi della speranza. Il treno e l'emigrazione fra '800 e '900

Il treno esprime un simbolo importante nella memoria comune dei popoli, un patrimonio da considerare non soltanto per il suo ruolo di mezzo di trasporto, ma anche per la sua funzione sociale di luogo del viaggio. Nell'esperienza individuale e collettiva, viaggiare rappresenta una prospettiva di scoperta, di esplorazione, di cambiamento, ma anche di abbandono e di distacco: il treno e la stazione, da metà Ottocento in poi, rappresentarono nell'immaginario questi sentimenti e queste percezioni persino più dei porti marittimi, data l'ampia diffusione delle ferrovie nella penisola.

Nel XIX secolo il treno portò rilevanti cambiamenti, allargando gli orizzonti cittadini, permettendo la conoscenza di informazioni e tecnologie, rendendo possibile un contatto tra paesi più o meno evoluti.

Nel periodo del Risorgimento, numerosi osservatori pensavano che la ferrovia avrebbe ridotto le distanze non solo fisiche, ma anche sociali. In realtà essa non ebbe un effetto egualitario: per lunghi anni, infatti, il treno permise di spostarsi rapidamente alle sole categorie agiate, accrescendo il potere del denaro; inoltre, sia sui treni sia nelle stazioni, furono stabilite e rispettate le distinzioni di classe: separate vetture di prima, seconda e terza classe, separate sale d'attesa, talvolta persino stanze distinte nei ristoranti.

All'inizio il treno venne comunque utilizzato soprattutto dai mercanti e dai soldati, che in una società in gran parte immobile erano gli unici per tradizione dediti agli spostamenti. Poi, gradualmente, cominciarono a muoversi per lavoro e per turismo i ceti agiati, i quali potevano godere della villeggiatura o delle cosiddette gite "fuori porta", che con l'arrivo della ferrovia ottennero un notevole incremento. Le persone comuni utilizzavano di rado il treno, per recarsi a fiere e mercati o per fare acquisti nelle città. I più poveri, almeno in Italia, dovettero attendere gli anni '30 del Novecento per iniziare un uso sistematico della ferrovia, con il primo affermarsi del pendolarismo e con l'istituzione dei cosiddetti "treni popolari", che – grazie a tariffe scontate fino all'80% – portavano dalle città alle mete balneari o artistiche.

Molto prima, però, gli Italiani avevano cominciato a utilizzare saltuariamente i treni per emigrare all'estero, pagando il biglietto della ferrovia e della nave con i sudati risparmi e sperando dopo il viaggio di migliorare le proprie condizioni di vita.

Storicamente i treni degli emigranti, che potremmo chiamare "treni della speranza", hanno avuto sempre un denominatore comune: si tratta della voglia di cambiare le gravi situazioni di disagio, con la miseria, la fame e la disoccupazione, diffuse in ampie zone d'Italia.

Compiuta l'unificazione nel 1861, negli anni successivi le migrazioni verso i paesi d'oltralpe e d'oltremare rappresentarono un fenomeno sociale di grande importanza per il nuovo Stato nazionale.

L'Italia si trovava nella prima fase della cosiddetta "transizione demografica", quella in cui diminuisce la mortalità ma allo stesso tempo permangono alti tassi di natalità, che portano un elevato incremento naturale della popolazione. Emigrare all'estero era quindi una necessità inevitabile in molte regioni italiane, dove la povertà dell'agricoltura non consentiva di sfamare troppe bocche.

Fra il 1876 – anno in cui iniziarono le rilevazioni – e la prima guerra mondiale, quasi 14 milioni di italiani lasciarono la madrepatria, diretti verso altri paesi europei come Francia, Svizzera e Germania, ma soprattutto alla volta delle regioni del nuovo mondo: Brasile, Argentina e Stati Uniti. I nuovi mezzi di trasporto dell'epoca, cioè il treno e il battello a vapore, si trovarono in prima linea nel gestire il fenomeno migratorio.

Le ferrovie, di cui erano appena stati completati i tronchi principali, a metà degli anni '70 correva lungo la penisola per oltre 8.000 km. Se rapportato con l'estensione al momento dell'unità, che era di appena 2.100 km, si trattava di un progresso notevole, ottenuto con un forte impegno finanziario e a dispetto delle difficili condizioni economiche, del brigantaggio e delle epidemie di colera.

Negli stessi anni avanzava la navigazione a vapore, che proprio grazie ai noli per l'emigrazione stava costruendo il suo successo commerciale e stava sopravanzando la tradizionale marina a vela. Si pensi, prendendo ancora come anno di partenza il 1876, che il tonnellaggio delle navi italiane a vapore era di appena 57.000 tonnellate contro le 1.020.000 tonnellate a vela. Ma nel 1914 le navi a vapore, che tra l'altro erano molto più grandi dei vecchi velieri, avrebbero contato 933.00 tonnellate contro le 348.000 tonnellate dei velieri¹.

Furono i treni, insieme alle diligence a cavalli, che portarono migliaia di emigranti ai grandi porti, soprattutto Napoli, Palermo e Genova, dai quali salpavano i transatlantici diretti nelle Americhe: nel periodo fino al 1900 partirono in media 210.000 Italiani ogni anno, ma la cifra salì a 600.000 espatri medi annuali nel primo quindicennio del nuovo secolo XX².

Inoltre, la ferrovia contribuì a portare emigranti all'estero anche attraverso i valichi alpini, la cui storia iniziò nel 1871 con l'apertura della galleria del Fréjus di 13,6 km, seguita dai trafori del San Gottardo (1882) e del Sempione (1906). I collegamenti attraverso le Alpi resero peraltro necessario adottare tariffe comuni alle varie compagnie nazionali e concordare l'uniformità sia delle opere

¹ S. Maggi, *Politica ed economia dei trasporti. Secoli XIX-XX. Una storia della modernizzazione italiana*, Bologna, Il Mulino, 2001, p. 154.

fisse, come la sagoma delle gallerie e la misura dei sovrappassi, sia del materiale rotabile, che poteva così essere iscritto al “servizio cumulativo” e varcare le frontiere. Per effetto di questi accordi, le vetture italiane cominciarono ad arrivare all'estero nei grandi centri che ricevevano gli immigrati: da Parigi a Zurigo, a Bruxelles, a Stoccarda, alle grandi città della Renania: l'Italia esportava manodopera povera, mentre importava turisti con i treni di lusso che arrivavano dagli Stati d'oltralpe.

Tra i viaggi nei treni della speranza vanno poi ricordati i trasporti militari effettuati durante la prima guerra mondiale, quando la funzione logistica delle ferrovie risultò così importante che le stesse meritarono l'appellativo di “sesta armata combattente”: negli anni del conflitto circolarono oltre 800.000 treni, di cui quasi 19.000 furono quelli sanitari. Se la partenza in trincea militare verso la guerra avveniva spesso con la speranza di una veloce vittoria per la conquista delle “terre irredente” di Trento e Trieste, ancora più rilevante a livello affettivo era il ritorno dai propri cari nelle città e nei paesi nativi, quando i treni scaricavano migliaia di soldati nelle stazioni affollate di mogli e genitori che li aspettavano. Non pochi familiari lasciarono per giorni e giorni la stazione in lacrime, in attesa di un congiunto che non sarebbe più tornato, perché rimasto per sempre nelle trincee del Carso o nelle alture di Vittorio Veneto e Bassano del Grappa.

Finita la “grande guerra”, ricominciarono i flussi degli emigranti, diretti ancora verso le Americhe nei primi anni, poi principalmente verso i paesi d'oltralpe, perché gli Stati Uniti emanarono ben presto norme restrittive nei confronti dell'immigrazione dall'Europa. Inoltre, in questo periodo gli espatri diminuirono a seguito della politica anti-emigratoria posta in essere dal governo fascista.

Con lo scoppio della seconda guerra mondiale, il treno assunse di nuovo un'importanza di rilievo per le migrazioni dei soldati, anche se stavolta non vi erano motivazioni ideali alla base di un conflitto che la maggioranza degli italiani si trovò a subire, e che in poco tempo arrivò a interessare buona parte del territorio nazionale. Se in questo nuovo conflitto il ruolo principale a livello bellico fu svolto dagli aerei con i bombardamenti, sul piano sociale il treno si rivelò ancora fondamentale, specialmente in occasioni assai tristi, come lo sbandamento dell'8 settembre 1943, quando tanti soldati riuscirono a rientrare a casa percorrendo chilometri e chilometri, in parte a piedi e in parte con i pochi treni che circolavano.

Altra pagina di storia dolorosa legata alle ferrovie e alle migrazioni furono i numerosi treni dei deportati, con i quali i tedeschi spostarono non solo gli ebrei ma anche gli italiani fatti prigionieri verso i campi di concentramento in Germania. “Non c'è diario o racconto fra i molti nostri – affermava lo scrittore Primo Levi, reduce dall'internamento ad Auschwitz – in cui non compaia il

² Vedi sull'emigrazione nell'Italia dell'Ottocento e del primo Novecento E. Sori, *L'emigrazione italiana dall'unità alla seconda guerra mondiale*, Bologna, Il Mulino, 1979.

treno, il vagone piombato, trasformato da veicolo commerciale in prigione ambulante o addirittura in strumento di morte”³. Ma anche in questo caso il treno si trasformò poi in veicolo della speranza per coloro che erano scampati al genocidio e che riuscirono a tornare.

Terminato il conflitto, negli anni della ricostruzione, l’emigrazione dall’Italia riprese con cifre rilevanti: oltre 250.000 espatri ogni anno, ripartendosi in misura analoga fra i territori extraeuropei, in particolare l’Australia, e gli Stati europei come la Germania, il Belgio e la Svizzera, nazioni in cui gli italiani contribuirono alla ripresa e allo sviluppo del dopoguerra. Complessivamente, nei cento anni dal 1876 al 1976 partirono ben 27 milioni di italiani, che in diversi casi si rivelarono assai importanti nelle economie dei paesi che li ricevevano.

Eppure l’italiano non era ben visto nei paesi stranieri. Con l’eccezione dei pochi che avevano fatto fortuna, per il resto i nostri connazionali erano considerati come poveri diavoli, sporchi, primitivi e per giunta delinquenti, vista la frequente esportazione all’estero della criminalità. Due esempi rendono bene l’idea dello stereotipo legato all’emigrazione italiana: in Louisiana non era permesso ai bambini italiani frequentare le scuole dei bianchi, a Basilea era vietato agli italiani sostare nella sala d’aspetto di terza classe. “Bel paese, brutta gente”, si diceva in tutta Europa⁴.

Con il “miracolo economico” iniziato a metà degli anni ‘50, quando alcune parti dell’Italia avviarono un impetuoso sviluppo economico, cominciò poi una cospicua corrente migratoria dal meridione alle regioni del triangolo industriale Genova-Milano-Torino. Fu questo periodo che vide in Italia l’avvio della motorizzazione di massa con le automobili utilitarie, e il treno divenne allora nell’immaginario collettivo il trasporto dei poveri, che a migliaia lasciavano i paesi del sud accompagnati dalle immancabili valigie di cartone legate con la corda.

Le scene di questa grande migrazione – prima internazionale poi interna – sono state efficacemente immortalate in film come *Il cammino della speranza* girato da Pietro Germi nel 1950, oppure *Rocco e i suoi fratelli* girato nel 1960 da Luchino Visconti. Per tutti gli anni ‘50, infatti, nell’ambito della corrente conosciuta come “neo-realismo”, il cinema concentrò la sua attenzione sul treno raccontando le vicende di un’Italia minore fatta di gente comune, ma caratterizzata da una grande voglia di cambiamento. Straordinarie in questo contesto sono le scene del film *Il ferroviere* (1955), sempre di Pietro Germi, che in una Roma appena uscita dalla ricostruzione post-bellica, mostra le vicende di una famiglia operaia tra vecchie miserie e nuovi problemi sociali⁵.

I treni sono stati importanti non solo per trasportare la gente all’estero, ma anche per il loro periodico rientro in Italia. A ferragosto e a Natale, ma forse ancora di più durante le frequenti

³ P. Levi, *I sommersi e i salvati*, in P. Levi, *Opere*, vol. I, Torino, Einaudi, 1987, p. 737.

⁴ G.A. Stella, *L’orda. Quando gli albanesi eravamo noi*, Milano, RCS, 2002, p. 7.

⁵ S. Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003, pp. 205-209.

consultazioni elettorali politiche o amministrative, gli emigranti tornavano ai loro paesi di origine. Nel periodo elettorale, approfittando del forte sconto sul biglietto del treno, garantito loro dallo Stato purché dimostrassero con il timbro del seggio di essersi recati a votare, numerosi emigrati del nord Europa riempivano i treni per il Veneto o per il meridione, tornando a trovare parenti e amici. A fine Novecento, con il diffondersi del benessere, molti emigranti italiani sono rientrati nelle loro vecchie case, trovando a volte paesi interamente spopolati. E l'Italia è in poco tempo diventata un paese di immigrazione, meta della speranza di migliaia di persone provenienti dalla povertà e dalla guerra, che ancora imperversano non solo nei paesi extraeuropei, ma persino a pochi passi da noi negli Stati balcanici.

I nuovi immigrati arrivano in gran parte con la loro disperazione tramite le arrugginite “carrette del mare”, molto peggiori dei grandi transatlantici che portavano nel nuovo mondo i nostri connazionali. E ancora si rivelano importanti i vecchi “treni della speranza”, che dai porti pugliesi, calabresi o siciliani raccolgono emigranti in fuga verso un mondo e un'esistenza migliori.

2. Metodo della ricerca

Imponenti flussi migratori caratterizzano oggi il mondo globalizzato, con esodi in gran parte forzati, per sfuggire a condizioni di vita insostenibili: povertà, fame, violenza, degrado ambientale, persecuzione, guerra, costringono milioni di persone a lasciare il loro paese con la speranza di vivere meglio.

Secondo l'ultimo censimento dell'ONU, realizzato nell'ottobre 2002, i migranti nel mondo erano oltre 175 milioni, il 2,9% della popolazione mondiale, che alla stessa data era stimata in 6 miliardi e 67 milioni di persone⁶. La meta principale dell'emigrazione negli ultimi anni è stata l'Europa, dove si trovano circa un terzo dei migranti mondiali, divisi quasi a metà tra Europa occidentale ed Europa orientale. Nell'Unione Europea i paesi in testa alla classifica dell'immigrazione nel 2000 risultavano: Germania con 7.296.800 immigrati, Francia con 3.263.200, Regno Unito con 2.450.800 e Italia con 1.388.200. Alla fine del 2002 l'Italia aveva invece 1.512.300 immigrati regolari provvisti di permesso di soggiorno (esclusi i minori)⁷, con una crescita di oltre 124.000 persone in

⁶ CARITAS e MIGRANTES, *Immigrazione. Dossier statistico 2003*, Roma, Baioni Stampa, 2003, pp. 28-29. Da tenere presente che il dato ONU si basa sulla nascita all'estero dei residenti nei vari paesi, che dà una fotografia del fenomeno non del tutto esatta.

⁷ Come precisato dall'ISTAT, tuttavia, l'ammontare dei permessi di soggiorno risulta sempre meno adeguato a rappresentare la reale entità anche della sola presenza straniera regolare: i minori, infatti,

due anni, e con un'incidenza del 2,65% sulla popolazione complessiva, inferiore alla media dell'Unione Europea che si attestava sul 5,2%. Per il 52,7% gli immigrati in Italia venivano da altri paesi europei (di questi l'89,1% erano di paesi al di fuori della Comunità), per il 26,5% dall'Africa, per il 18,5% dall'Asia, per l'11,8% dall'America. Nel corso del 2002 la presenza di extracomunitari è poi salita a 1.877.000, mentre oltre 600.000 sono coloro che hanno inoltrato domanda di regolarizzazione, per un totale di quasi 2,5 milioni di immigrati registrati.

Particolarmente rilevante, inoltre, rimane tuttora la presenza irregolare, per la quale non esistono dati precisi, ma le stime ufficiose parlano di oltre 600.000 stranieri «che non hanno la possibilità o la volontà di regolarizzare la loro presenza»⁸. L'immigrazione irregolare è caratteristica di tutti i paesi dell'Europa meridionale, e dovuta sia all'inesperienza nell'affrontare il fenomeno, sia ai confini affacciati sul Mediterraneo, che rappresenta l'approdo principale delle migrazioni dal Nord Africa e dal Vicino Oriente⁹.

In questo contesto geografico, il treno assume un ruolo importante per i tanti immigrati che raggiungono la penisola italiana al fine di cercare un lavoro e un'esistenza più dignitosa nel nostro paese, o negli altri dell'Unione europea, facili da raggiungere in ferrovia attraverso i valichi alpini, specialmente dopo l'abolizione di alcune frontiere.

Importante è inoltre la funzione del treno per conservare i legami con i paese di origine: la ferrovia, infatti, è utilizzata non solo nei flussi in entrata ma anche negli eventuali ritorni. Riguardo a questo aspetto, occorre rilevare il rapporto tra immigrazione e globalizzazione. A differenza di quanto avveniva in passato, oggi – grazie anche e soprattutto al progresso dei mezzi di trasporto e alla diminuzione del loro costo – il viaggio non coincide più con la partenza definitiva, ma esiste un fitto e talvolta poco percettibile interscambio, fatto di una miriade di contatti che permangono con i paesi di origine, almeno per gli immigrati di prima generazione e per coloro che abitano in paesi non troppo lontani, come gli albanesi o i nordafricani.

Dagli anni '90 del Novecento, l'Italia è a pieno titolo un «paese di immigrazione in un mondo di migranti»¹⁰, ma si è trovata impreparata a gestire gli enormi arrivi di popolazione, che ha bisogno di strutture di accoglienza e di servizi prima inesistenti. L'Italia, infatti, a differenza di altri Stati europei, non aveva mai ricevuto cospicui flussi di immigrati, neppure dalle proprie colonie africane nel periodo fino alla seconda guerra mondiale.

vengono rilevati solo se in possesso di un'autorizzazione individuale, mentre non sono conteggiati se iscritti nel passaporto dei genitori. Cfr. www.stranieriinitalia.it/news/istat2000.html.

⁸ Cfr. www.stranieriinitalia.it/news/eurispes10ott2003.htm.

⁹ CARITAS e MIGRANTES, *Immigrazione. Dossier statistico 2003*, cit., p. 41.

Il nostro paese ha oggi un immigrato ogni 35 abitanti¹¹ e la manodopera straniera ha iniziato, nel corso dell'ultimo decennio, a sostituire o integrare quella locale, soprattutto in mansioni in corso di abbandono da parte degli italiani: dalle colf e badanti, ai manovali dell'industria edile, agli operai generici nelle piccole imprese, ai braccianti per lavori agricoli stagionali. Gran parte di queste persone ha utilizzato almeno una volta il treno per i propri spostamenti all'interno della penisola. Ovviamente vi sono poi professionisti e lavoratori specializzati in vari settori, che tuttavia risultano in genere integrati nella società nazionale e di norma non presentano particolari situazioni di disagio, ma sono invece equiparabili agli italiani.

I nuovi immigrati oggetto di questa ricerca arrivano tramite le “carrette del mare” o con barche e gommoni dall'Albania e dalle coste africane, qualche volta con gli aerei, e spesso proseguono all'interno della penisola con i treni, che dai porti pugliesi, calabresi o siciliani, raccolgono emigranti in fuga verso un mondo e un'esistenza migliori. Molti arrivano anche dal confine orientale della Venezia Giulia con altri mezzi di trasporto, non di rado nascosti all'interno dei camion che trasportano merci, proseguendo anche in questo caso con i treni.

La ricerca, condotta nell'ambito delle attività istituzionali della FOCSIV-Volontari nel mondo, si è posta come obiettivo quello di fornire una panoramica sul rapporto fra viaggi in treno e immigrati extracomunitari¹², considerando – nei limiti resi possibili dal campione – alcune tematiche principali:

- direttrici e destinazioni di viaggio;
- convogli utilizzati;
- categorie sociali che viaggiano;
- motivi del viaggio in treno: lavoro, contatti familiari e/o amicali, passaggio verso altre nazioni;
- grado di conoscenza dell'Italia e della sua rete ferroviaria, per comprendere se il percorso di viaggio sia del tutto programmato o se talvolta sia frutto del caso;
- sensazioni e problematiche di viaggio sia da parte degli extracomunitari sia da parte dei ferrovieri.

La ricerca si è svolta con interviste agli immigrati presenti a Roma, dato il carattere nevralgico rivestito dalla capitale nel fenomeno migratorio. Il Lazio ospitava nel 1991 un quarto degli

¹⁰ Secondo lo slogan utilizzato dal sopra citato *Immigrazione. Dossier statistico 2003*, nel quale si afferma che può sembrare una banalità, ma invece costituisce in gran parte una consapevolezza da acquisire.

¹¹ EURISPES, *Rapporto Italia 2003*. Percorsi di ricerca nella società italiana, s.l., 2003, p. 1121.

¹² Non si considera, in questa ricerca, la globalità degli immigrati, ma soltanto la presenza degli extracomunitari, che presumibilmente trovano maggiori problemi nell'utilizzo dei treni italiani rispetto ai cittadini europei.

immigrati in Italia, nel 2001 è sceso a un sesto circa, ma la provincia di Roma è rimasta quella che ospita il maggior numero di presenze estere, con il 15,6% di tutti gli stranieri contati in Italia¹³.

Inoltre la ricerca si è sviluppata tramite interviste ai ferrovieri che operano in zone nevralgiche dal punto di vista dell'immigrazione, come la stessa Roma, la Campania, la Puglia, la Liguria, il Piemonte nonché i nodi di Milano e Verona. Le interviste si sono tenute nei mesi dal gennaio al giugno 2003, e hanno riguardato una quantità complessiva di 100 immigrati e di 200 ferrovieri.

Tramite la tecnica dell'intervista a campione, si è cercato di valutare l'utilizzazione del treno da parte degli extracomunitari, sia quelli che arrivano per la prima volta o che transitano per la penisola, sia quelli che potremmo definire "immigrati stanziali", cioè coloro che dimorano in Italia e che usano il treno per recarsi nei luoghi di lavoro.

Con la duplice fonte di interviste, si è tentato di ottenere una doppia percezione della realtà, o meglio la percezione della realtà da due punti di vista, che consente un arricchimento delle conoscenze e delle impressioni generate dai viaggi degli immigrati, in coloro che vi partecipano o in chi viene in qualche modo a contatto con gli stessi. Peraltro, le interviste ai lavoratori delle ferrovie sono risultate utili a dare una panoramica sulla solidarietà dei ferrovieri italiani riguardo agli immigrati, che si inserisce in un'importante attività della FOCSIV-Volontari nel mondo, la quale ha curato nel 1999 e nel 2001 il *Barometro sulla solidarietà internazionale degli italiani*.

Per quanto riguarda le fonti statistiche, ben poco è possibile reperire sull'argomento, dato che non esistono voci specifiche nelle principali pubblicazioni sull'emigrazione, che non prendono in esame i dati del trasporto, eventualmente considerato soltanto dal punto di vista del traffico di esseri umani. Anche per quanto riguarda i dati in possesso dell'amministrazione ferroviaria, non risultano disponibili cifre accurate sui viaggi degli immigrati, per il fatto che qualora siano dotati di un regolare biglietto nessuno ne registra la presenza. Gli stessi abbonamenti, che sono nominativi, non vengono registrati in un archivio centralizzato dal quale trarre notizie: una volta emessi, alla biglietteria non rimane traccia delle persone alle quali sono stati venduti¹⁴.

L'elemento qualitativo ha rappresentato quindi la base su cui fondare la ricerca, mettendo in evidenza le principali tematiche legate ai viaggi in treno degli immigrati: si tratta infatti di viaggi in larga misura diversi da quelli che caratterizzano gli italiani, per i quali – in estrema sintesi – il treno consente di recarsi a lavoro o in villeggiatura o a trovare i propri cari, ma rappresenta una scelta fra vari mezzi di trasporto. Nel caso degli immigrati, invece, questa scelta spesso non esiste, nel senso che il treno costituisce a volte l'unico mezzo a disposizione per spostarsi. Tale situazione si può

¹³ EURISPES, *Rapporto Italia 2003*, cit., p. 1123.

verificare al momento dell'arrivo sulle coste italiane o alle frontiere, quando il treno consente di confondersi in una folla anonima facendo perdere le proprie tracce; ma le stesse condizioni possono presentarsi anche durante i viaggi di lavoro degli immigrati: basti pensare in quanti casi si vedono sui treni che percorrono le coste italiane delle persone di colore salire in carrozza cariche dei loro prodotti da vendere sulle spiagge; o in quanti casi i treni della sera o i primi treni del mattino sono utilizzati da prostitute che dalla dimora in una città si recano in un'altra per svolgere il loro lavoro; pure diversi operai extracomunitari utilizzano il treno come unico mezzo di trasporto che li conduca in fabbrica.

La relazione che segue riporta i passi salienti del campione di interviste realizzate, e analizza in dettaglio il rapporto fra treno e immigrati, fornendo inoltre dei suggerimenti teorici e pratici per migliorare questo rapporto, al fine di consentire alle Ferrovie dello Stato di estendere la propria politica sociale riguardo all'immigrazione.

Importanti passi avanti sono stati realizzati di recente dalle FS sulle infrastrutture, valorizzando a scopi sociali una parte del patrimonio immobiliare non utilizzato, come l'ex dormitorio di Roma Smistamento, trasformato in centro di accoglienza per rifugiati. Inoltre sono stati attivati nelle maggiori stazioni dei centri diurni e dei presidi medici gestiti dalle ASL o da associazioni.

La presente ricerca ha lo scopo di aumentare la conoscenza del fenomeno, consentendo di estendere gli interventi sulle stazioni, e di programmare azioni mirate anche sulla circolazione dei treni e sulla sensibilizzazione del personale che vi presta servizio.

Avere a disposizione maggiori dati qualitativi sul fenomeno migratorio potrà consentire alle Ferrovie dello Stato di operare fattivamente per una migliore accoglienza, realizzando per esempio dei corsi agli agenti del personale viaggiante nelle zone interessate, finalizzati a coinvolgere gli stessi in una problematica di grande valore sociale e di sicura persistenza negli anni avvenire.

3. Gli extracomunitari in treno

«Il treno, come sappiamo, è un paese che viaggia», ci ha detto uno degli intervistati, capo treno a Roma Termini. Questa affermazione introduce immediatamente nel contesto dell'analisi, che cerca di ricavare impressioni e fatti della vita quotidiana sui treni, ascoltando il parere degli immigrati extracomunitari e dei ferrovieri che vengono più spesso a contatto con loro.

¹⁴ Fanno eccezione soltanto alcuni abbonamenti integrati con altri modi di trasporto a livello provinciale o regionale, per i quali il sistema rilascia una tessera con acquisizione dei dati del richiedente.

Dall'arrivo alle destinazioni finali

Una prima riflessione sull'argomento riguarda l'utilizzo del treno dall'arrivo in Italia alle destinazioni finali. Il campione di immigrati intervistati, persone che vivono a Roma, consente alcune deduzioni, a partire dal fatto che la maggior parte di loro provengono dal sud, perché evidentemente arrivati via mare sulle coste del Mezzogiorno, proseguendo poi in treno verso la capitale. Fra le stazioni dalle quali gli extracomunitari hanno dichiarato di essere partiti, predomina Crotone, seguita da Bari, Lecce, Siracusa, Noto, Palermo, Taranto.

A proposito del difficoltoso viaggio per raggiungere l'Italia, un uomo di 24 anni proveniente dall'Etiopia ha dichiarato:

«Prima ho preso un autobus fino al deserto, poi ho attraversato in macchina tutto il deserto e sono arrivato in Sicilia su una barca di pescatori».

Dalle affermazioni degli intervistati emerge, inoltre, che raramente gli immigrati sapevano come utilizzare i treni e quale via percorrere, soltanto alcuni si erano informati sulla barca o sulla nave, durante il viaggio, riguardo al modo di proseguire all'interno dell'Italia. Da notare anche che – nel caso degli extracomunitari irregolari – il treno era in genere visto come il mezzo migliore per la possibilità di far perdere le proprie tracce, fatto dovuto al mancato controllo dell'accesso in stazioni e convogli.

Di grande interesse la testimonianza di Claudio Camarca su un viaggio notturno in gommone dall'Albania alla Puglia, riportata nel libro *Migranti. Verso una terra chiamata Italia*, da poco pubblicato:

«Gli domando quanto costa il trasporto. Alket sorride. “Lo sai”. Mi piace sentirglielo dire. “Mille dollari a testa. Alle volte duemila. Dipende dalle difficoltà”... Alket annuncia la partenza. Spiega come comportarsi durante la traversata. Dovrebbe durare circa un'ora. Un'ora e un quarto... Se tutto va bene, domani mattina prenderanno un cappuccino... al bar della stazione di Lecce»¹⁵.

Il secondo gruppo in ordine di quantità ha dichiarato di aver viaggiato, appena giunto in Italia, da Fiumicino a Roma: si tratta in questo caso, evidentemente, di un'immigrazione almeno in parte regolare e di persone con una certa disponibilità finanziaria, visti i maggiori controlli e i maggiori

costi del viaggio in aereo. Cospicua anche la frequenza di immigrati che hanno preso il treno per la prima volta fra Trieste e Roma, perché entrati dalla frontiera orientale, e da Milano a Roma in quanto arrivati con pullman a lungo percorso dall'est Europa.

L'uso sistematico

Il secondo argomento affrontato è l'uso sistematico del treno, che riguarda numerosi immigrati extracomunitari, per il fatto che gli stessi si spostano frequentemente da una parte all'altra dell'Italia per trovare lavoro o per raggiungere parenti e amici. Tale situazione di elevata mobilità si manifesta in ampia misura nei primi tempi dopo l'arrivo, ma prosegue anche successivamente per il cambio di occupazione o per il rinsaldarsi di legami familiari e/o amicali. Le frequenti condizioni di indigenza portano tuttavia problemi nell'utilizzo del treno, come testimonia un immigrato di 30 anni proveniente dalla Sierra Leone, dove svolgeva la professione di operaio:

«Prendo il treno almeno una volta al mese per andare a cercare lavoro. All'inizio non era facile comunicare perché non parlo la lingua e non tutti i controllori che ho incontrato capivano l'inglese. Ora va un po' meglio; quando ho il biglietto non ci sono problemi, quando non ce l'ho mi fanno scendere appena possono».

Un albanese di 44 anni, disoccupato, in Italia da tre anni, ha invece dichiarato riguardo all'uso del treno:

«Io prendo almeno una volta al mese per andare a cercare lavoro al Nord: Padova, Verona, Torino, Milano... Mi capita qualche volta di litigare con il controllore perché non il biglietto e non ho i soldi per farlo; quando viaggio senza biglietto sono sempre costretto a scendere alla prima fermata perché altrimenti il controllore chiama la polizia. Una volta per arrivare da Roma a Milano ho cambiato sei treni! Ma a me il treno serve per trovare lavoro, se non lavoro non ho i soldi per fare il biglietto».

Una delle problematiche messe costantemente in evidenza dagli immigrati è rappresentata proprio dall'alto costo del biglietto, che incide pesantemente sui loro redditi e permette di viaggiare soltanto per lo stretto indispensabile, non consentendo ad esempio di spostarsi in giro per l'Italia a fini turistici, con l'eccezione degli immigrati a più alta scolarizzazione o comunque a più alto reddito già inseriti nel sistema professionale italiano.

¹⁵ C. Camarca, *Migranti. Verso una terra chiamata Italia*, Milano, Rizzoli, 2003, p. 297 e p. 301.

«Mi piacerebbe visitare Venezia se il biglietto costasse meno», ha dichiarato una colf colombiana di 33 anni con dimora a Roma. Dovendo in molti casi inviare una buona parte di quanto guadagnato nei paesi d'origine, gli extracomunitari non sembrano avere molte possibilità di viaggiare per diletto sui treni italiani.

Quando riescono a spostarsi, sembrano tuttavia gradire il viaggio, come dimostra la testimonianza di uno studente argentino di 25 anni: «tutto sommato trovo divertente viaggiare in treno, lungo l'Italia ci sono dei bellissimi panorami da guardare dal finestrino».

Il pendolarismo degli immigrati

«I treni in Italia fanno troppo spesso ritardo soprattutto la mattina quando la gente va di fretta per arrivare a lavoro in tempo, dovrebbero rispettare maggiormente le esigenze della gente che paga il biglietto per viaggiare. È un nostro diritto!».

Un peruviano di 27 anni, di professione benzinaio, ha scritto sulla scheda dell'intervista quanto sopra riportato, dimostrando come esista un'efficace comunicazione culturale sui trasporti fra italiani ed extracomunitari: si tratta infatti di un chiaro luogo comune – solo in parte giustificato – che probabilmente ha ripreso dai commenti sentiti durante i viaggi in treno.

In effetti, comunque, riguardo ai pendolari non emergono differenze rilevanti fra i viaggiatori, siano essi italiani o stranieri: i ritardi dei treni, la mancanza in stazione di indicazioni su partenze e arrivi, il sovraffollamento, la scarsa sicurezza delle stazioni, sono lamentele comuni.

Interessante, in questo contesto, risulta la testimonianza di una ragazza ucraina di 25 anni, di professione sarta:

«Sono una pendolare che da Ostia tutte le mattine e tutte le sere prende il treno per andare e tornare da lavoro. Il treno fa spesso ritardo e questo per chi lavora e non può entrare quando vuole è un vero problema. Il secondo problema grave è che la sera, in particolar modo d'inverno, le stazioni non sono un posto sicuro per le ragazze come me che rischiano continuamente di essere molestate. Dovrebbero esserci più controlli e più illuminazione».

Un'altra testimonianza significativa è quella di uno studente di 22 anni, proveniente dal Congo, che prende il treno quotidianamente:

«abito a Cesano e vengo a Roma tutti i giorni. Il treno che prendo io arriva sempre in ritardo e io a causa di questo ritardo perdo l'autobus che passa ogni 40 minuti. Il controllore se non ho il biglietto mi fa scendere, ma io non ho sempre i soldi per comprarlo. Ormai conosco quasi tutti i controllori e so quali sono quelli buoni e quelli cattivi, quindi quando li vedo mi comporto a seconda di chi arriva... Ci sono alcuni controllori che controllano il biglietto solo agli stranieri, e non per esempio agli altri ragazzi italiani che salgono, questo non è giusto».

Il comportamento non uniforme del personale di controlleria viene annotato anche da un ragazzo di 20 anni proveniente dall'Etiopia, che partecipa a un corso di formazione per meccanici, il quale afferma: «il controllore mi conosce e ogni tanto per fortuna fa finta di non vedermi».

I flussi di immigrati visti dai ferrovieri

Per avere una migliore percezione del fenomeno, occorre tuttavia rilevare il parere del personale dei treni riguardo ai viaggi degli immigrati extracomunitari. La maggior parte delle interviste sono state rivolte ai capi treno addetti alla controlleria, in qualche caso anche ai capi gestione preposti alle biglietterie, cioè il personale di Trenitalia più direttamente a contatto con il fenomeno immigrazione.

Dal complesso delle testimonianze emerge una situazione di flussi abbastanza individuati e ripetitivi anche riguardo alle principali etnie che viaggiano sulle diverse direttrici, con alcune variazioni degne di nota negli ultimi 5 anni, quando sembrano aumentati in particolare gli asiatici e i sud americani.

Dalle interviste emerge nettamente la percezione dell'incremento di queste etnie un po' in tutta la penisola: secondo i dati ufficiali, i cittadini provenienti dall'Asia centro-orientale, come cinesi e filippini, rappresentano oltre il 18% degli immigrati presenti in Italia, mentre i sud-americani sono attestati intorno all'8,5%. C'è però da considerare il fatto che le statistiche non prevedono i clandestini, che secondo alcune stime ufficiose sarebbero quasi un terzo del totale immigrati registrati¹⁶.

In effetti, la crescita di asiatici e sud-americani notata dai ferrovieri non è suffragata dai dati ufficiali riguardanti i visti d'ingresso. Ciò fa pensare che i capi treno incontrino spesso sui convogli una buona parte di immigrati irregolari, il cui aumento è chiaramente percepito, pur non risultando dalle cifre rese pubbliche. I dati numerici mostrano infatti una sostanziale stabilizzazione delle aree di provenienza negli ultimi 5 anni, con le seguenti maggiori comunità al 31 dicembre 2002:

Marocco (172.834), Albania (168.963), Romania (95.834), Filippine (65.257), Cina (62.314) e Tunisia (51.384)¹⁷. Il trend ufficiale mostra un certo aumento di presenze dall'Europa dell'est e in subordine dall'Asia, mentre non risulta l'incremento sud-americano rilevato sui treni. Quello che notano i ferrovieri è quindi senza dubbio frutto della presenza di clandestini e inoltre della maggiore o minore attitudine delle diverse etnie a viaggiare in ferrovia: il fatto che sia stato poco rilevato l'incremento di cittadini dall'est europeo è probabilmente da mettere in relazione con l'utilizzo da parte degli stessi di pullman a lunga percorrenza, per arrivare in Italia e tornare nei loro paesi. Numerose autolinee internazionali sono state infatti istituite negli ultimi anni, assecondando il flusso migratorio.

La ricerca qui presentata, comunque, si basa – come detto sopra – su dati qualitativi e sulle impressioni riguardanti i viaggi in treno in alcune zone campione, senza pretesa di ricostruire la presenza in treno delle varie etnie, per la quale occorrerebbero più complessi strumenti di rilevazione.

Partendo dalla Liguria per una rapida carrellata geografica, è significativo leggere intanto la testimonianza di un capo treno di Savona, il quale ha dichiarato:

«Nella zona della Liguria, zona tipica di popolazione molto anziana, si è notato un incremento di sud americani, in maggioranza di sesso femminile, chiaramente utilizzate come badanti. Sino a due anni fa sui treni si registrava una forte affluenza di donne nigeriane dedite alla prostituzione; fenomeno adesso molto ridotto grazie a drastici interventi governativi. Sempre in Liguria si nota, su tutto l'arco delle due riviere, un forte movimento di nord africani (marocchini e tunisini) e di senegalesi, dediti al commercio ambulante. Nella zona della direttrice Torino-Milano-Genova esiste anche un consistente movimento di immigrati albanesi e/o slavi occupati nella manovalanza edile».

Negli ultimi anni, nel territorio attorno a Genova, sembra inoltre cresciuto il movimento di cinesi, che trasportano pelletterie, dedicandosi come i nord africani alla vendita ambulante, mentre le donne sud americane ed europee dell'est sembrano in gran parte lavorare come collaboratrici domestiche o badanti.

¹⁶ EURISPES, *Rapporto Italia 2003*. Percorsi di ricerca nella società italiana, s.l., 2003, p. 1115 e p. 1121.

¹⁷ CARITAS e MIGRANTES, *Immigrazione. Dossier statistico 2003*, cit., p. 111.

Riguardo ai venditori ambulanti, si nota pure un traffico di lungo percorso dei nord africani, i quali vanno a Napoli per fare rifornimento di merce che poi rivendono sulle spiagge della riviera di levante o di ponente.

Per quanto riguarda il transito di Ventimiglia, si riscontra un flusso discontinuo di immigrati che cercano di recarsi all'estero. «Si alternano infatti periodi di forte affluenza a periodi di scarso movimento», ha dichiarato un capo treno di Genova Piazza Principe. In molti casi si tratta di immigrati irregolari, «disposti a viaggiare nascosti sotto un sedile o in una ritirata, perché senza biglietto, pur di arrivare».

Passando alla zona piemontese, alcuni capi gestione di Torino Porta Nuova dichiarano di aver notato un movimento di albanesi da Torino per Ancona e Bari – probabilmente per accogliere connazionali – concentrato nel fine settimana da venerdì a domenica sui treni di minore costo, come gli espressi; un movimento di africani per Napoli e Roma, al fine di acquistare merce all'ingrosso per la vendita ambulante; inoltre un intenso interscambio fra il capoluogo e le altre province piemontesi di badanti e operai nord-africani ed est-europei; infine diverse donne nigeriane, probabilmente dedite alla prostituzione, che si recano verso Voghera, Piacenza, Rho e Magenta.

Negli ultimi 5 anni la presenza di immigrati sembra sensibilmente aumentata, soprattutto per l'utenza pendolare: fenomeno legato alla residenza stabile, nei paesi della cintura torinese e nelle altre province di famiglie che poi si spostano per lavoro. L'immigrazione in Piemonte presenta infatti «caratteri di stabilità, di inserimento definitivo e familiare come... indicano gli incrementi delle pratiche di ricongiungimento familiare, gli inserimenti scolastici, e le varie forme di partecipazione alla vita socio-comunitaria»¹⁸. Inoltre negli ultimi anni è cresciuta la presenza percentuale negli altri capoluoghi rispetto a Torino.

Non poche, tuttavia, sono state le storie di disperazione legate ai viaggi degli extracomunitari in treno. Un altro capo gestione di Torino Porta Nuova ha dichiarato:

«Episodi toccanti ricordo si verificavano con persone di etnia curda che invano cercavano di passare la frontiera. Il più delle volte venivano rispediti indietro. Queste persone cercavano di passare la frontiera per arrivare in altri paesi, specialmente la Germania, in cerca di fortuna».

Passando in Lombardia, è da rilevare come in tale regione si riscontra in assoluto la maggiore presenza di extracomunitari: 23% sul totale nazionale a fine 2002. Fra le stazioni a forte movimento di immigrati viene segnalata in particolare Brescia, dove secondo le parole di un capo treno di

¹⁸ Ivi, p. 363.

Milano Porta Garibaldi «la mattina è pieno, non sembra neanche una stazione italiana». E un altro capo treno di Milano afferma che «a Brescia quando si arriva sembra di essere in Africa».

Pieni di immigrati risultano in generale i primi treni del mattino, in arrivo e in uscita da Milano, per l'ampia presenza di operai e collaboratrici familiari. Per quanto ridimensionato rispetto al passato, continua inoltre il traffico di prostitute nigeriane fra Milano e Torino, sui treni della sera e della notte, con la caratteristica di utilizzare le vetture e i bagni per cambiarsi vestito e per truccarsi, quando si avvicinano al luogo di lavoro. Viene poi segnalata la presenza di zingari a Milano Certosa, i quali usano i treni per mendicare. Esiste infine il fenomeno in espansione dei sordo-muti, in genere russi di nazionalità, che «distribuiscono bigliettini e chiedono soldi prima della partenza, ma non viaggiano»: sono molti a Milano Centrale.

Una notevole presenza di extracomunitari si riscontra pure sui treni del Veneto, come dimostra la seguente testimonianza di un capo treno di Verona:

«Un gruppo di africani (di circa 10-15 individui) fanno la spola da Brescia a Trento e Bolzano (sono in possesso di abbonamento e vendono cianfrusaglie). Numerose sono le prostitute africane che a gruppi vanno da una città all'altra... Alcuni africani e nord-africani lavorano nelle fabbriche e concerie della provincia di Vicenza. Nei giorni di domenica si spostano molto per ritrovarsi a Milano, o a Brescia, o a Verona, o in altre città le donne che fanno il lavoro di badanti, sono specialmente dei paesi dell'est-europeo. I cinesi si spostano molto ma non si capisce che lavoro fanno».

Arrivando al caso del Lazio, il personale viaggiante di Roma, mette in evidenza sulla ferrovia per Napoli un forte movimento di centro-africani «che svolgono abitualmente lavoro di venditori abusivi su bancarella, quindi spesso trasportano cartoni ingombranti», e «caricano sui treni enormi bagagli contenenti la merce da vendere». A Roma confluiscono poi professionisti, operai, braccianti che si recano alle ambasciate per svolgere pratiche relative al loro soggiorno in Italia. Attorno a Roma viene inoltre notato il già ricordato traffico nord-sud per acquisto merce, come testimonia un capo treno di Roma Termini:

«Ci sono molti centro-africani e nord-africani che si recano a Napoli da ogni parte del nord Italia per acquistare mercanzia varia. Cinesi da Prato che si recano a Roma per acquistare mercanzia».

I capi treno di diverse parti d'Italia hanno dato notizia del forte afflusso di cinesi a Prato, dove in effetti la presenza di questa etnia si concentra nelle fabbriche tessili del pratese e dell'hinterland fiorentino.

Il traffico a lungo percorso emerge infine nelle testimonianze raccolte presso il personale di Napoli, dove alcuni capi treno hanno rilevato la presenza di abbonati per Pisa-Genova e per Roma. Attorno a Napoli risulta pure un cospicuo movimento «di masse di indigenti o di lavoratori in nero che si spostano per raggiungere il lavoro. Molti sono venditori ambulanti», i quali viaggiano sulle linee Napoli-Aversa, Cancelli-Napoli e Cancelli-Torre Annunziata. Si nota inoltre – secondo un capo treno di Napoli Centrale – che

«negli ultimi 5 anni il movimento di immigrati sembra molto aumentato. Si riscontra un maggiore di flusso di asiatici sulla linea Napoli-Roma, in maggior parte abbonati nord africani sulla linea Napoli-Torino e Napoli-Reggio Calabria».

L'ultima zona oggetto di analisi nella presente ricerca è la Puglia, dalla quale i viaggiatori sbarcati dalle navi prendono il treno per recarsi alle loro destinazioni, sebbene sia molto diminuito l'afflusso di clandestini per effetto degli accordi di polizia con il governo albanese¹⁹. Un capo treno di Lecce ha dichiarato in proposito:

«Si incontrano un po' tutte le tipologie di viaggiatori immigrati. Anche se in prevalenza viaggiatori a lungo percorso. Negli ultimi 7-8 mesi il fenomeno si è ridimensionato moltissimo fino quasi ad annullarsi. Fino a qualche anno fa, c'era una vera e propria invasione di albanesi (autorizzati dal ministero a viaggiare gratis), che è durata fino all'estate scorsa. Dopo la scadenza della gratuità dei viaggi, si aveva difficoltà a far pagare queste persone, che, comunque, infine pagavano».

Nell'ultimo periodo, invece, i capi treno incontrano soprattutto viaggiatori immigrati appena sbarcati, che possiedono denaro e sanno dove andare: in genere in località del nord e del centro Italia. Principalmente curdi-turchi e curdi-iracheni arrivano sui treni nei giorni di sbarchi: «non conoscono la lingua, ma hanno i soldi e chiedono biglietti per il nord o per Roma» – ha dichiarato un capo treno di Lecce, perché evidentemente le organizzazioni che li portano in Italia hanno anche previsto per loro il proseguimento all'interno della penisola. Emerge inoltre un flusso di ritorno:

¹⁹ La rotta dei trafficanti di uomini si è infatti spostata nel corso del 2003 verso la Sicilia. Cfr. www.stranieriinitalia.it/news/sbarchi25ago2003.htm.

«Spesso – sostiene un capo treno di Taranto – incontriamo stranieri con foglio di espulsione, senza biglietto, né mezzi finanziari: spesso in stazioni primarie dove vi è polizia ferroviaria (POLFER), e ciò è maggiormente insopportabile in quanto constatiamo che non c'è sufficiente filtro tra l'esterno anonimo ed il treno».

Ma anche in Puglia, come nelle altre regioni, sta crescendo la presenza di immigrati stanziali, che viaggiano sui treni con l'abbonamento, come testimonia un capo treno di Gioia del Colle che prova a sintetizzare i principali movimenti a corto raggio:

«In grande percentuale si incontrano immigrati nord-africani, poi albanesi; ultimamente si incontrano immigrati di origini asiatiche (cinesi) pendolari. Nel periodo di raccolta di pomodori si incontrano immigrati di etnie centro-africane. Durante il periodo estivo un movimento di immigrati dal centro-Africa, nord-Africa, rumeni, polacchi da Foggia verso Spinazzola per lavori in campagna. Immigrati cinesi quotidianamente da Bari verso Taranto o verso Foggia (si vedono ovunque come venditori ambulanti). Albanesi: verso Gravina sia da Gioia che da Spinazzola perchè sede della prefettura; o verso Bari da qualsiasi zona per imbarcarsi».

Un capo treno di Taranto, infine, afferma che il movimento è aumentato sulla Lecce-Roma, soprattutto per quanto riguarda i venditori ambulanti. Interi gruppi familiari viaggiano dalla Puglia verso la capitale da zone con presenza di centri di accoglienza.

Alcune osservazioni finali possono essere utili a comprendere ulteriormente il fenomeno immigrazione: il numero degli abbonati sembra in forte crescita, a testimonianza di una graduale integrazione nella vita italiana, e gli immigrati appaiono sempre più esperti nell'utilizzo del treno. Qualche difficoltà emerge quando devono organizzare viaggi più lunghi di quelli abitualmente compiuti, e inoltre permangono talvolta problemi con la lingua, in particolare per chi ha maggiore difficoltà con l'italiano, come i cinesi che spesso non conoscono il nome della città di destinazione scritto con i nostri caratteri.

Inoltre sembra che vi siano problemi a distinguere la classe di viaggio. Un capo treno di Torino Porta Nuova ha scritto:

«Proporrei di segnalare con pittogrammi o simboli più leggibili e visibili la tipologia e la classe dei treni e delle vetture, trattandosi quasi sempre di treni a composizione bloccata, sia all'interno che all'esterno delle vetture».

Al contrario, un capo treno di Savona ritiene che:

«gli immigrati riescono abbastanza bene a utilizzare i treni italiani. Esiste una sorta di passaparola fra persone della stessa etnia che porta il nuovo arrivato ad un rapido apprendimento della circolazione dei treni».

E un altro capo treno di Torino Porta Nuova ci ha detto:

«Conoscono molto bene le varie fermate, sapendo per esempio, che sulla Torino-Savona non c'è POLFER e di conseguenza fanno un po' cosa vogliono».

Quest'ultima affermazione introduce un'altra tematica. Si tratta del problema degli abusi, sul quale i ferrovieri sono stati assai prodighi di notizie.

Problemi evidenziati dai ferrovieri

Nelle interviste i capi treno hanno cercato di spiegare tutte le problematiche relative ai viaggi degli immigrati extracomunitari, con particolare riferimento ai numerosi abusi riscontrati nel proprio servizio, espletato peraltro in condizioni di grande difficoltà, visto che si trovano quasi sempre a effettuare la controlleria da soli. Diverse testimonianze hanno lamentato la già citata scarsa collaborazione da parte della polizia ferroviaria, che spesso non appare utilizzata in maniera opportuna sui treni e non sembra espletare un servizio efficace neppure nelle stazioni. Come ha affermato un controllore viaggiante della Divisione Passeggeri, riguardo agli immigrati molesti, «servirebbe maggior controllo da parte della polizia e più tempestività negli interventi, quando richiesti, per allontanarli dai treni se trovati in posizione irregolare».

Occorre tuttavia rilevare in via preliminare che gli abusi riscontrati dai ferrovieri non riguardano soltanto gli extracomunitari, essendo – più o meno – gli stessi posti in atto dagli italiani poco corretti. Il problema più generale è rappresentato dalla mancanza di sicurezza sui treni, messo in evidenza più volte dai sindacati, dalle associazioni di utenti e dalla stampa, ma tuttora in gran parte irrisolto. Vediamo quindi una panoramica sulle testimonianze dei ferrovieri, riguardo ai problemi relativi ai viaggi degli extracomunitari, cominciando con quanto affermato da un capo treno di Roma Termini,

secondo il quale «la maggior parte degli immigrati sa che con il “senza prezzo” si può viaggiare per tutta la penisola». In effetti, il modello AG 4.03, più noto appunto come “senza prezzo”, permette di viaggiare in tutta l’Italia senza denaro, facendosi poi mandare a casa il conto maggiorato delle previste penali. Tale possibilità è stata a lungo sfruttata da sbandati di ogni tipo, resi edotti della possibilità di non pagare, e recentemente ha visto un utilizzo pure da parte degli immigrati extracomunitari: qualche volta per necessità oggettive dovute alla mancanza di denaro; più spesso per abuso, contando poi sul fatto che non avendo proprietà e talvolta neppure una dimora fissa, non pagheranno mai niente. Inoltre, anche da parte del personale, non è molto frequente elevare il verbale AG 4.03, se non altro perché ciò comporta una notevole perdita di tempo, mentre è spesso necessario espletare altre mansioni urgenti, oppure perché si è consapevoli che in presenza di stranieri quasi certamente l’amministrazione non riuscirà a riscuotere quanto dovuto. Si preferisce perciò far scendere il viaggiatore senza biglietto alla prima stazione.

Un capo treno di Savona ha provato a sintetizzare la questione del “senza prezzo”, e le problematiche riguardanti le regole particolari per i biglietti vigenti in Italia, suggerendo alcuni provvedimenti:

«L’abuso più frequente è certamente il viaggio in treno senza relativo biglietto. L’immigrato impara molto presto che il personale di bordo non redige verbale di contravvenzione in presenza di un documento di identità emesso, ad esempio, in Marocco. La soluzione sta in provvedimenti di polizia tali da dotare tutti gli immigrati di validi documenti di identità italiani e un serio sistema di riscossione delle sanzioni applicate. Se l’immigrato, con regolare lavoro, dovesse depositare una preventiva cauzione o fideiussione alla Prefettura competente, questo sarebbe possibile.

Un altro abuso molto frequente è legato all’utilizzo dei biglietti che vengono acquistati ma non vengono convalidati adducendo, come scusa, la mancanza di conoscenza del sistema italiano. Effettivamente su tutti i recapiti di viaggio emessi da Trenitalia le avvertenze sulla convalida del biglietto e sulle relative sanzioni sono scritte in maniera assolutamente insufficiente e comunque solo in lingua italiana. Questa carenza crea molti problemi anche con la clientela italiana. Sarebbe indispensabile che i biglietti riportassero la seguente dicitura. “Tutti i biglietti devono essere convalidati mediante timbro prima della partenza. La convalida sul treno, salvo casi eccezionali, prevede sempre il pagamento di una sanzione”, e questo dovrebbe essere scritto anche in inglese, spagnolo e arabo. Se questa dicitura non può essere applicata sui biglietti, un cartello con tali frasi dovrebbe essere affisso in tutte le vetture ferroviarie e nelle stazioni».

Inoltre diversi immigrati, forse prendendo esempio dagli italiani più scaltri, hanno imparato a non pagare il biglietto su quei treni che hanno un solo macchinista con il capo treno in macchina, per il fatto che soltanto raramente viene effettuata la controlleria. Un capo treno di Milano ha dichiarato, per esempio, che «la linea Milano-Mortara è un “far west” anche per gli italiani: non paga nessuno».

Diversi capi treno hanno anche fatto interessanti osservazioni riguardo all’atteggiamento delle varie etnie: gli asiatici e i senegalesi appaiono i più rispettosi delle norme; al contrario, i marocchini sembrano dare maggiori problemi insieme agli albanesi. Secondo lo schema presentato da un capo treno di Napoli Centrale,

«filippini e asiatici in genere sempre o quasi in regola con il biglietto o l’abbonamento. Nord africani quasi sempre senza biglietti, pochi e molto educati sono quelli dell’est europeo».

Un altro capo treno di Savona afferma in proposito che:

«il comportamento degli immigrati varia a seconda dell’etnia e delle rispettive tradizioni culturali. Tutti gli immigrati senegalesi, ad esempio, presentano un grado di dignità e di educazione elevatissimo che riduce al minimo ogni tipo di contenzioso (molto inferiore anche rispetto alla clientela italiana). I nomadi di origine slava, oppure i nord-africani molto giovani, invece, hanno un atteggiamento costantemente provocatorio che li porta continuamente in contenzioso con il personale di bordo».

Ancora più dettagliata e puntuale la descrizione di un capo treno di Lecce:

«I nomadi “zingari” sono i più restii ad accettare l’idea del pagamento e di un comportamento “civile” inteso come rispetto del divieto di fumo e di insudiciamento. Hanno un senso dell’impunità nei confronti della forza pubblica.

I cinesi, dopo il primo periodo che arrivarono in Italia e posero in essere tantissimi tentativi di falsificazione dei recapiti di viaggio, si sono adeguati e viaggiano con biglietti e abbonamenti perfettamente in regola e il loro comportamento è irreprensibile.

Cingalesi, indiani, capoverdiani viaggiano in regola, con comportamenti anche per essi irreprensibili.

I nord-africani sono potenzialmente degli evasori che pagano il biglietto (quando lo pagano) malvolentieri, particolarmente i tunisini, mentre i senegalesi sono più corretti. Spesso bisogna ricorrere all'intervento della polizia ferroviaria.

Gli immigrati provenienti dall'est europeo tentano sempre di non pagare, ma poi dietro insistenza pagano quanto dovuto. Secondo me è una questione di mentalità, perché il comportamento è omogeneo all'interno di ogni etnia. I più preoccupanti sono i tunisini che sono molto insolenti, sfrontati e minacciosi».

Sempre a questo proposito, un capo treno di Torino Porta Nuova ha dichiarato:

«Si riscontrano ancora delle difficoltà per quanto riguarda il comportamento “etico” a bordo dei treni, causato più che altro dalle abitudini proprie dei loro paesi di provenienza (discorsi ad alta voce, “bivaccamenti” dentro e fuori dei compartimenti). Tutto ciò spesso provoca disagi agli altri viaggiatori e il personale di bordo ha difficoltà a far rispettare un comportamento consono e rispettoso dei regolamenti vigenti, senza incappare quantomeno in discussioni animate e accuse di razzismo, causate spesso dalla difficile comprensione linguistica».

E infine, secondo un capo treno di Napoli Centrale, è aumentata

«la presenza degli immigrati dell'est Europa, e soprattutto di donne che fanno lavori di badanti e viaggiano principalmente di giovedì e domenica. Questi creano più problemi nelle stazioni che sui treni perché bivaccano intere giornate (mangiano sui binari, si ubriacano e sporcano)».

Tornando al problema della mancanza di biglietto, è da rilevare – come già accennato – che non pochi extracomunitari hanno problemi per l'elevato costo delle tariffe ferroviarie. I capi gestione di Torino hanno rilevato «l'arrivo in biglietteria di immigrati con pochi soldi che comprano il biglietto per destinazioni o categorie di treni più basse, non avendo altra disponibilità di denaro». Diversi extracomunitari credono probabilmente che il viaggio in treno costi meno di quanto effettivamente costa, e per questo comprano un biglietto secondo la quantità di denaro che possiedono, avendo fatto male i calcoli sul prezzo. Questo succede agli sportelli delle biglietterie, ma anche alle emettitrici automatiche, dove è persino più facile comprare un biglietto adeguato alle proprie disponibilità del momento, non rischiando di incappare in discussioni con i ferrovieri.

Alcuni capi treno hanno inoltre lamentato la continua presenza sugli intercity di immigrati con biglietti validi per regionali, diretti o interregionali, che si rifiutano di versare la differenza di prezzo, in quanto convinti di aver già pagato abbastanza.

Altri problemi riguardano la mancata distinzione tra la prima e la seconda classe, con la tendenza a sedersi nei posti di prima, finché arriva un capo treno a farli spostare. Inoltre alcuni ferrovieri hanno rilevato la tendenza costante a fumare e a mettere i piedi sui sedili. Infine viene riscontrata una vera e propria mania a contrattare il costo del biglietto, «quasi che si fosse al mercato» – ha dichiarato un capo treno di Verona.

«Tutti quanti hanno imparato – afferma poi un capo treno di Genova – a nascondersi sotto il sedile o dentro le ritirate se non hanno il biglietto. Inoltre si passano l'abbonamento l'uno con l'altro, e alle macchinette comprano un biglietto per un bambino ridotto al 50%, e poi ti dicono che si sono sbagliati e che non hanno altri soldi».

Gli abusi più frequenti sono comunque rappresentati dalla mancata convalida dei recapiti di viaggio e dalla loro contraffazione. In particolare: nascondere la precedente convalida e rifarla una seconda volta, oppure effettuare convalide irregolari, magari apposte volutamente in modo illeggibile, che consentono la continua utilizzazione del biglietto a fascia chilometrica specialmente sulle brevi tratte dove è più facile sfuggire alla controlleria. In aumento sembra soprattutto l'acquisto di biglietti a fasce chilometriche di percorrenza inferiore, approfittando della difficoltà di verificare la tratta, dato che tali biglietti non riportano la stazione di partenza e quella di arrivo ma solo il chilometraggio.

Un capo treno di Verona ha raccontato in dettaglio i vari sistemi utilizzati:

«A parte l'uso di cera o colla, che dopo raschiano, per poter ritimbrare il biglietto, mettono spesso un pezzo di carta nel posto dove si deve stampare la convalida. Così nessuno potrebbe dire che non hanno convalidato, ma non si sa né il giorno né la stazione dove questo è avvenuto. Sovrappongono un biglietto già usato a uno da usare, così viene fuori solo una parte di convalida: per esempio la data, così con una fascia chilometrica di 20 km possono fare per esempio anche 200 km; oppure la stazione di partenza, così senza data possono usarlo per diversi giorni, se nessuno controlla. Timbrano i biglietti a fasce chilometriche sul retro confondendolo con la scrittura, se nessuno controlla il giorno dopo timbrano al posto giusto; così lo utilizzano almeno due volte. Spesso utilizzano le macchinette automatiche che emettono i biglietti applicando i vari sconti previsti (20%, 30%, 50% ecc.). Spesso comprano

il biglietto per un certo numero di chilometri ma ne percorro molti di più: esempio, Vicenza-Padova km 31, hanno la fascia da 30 km; Verona-Suzzara km 60, hanno la fascia da 50 km; Verona-Brescia km 65 hanno la fascia da 60 km».

Sovente il comportamento è doloso, ma alcune volte gli immigrati sembrano non essere a conoscenza di diversi aspetti del trasporto ferroviario. Ad esempio, tanti ignorano la differenza fra un treno ordinario e uno intercity, la durata dei biglietti dal momento della timbratura, la necessità di timbrare gli stessi. Inoltre molti di loro hanno difficoltà a leggere gli orari e alcuni non sanno neppure dove trovarli. Come prima ricordato, la lingua sembra invece un problema secondario, in quanto la maggioranza degli immigrati conosce almeno l'inglese o il francese.

Nel complesso, i suggerimenti per eliminare gli abusi che emergono dalle interviste sono i seguenti: controllo a terra dei recapiti di viaggio in prossimità delle stazioni di maggior salita e discesa passeggeri, in quanto l'opera del personale di scorta è poco efficace perché assorbito da altre incombenze e perché sui regionali fino a 6 vetture il capo treno è da solo; utilizzo sistematico di squadre di controlleria affiancate da agenti della POLFER come deterrente nei confronti di eventuali abusi.

C'è anche, tuttavia, chi ritiene impossibile un miglioramento della situazione, come un capo treno di Torino Porta Nuova, il quale – tagliando corto – ha scritto sul modulo dell'intervista: «non c'è modo di eliminare gli abusi».

Un tema importante – come già accennato – è quello della sicurezza sui treni, che per le donne ferroviere risulta ancora più problematica. In alcune circostanze, infatti, il ruolo delle lavoratrici è assai gravoso, come emerge dalla testimonianza di una giovane capo treno in servizio a Genova Brignole:

«A volte ci troviamo in difficoltà a gestire la situazione: responsabilità del movimento, maggior parte dei treni scortati da soli, scarsa presenza Polfer in linea, che diventa praticamente nulla nelle ore serali, quando più spesso si presenta anche il problema di viaggiatori molesti in stato di ubriachezza o tossicodipendenti».

Un'altra capo treno, di Genova Piazza Principe, afferma:

«In particolare la notte ritengo che la polizia potrebbe accompagnarci durante l'espletamento della controlleria. Ciò tutelerebbe maggiormente non solo il personale ferroviario ma

soprattutto i viaggiatori in regola, extracomunitari e non, i quali spesso vivono il viaggio in treno con il timore di essere vittime degli atti delinquenti di pochi».

E un capo treno di Napoli Centrale, prossimo alla pensione, ha testimoniato:

«Un giorno, non ricordo il numero del treno, da Roma a Napoli, in sede di controlleria, a treno fermo per precedenza, sicuramente un algerino, alla mia richiesta del titolo di viaggio mi puntò un coltello alla pancia: fortunatamente per me intervennero dei viaggiatori che lo misero in fuga».

La situazione intorno a Napoli sembra in effetti disperata, come ha messo in evidenza di recente un dettagliato articolo su “Famiglia Cristiana”, dal titolo *Un viaggio nel far west*:

«La paura corre sui treni. Basta che cali la sera e i convogli locali lungo la tratta Napoli-Caserta-Napoli cambiano volto. I viaggiatori sono pochi, pochissimi e tutti ammassati nei posti a ridosso della motrice. Si proteggono, si fanno coraggio a vicenda. Verso coda tanto spazio per chi su questi treni sale per delinquere...

Storie di ordinaria violenza sui binari. Sono le 21,16 di un venerdì qualunque, quando il regionale per Napoli, via Aversa, lascia scorrere dal finestrino la reggia di Caserta illuminata. Recale, Marcianise, Aversa, Sant’Antimo, Frattamaggiore, Casoria. Il viaggio dura in tutto 35 minuti, ma le porte che si aprono e chiudono a ogni fermata scandiscono le tappe di un calvario. Chi sta sul treno osserva ogni nuovo viaggiatore con apprensione, chi sale attraversa quasi di corsa i vagoni deserti per trovare rifugio nella prima sovraffollata carrozza. E non sono solo i viaggiatori a temere per la propria incolumità. “Rischiamo anche noi” dice il capo treno... “Se ci avventuriamo lì in fondo e osiamo chiedere il biglietto alle persone sbagliate, ci aggrediscono. Il fatto è che nelle stazioni che attraversiamo di notte non c’è polizia. Se chiedo aiuto, prima che arrivi a Napoli, fanno di me quello che vogliono”»²⁰.

I treni a maggiore traffico di extracomunitari

Su precisa domanda, riguardante la segnalazione dei treni maggiormente frequentati dagli immigrati, alcuni capi treno hanno fornito un sommario elenco, segnalando anche la presenza delle

²⁰ C. Coluzzi, *Un viaggio nel far west. Napoli-Caserta, sui binari della paura*, in “Famiglia Cristiana”, n. 48, 30 novembre 2003, pp. 59-60.

varie etnie all'interno degli stessi e delle professioni probabilmente svolte dagli utenti extracomunitari.

Cominciando dalla zona di Genova, tutti i ferrovieri della Divisione Trasporto Regionale hanno segnalato il diretto 2880 La Spezia-Ventimiglia, in partenza alle ore 4,23 da La Spezia e alle 6,39 da Genova Brignole come il più trafficato riguardo agli extracomunitari. Questi si distribuiscono nelle varie località balneari, soprattutto della riviera di ponente, per svolgere il lavoro di venditori ambulanti, rientrando poi in serata con vari diretti, in particolare il 2173 Ventimiglia-Milano, in partenza alle 17,15 da Ventimiglia.

Sul lato di levante, invece, il treno più trafficato risulta il diretto 2041 Savona-Pisa, in partenza alle ore 7,03 da Genova. In senso inverso viene segnalato la sera il diretto 2302 tra La Spezia e Genova, in partenza da La Spezia alle 21,05. A bordo di quest'ultimo convoglio risulta una forte presenza di sud-americani.

Per avere un quadro più completo, tuttavia, occorre interrogare anche i capi treno della Divisione Passeggeri, poiché questi scortano espressi e intercity, oltre agli eurostar che essendo molto costosi vedono però poca affluenza da parte degli immigrati extracomunitari; mentre i capi treno della Divisione Trasporto Regionale scortano appunto i regionali, i diretti e gli interregionali.

Per quanto riguarda gli espressi maggiormente frequentati da extracomunitari nella zona di Genova, sono stati segnalati l'espresso 369 Nizza-Roma, sulla tratta da Ventimiglia a Genova, percorsa tra le 21,48 e le 0,12. Anche il corrispondente espresso 368 risulta molto frequentato dagli immigrati fin da Pisa, da dove passa alle ore 2,46 in piena notte, arrivando a Ventimiglia alle 8,30.

Una breve nota è necessaria riguardo alla fisionomia dei treni notturni, di cui si è già ricordata la pericolosità nel precedente paragrafo. Tali convogli appaiono diversi dai treni in viaggio durante la giornata: dopo le ore 21, le biglietterie sono quasi ovunque chiuse e i treni si riempiono di extracomunitari, e in generale di gente che forse non ha altri mezzi per spostarsi; gli italiani sono pochi, e comunque predominano tipi strani, ubriachi, prostitute, facce in genere poco raccomandabili. I lavoratori dei turni e qualche viaggiatore a lungo percorso, che si trovano al loro interno, sembrano perdersi spauriti e taciturni tra questa umanità diversa.

Fino a qualche anno fa non era così: i treni della notte erano frequentati soprattutto da lavoratori, e anche da ragazzi che uscivano la sera per ritrovarsi con gli amici. Poi, l'impresenziamento delle biglietterie e delle stazioni ha drasticamente ridotto l'utenza abituale: si pensi che le stesse sale di attesa vengono chiuse generalmente in prima serata e anche nelle stazioni maggiori non rimangono aperte tutta la notte: ad esempio, Firenze Santa Maria Novella chiude alle ore 23, Roma Termini alle ore 24. A ciò si è aggiunta la riduzione dei convogli serali per vari tagli al servizio, che ha reso impossibile tornare a casa in treno, anche per il contemporaneo spostarsi verso la notte inoltrata dei

ritrovi giovanili. Questi treni hanno così cominciato ad avere un'immagine oscura, quasi rappresentassero un mondo in movimento che vive mentre le famiglie vanno a letto, ma vive con tristezza: i ritrovi dell'allegria e del benessere, ristoranti, pub, discoteche ecc. sono invece raggiunti sempre in automobile, con varie conseguenze nefaste, per esempio le "stragi del sabato sera".

La caratteristica dei treni della notte si riscontra sia nei regionali e diretti che viaggiano a medio percorso in tarda serata, sia nei lunghi espressi tradizionali che continuano a percorrere la penisola con vetture ordinarie, tra le 21 e le 6-7 di mattina, dopo ricomincia la clientela del giorno e anche l'immagine dei convogli cambia, diventa più allegra e chiassosa, con i primi pendolari che commentano le partite di calcio o i fatti di cronaca.

Uno degli ultimi interventi di Trenitalia, quello che ha istituito gli "intercity night", con prevalenza di vetture letto e cuccette ristrutturata e meglio sorvegliate, è finalizzato proprio a risolvere questo crescente problema dell'immagine negativa dei treni notturni.

Cambiando zona, attorno a Verona viene segnalata la presenza prevalente di extracomunitari sul regionale 5941 Brescia-Venezia, in partenza alle ore 7,03 da Brescia, pieno di operai che lavorano nelle fabbriche dei paesi della Pianura padano-veneta, ma frequentato anche da zingari «da cui – hanno affermato alcuni capi treno – è quasi impossibile riuscire a riscuotere il prezzo del biglietto». Stessa presenza la sera sul regionale 20596 in partenza alle 20,12 da Venezia per Verona.

Verso Milano vengono indicati l'interregionale 2090 Venezia-Milano, in partenza da Verona alle 6,53, pieno di extracomunitari che ritornano la sera con gli ultimi interregionali da Milano a Verona, e cioè il 2113 in partenza da Milano Centrale alle 20,15, il 2115 in partenza proprio alle 21,15, e infine il 2117 in partenza alle 22,15.

Inoltre viene segnalata una notevole presenza di extracomunitari nei regionali 10910 e 10912 Verona-Bolzano, in partenza da Verona rispettivamente alle 6,10 e alle 6,40. Al ritorno, il treno più frequentato risulta il 2267 Brennero-Verona, in partenza alle ore 20,31 da Bolzano.

Infine i capi treno hanno indicato l'interregionale 2252 Verona-Brennero, in partenza da Verona alle 7,45, con arrivo a Bolzano alle 9,29 e sosta a Domegliara, Peri, Ala, Rovereto, Trento, Mezzocorona, Ora. Su tale treno si sono pure sollevate le proteste della Lega Nord, che nel gennaio 2003 ha lanciato una provocazione sulla questione del traffico di immigrati sui treni, proponendo l'istituzione di vagoni destinati solo agli extracomunitari, divisi da quelli per i pendolari italiani. In un'interrogazione presentata al Consiglio provinciale di Trento, si affermava infatti che sul 2252,

«un numero considerevole di extracomunitari, senza premura per gli altri passeggeri, si accampa a dormire sui posti a sedere togliendosi scarpe e scarponi ed occupando in questo modo i sedili anche per gli altri viaggiatori»²¹.

Passando infine al meridione, viene segnalata una rilevante presenza di immigrati nord-africani, asiatici, senegalesi sull'espresso 956 Lecce-Roma, via Taranto-Potenza, in partenza da Lecce alle 21,16 e da Brindisi alle 22,00, con forte salita di extracomunitari a Lecce, Squinzano, Brindisi e con discesa in gran parte a Napoli e nelle altre stazioni della Campania.

Attorno a Napoli, limitandosi ai convogli della Divisione Passeggeri, vengono segnalati come più frequentati i seguenti treni: espresso 878 Siracusa-Roma, che passa da Salerno alle ore 6,27; espresso 830 Salerno-Milano, in partenza da Salerno alle ore 19,03; euronight 286 Napoli-München, in partenza da Napoli Centrale alle ore 19,04; intercity 589 Milano-Reggio Calabria in partenza da Napoli alle 15,36; intercity 539 Torino-Reggio Calabria in partenza da Napoli alle 18,36.

Ovviamente questa breve carrellata sui treni più utilizzati dagli immigrati non è in alcun modo esaustiva, basandosi su alcune testimonianze concentrate in poche zone d'Italia. Evidente risulta, tuttavia, che la presenza degli extracomunitari sui treni è in aumento: sia su quelli a lunga percorrenza, sia sui regionali che portano verso le grandi città di tutta la penisola. Non occorrono neppure interviste o dati quantitativi specifici: basta viaggiare in qualsiasi treno del mattino o della sera, per rendersi conto del fenomeno.

Vale anche la pena di notare una diversa mentalità di trasporto. L'italiano è da tempo legato all'automobile in una misura che spesso risulta addirittura eccessiva, mentre gli extracomunitari sembrano più propensi all'uso del mezzo pubblico, forse per la mancanza della macchina, ma forse anche per una scelta diversa dalla nostra: il treno consente in genere un risparmio di denaro che può essere utilizzato diversamente, magari a beneficio del risparmio, e consente di socializzare all'interno delle carrozze, cosa impossibile sulle automobili.

4. I treni italiani visti dagli immigrati

²¹ Cfr. però le considerazioni di P. Rumiz, *Sul "treno degli africani" vagoni separati? No grazie*, in "La Repubblica", 19 gennaio 2003.

I commenti sui treni italiani da parte degli immigrati sono logicamente i più vari: vengono messe in evidenza le difficoltà, ma anche il complessivo valore di un servizio che spesso non esiste nei paesi in via di sviluppo.

Numerosi extracomunitari hanno dichiarato di fare un uso soltanto sporadico del treno, 2-3 volte l'anno: viaggiano poco in genere per motivi economici, e lamentano – come già detto – i prezzi alti dei biglietti, i ritardi e anche la scarsa igiene dei treni italiani²². Le lagnanze più frequenti – le stesse degli italiani – sono rappresentate appunto dai ritardi continui, dalla sporcizia dei bagni e dei sedili, nonché dalla poco agevole lettura degli orari e dal sovraffollamento con la conseguente mancanza di posti a sedere.

A proposito del costo, un giovane disoccupato di 25 anni proveniente dalla Slovacchia ha dichiarato:

«Prendo il treno almeno una volta al mese per andare a cercare lavoro al nord o vicino Roma. Ogni tanto qualche difficoltà ce l'ho con i controllori che mi scoprono senza biglietto e mi fanno scendere, ma se io prendo il treno per andare a cercare lavoro è logico che non ho i soldi per fare il biglietto, se avessi i soldi non dovrei cercare lavoro e non prenderei il treno. Forse i treni italiani dovrebbero essere gratis per i disoccupati o comunque molto più economici».

Non pochi immigrati hanno inoltre sostenuto di aver subito episodi di razzismo sui treni italiani, come dimostrano le due testimonianze seguenti. Una donna di 37 anni, proveniente dal Congo, che al suo paese faceva l'insegnante ed è madre di un bambino di un anno, ha detto:

«la prima volta che ho preso il treno con il mio bambino, per andare da Roma a Castiglioncello (in Toscana), alcuni passeggeri si sono arrabbiati con me perché occupavo troppo spazio con il passeggino di mio figlio. Per fortuna è intervenuto un viaggiatore, mio connazionale che parlava l'italiano bene, e ha messo a tacere le persone che se la prendevano con me. È vero che forse occupavo troppo spazio, ma non c'era bisogno di urlare in quella maniera, e poi mi chiedo se con una mamma italiana, si sarebbero comportati allo stesso modo».

Un medico di 42 anni, proveniente dall'Afghanistan, da 9 anni in Italia, ha invece dichiarato:

«Una volta, sul treno Viterbo-Roma, mi sono trovato coinvolto personalmente in un episodio di intolleranza nei confronti degli stranieri. Una signora salita sul treno non ha trovato posto a sedere nello scompartimento, che era molto affollato, e quindi ha cominciato a urlare e inveire contro gli stranieri che occupano i posti e fanno stare in piedi gli italiani. Io allora le ho detto che se pagano il biglietto, gli italiani e gli stranieri hanno uguali diritti; dopo di che mi sono alzato per farla sedere, sottolineando il fatto che lo facevo solo per cavalleria nei confronti di una signora non più tanto giovane».

Ulteriore testimonianza interessante è quella di una colombiana di 31 anni, di professione badante:

«Qui i treni e le stazioni sono molto moderni, i vagoni sono accoglienti e le poltrone comode, forse sono un po' sporchi, ma in confronto a quelli colombiani sono bellissimi. Una volta ho litigato sul treno con un signore romano che fumava in una zona non fumatori e quando glielo ho fatto notare, lui per offendermi mi ha detto che io non avevo il diritto di lamentarmi visto che ero ospite nel suo paese. Ma io credo che questo non c'entri niente perché le regole vanno rispettate e basta!».

Diversi altri immigrati hanno sottolineato che i treni italiani, rispetto a quelli dei loro paesi sono belli e veloci, dimostrando la voglia di viaggiare in eurostar e di spostarsi per turismo, ma lamentando comunque una scarsa integrazione sociale. Suggestiva in proposito si rivela la testimonianza di un albanese di 44 anni, disoccupato, in Italia da 3 anni, il quale ha affermato:

«I treni rispetto a quelli del mio paese sono bellissimi, hanno anche i bagni con l'acqua che scorre appena metti le mani sotto al rubinetto. Il problema è che i biglietti costano troppo. Secondo me alcuni controllori italiani sono razzisti perché a noi stranieri chiedono di mostrare il biglietto molte volte e invece agli italiani lo chiedono una o al massimo due volte. Il problema è che pensano che siamo tutti ladri e questo non è vero, io sono qui per lavorare».

Un operaio di 27 anni della Slovacchia ha riferito una sua impressione:

²² Un campione di 55 intervistati, composto da 38 uomini e 17 donne, ha risposto così. Si tratta come nazionalità di 10 iracheni, 14 afgani, 8 curdi turchi, 6 curdi iraniani, 5 filippini, 5 peruviani, 4 eritrei, 3 etiopi, di età compresa fra i 22 e i 45 anni, arrivati in Italia con mezzi di fortuna.

«La prima volta che sono salito sul treno mi sembrava che tutti mi guardassero forse perché avevo la tuta da lavoro e mi sono sentito diverso».

Per tutti gli immigrati, l'uso della ferrovia è diventato più facile con il tempo, ma al momento dell'arrivo quasi nessuno sapeva quali treni utilizzare e con quale destinazione, come ha dichiarato un immigrato 30enne della Sierra Leone: «non conoscevo nessuno che mi potesse dare questo tipo di informazioni prima di arrivare in Italia». Lo stesso immigrato afferma inoltre, riguardo alle proprie impressioni sui treni italiani:

«Durante uno dei miei viaggi in treno per andare in cerca di lavoro a Torino, mi è capitata una strana avventura che si è conclusa bene. Viaggiavo di notte e dormivo in una cuccetta con altre due persone. Quando la mattina mi sono svegliato, mi sono accorto di non avere più il cellulare, e il portafoglio con i documenti di soggiorno. Ero disperato, non sapevo cosa fare, sono uscito dalla cuccetta per chiedere aiuto a un controllore. Per fortuna sul treno c'era un poliziotto in borghese che aveva individuato un tipo sospetto, il quale nel frattempo si era chiuso in bagno. Appena la persona è uscita dal bagno, il poliziotto l'ha fermata e dopo una breve perquisizione ha recuperato tutta la refurtiva tra cui i miei soldi, documenti e telefonino».

La percezione della mancanza di sicurezza in treno e in stazione rappresenta anche per gli immigrati un problema sentito, come per gli italiani. Un uomo di 31 anni, proveniente dalla Costa d'Avorio, mediatore culturale presso un'associazione, afferma in proposito:

«Le stazioni e i treni italiani potrebbero essere più puliti e più sorvegliati, spesso capitano cose spiacevoli come furti o cose del genere. Però ultimamente almeno nelle grandi stazioni si vede molto di più la polizia e questo è un bene».

Difficile si è poi rivelato imparare le norme particolari dei treni italiani: obliterazione dei biglietti, tariffe differenziate secondo la categoria del treno, prenotazione obbligatoria, hanno dato a diversi extracomunitari l'immagine di un mezzo di trasporto non a loro misura; un mezzo dalle regole ostiche, con addetti pronti a comminare sanzioni al malcapitato viaggiatore inesperto. Su questo aspetto, un uomo di 36 anni, proveniente dall'Iran, disoccupato, ha dichiarato:

«La prima volta che ho preso il treno da Roma per andare a cercare lavoro sono salito su un treno con il mio biglietto senza prenotazione, quando ho incontrato il controllore che ha visto il biglietto mi ha detto che per quel tipo di treno ci voleva la prenotazione obbligatoria e un biglietto diverso, e così ho dovuto pagare la multa. Questo episodio è accaduto perché io non sapevo la differenza dei treni e alla biglietteria non si sono preoccupati di spiegarmi quale treno prendere».

Anche gli itinerari di viaggio sembrano creare problemi agli extracomunitari. Un marocchino di 35 anni, di professione benzinaio, immigrato in Italia da 5 anni, ci ha detto:

«Prendo il treno occasionalmente; all'inizio non capivo la lingua ed è passato parecchio tempo prima di riuscire a capire i tabelloni con gli orari di partenza e di arrivo».

E un uomo di 50 anni della Romania, operaio, ha affermato:

«Spesso nelle stazioni, soprattutto quelle piccole dei paesini, non si leggono chiaramente gli orari delle partenze e degli arrivi, i binari e le fermate che fa ogni treno e questo rende difficile prendere il treno soprattutto agli stranieri come me, che non capiscono bene la lingua e quindi hanno anche maggiori problemi a comunicare con il personale della stazione».

In effetti, quello delle informazioni alla clientela è un problema tuttora irrisolto: negli ultimi anni, al fine di risparmiare personale, sono stati aboliti i cartelli indicatori sui treni, non sostituiti da indicatori elettronici, salvo le stazioni maggiori. I viaggiatori, quindi, si trovano in difficoltà per comprendere dove vanno i treni; difficoltà ovviamente aggravata per chi non parla bene italiano, che non sa come chiedere informazioni e ha un approccio difficoltoso nei confronti del ferroviere, pensando di essere soggetto a rimproveri per non aver compreso qualcosa. Altra problematica, non di poco conto, consiste nel fatto che gli indicatori elettronici – dove esistono – riportano solo la destinazione finale e non le fermate intermedie, rendendo arduo l'uso del treno all'utente inesperto, che non conosce la rete ferroviaria e spesso ha una percezione geografica soltanto sommaria del territorio dove si trova o dove deve recarsi.

5. I rifugiati e la ferrovia

I richiedenti asilo, costretti a lasciare i propri paesi a causa della guerra o delle persecuzioni razziali, religiose, sociali, politiche, devono inoltrare appunto la domanda di asilo presso la questura per il riconoscimento dello status di rifugiati. Se tale status viene concesso, gli immigrati sono equiparati per gran parte dei diritti agli italiani, e dopo 5 anni di residenza possono anche ottenere la cittadinanza italiana. Durante il periodo che precede l'accoglimento della domanda, non possono però lavorare regolarmente, trovandosi quindi in forte difficoltà, anche per il fatto che in Italia è mancata finora una legge specifica e che per esaminare la richiesta di asilo l'apposita Commissione centrale impiega spesso più di un anno²³. Inoltre le richieste con esito negativo sono sempre state molto numerose: 2.102 domande accolte e 10.553 respinte nel 2001, 1.270 accolte e 15.746 respinte nel 2002²⁴.

Una testimonianza riportata sul numero di "Linea Diretta" dedicato alla giornata del rifugiato, dà la misura dell'importanza della ferrovia per chi non ha altri punti di riferimento. Un immigrato di 27 anni proveniente dal Congo, partito per salvare la vita dopo aver subito la prigione e torture durissime da parte della polizia, ha raccontato infatti:

«L'arrivo in Italia è stato tragico, non avevo neppure un soldo in tasca, i documenti li avevano trattenuti quelli che mi avevano aiutato a partire e non so come ero riuscito ad uscire dall'aeroporto italiano. Ero senza passaporto, senza nulla! All'aeroporto, Dio ha voluto che un africano mi regalasse 10.000 lire con cui ho preso il biglietto del treno e così sono arrivato alla stazione Termini, dove sono stato per circa 10 giorni senza riuscire a chiudere un occhio né di giorno né di notte. Ero terrorizzato dai poliziotti, in più senza documenti! Un africano mi ha detto che dovevo andare alla polizia per chiedere asilo politico, ma io ero terrorizzato dalla polizia. Non mi sono mosso dalla stazione, se non per nascondermi alla vista della polizia. Dopo alcuni giorni, una signora del bar che mi vedeva sempre lì, dal mattino alla sera, mi ha dato da mangiare. È stato un gesto che non dimenticherò mai!»²⁵.

Nei giorni seguenti, il giovane congolese aveva poi trovato un posto letto, ma i problemi rimanevano per l'impossibilità di svolgere un lavoro.

²³ Associazione Centro Astalli, *Rifugiati, vite nell'ombra*, in "Linea Diretta", n. 5/6, maggio-giugno 2002, p. 24.

²⁴ CARITAS e MIGRANTES, *Immigrazione. Dossier statistico 2003*, cit., p. 486. La recente legge n. 189/2002, detta "legge Bossi-Fini", ha cercato di ovviare alla carenza di norme specifiche e al tempo eccessivo per l'accoglimento della domanda, ma tuttora manca il regolamento di attuazione, per cui ad oggi la situazione è rimasta immutata.

A proposito del lavoro, un uomo di 29 anni, proveniente dal Camerun, ha affermato nelle nostre interviste:

«sono inoccupato, sto aspettando il riconoscimento dello status di rifugiato da parte della Commissione centrale e fino ad allora non potrò lavorare. Non so se potrò rimanere in Italia fino all'intervista in Commissione centrale, ho bisogno di soldi: sono qui con mia moglie e tre figli e non so come fare a sopravvivere... Prendo il treno circa una volta al mese per andare a Padova, dove ci sono degli amici che ogni tanto mi trovano un lavoretto occasionale e se possono mi aiutano dandomi dei vestiti o delle cose da mangiare per i bambini».

La mancanza di soldi per il biglietto che – come si è visto – caratterizza diversi immigrati, si fa particolarmente grave per i rifugiati che attendono il riconoscimento del loro status. In teoria questi hanno diritto a un letto e del cibo in un centro di accoglienza, ma i posti-letto previsti dal Programma nazionale rifugiati non sono sufficienti²⁵, e inoltre la situazione si complica in presenza della famiglia. Le necessità quotidiane di sopravvivenza in Italia, pertanto, devono essere in qualche modo affrontate, cercando lavori saltuari “in nero” e arrangiandosi a salire sui treni senza biglietto e senza farsi identificare, dato che commettere infrazioni potrebbe pesare sul riconoscimento dello status di rifugiato.

Un Etiope di 21 anni, richiedente asilo, ha dichiarato di prendere il treno tutti i giorni da Sezze Romano, dove abita, fino a Roma dove cerca lavoro.

«Le difficoltà che ho sono con il controllore quando non ho il biglietto: non vuole sentire ragioni e mi fa scendere alla prima fermata che fa il treno. Mi chiede i documenti e io faccio finta di non capire.

I controllori si accaniscono sempre con gli stranieri lasciando stare i ragazzi italiani, ai quali nemmeno chiedono se hanno il biglietto. E questo non lo trovo molto giusto, anzi penso che i controllori italiani siano un po' razzisti nei confronti dei giovani stranieri che viaggiano in treno.

Una volta un ragazzo mi ha detto che puzzavo e io mi sono arrabbiato. È intervenuto il controllore e ha dato ragione al ragazzo e io siccome non avevo il biglietto sono stato costretto a scendere».

²⁵ *Rifugiati. Vite che ripartono*, in “Linea Diretta”, n. 5/6, maggio-giugno 2002, p. 39.

²⁶ Anche per effetto dei molti immigrati che fanno domanda senza averne diritto, e usufruiscono per diversi mesi dei posti letto finché la loro domanda non viene analizzata e respinta.

Un po' meglio sembrano trovarsi le persone a più alta scolarità, che hanno meno difficoltà a parlare e a leggere, sebbene permangano le problematiche dei richiedenti asilo. Un uomo di 26 anni, proveniente dal Camerun, disoccupato e in attesa della status di rifugiato, che studiava informatica all'Università, afferma riguardo all'uso del treno:

«Lo prendo circa una volta alla settimana per andare al nord dove ci sono dei miei parenti che lavorano e se possono mi aiutano dandomi dei soldi o altre cose. Parlo bene l'inglese e quindi non ho avuto mai grosse difficoltà nelle stazioni e sui treni. Per fare il biglietto uso i terminali elettronici e quindi se funzionano non ho particolari problemi, ma la sera quando la biglietteria è chiusa si creano spesso file lunghissime».

Riguardo alle impressioni sui treni italiani, lo stesso immigrato dichiara:

«Non ho mai subito discriminazioni razziali. Però ritengo che i controllori dovrebbero essere più clementi con i richiedenti asilo che viaggiano senza biglietto; con questo non voglio dire di chiudere un occhio, dico solo di non farci scendere nelle stazioni isolate di paesi sperduti; ma farci viaggiare fino alla stazione di una grande città. In Italia si dovrebbe tener conto che in base alla legge nazionale i richiedenti asilo non possono lavorare e quindi non possono guadagnare i soldi necessari anche per acquistare il biglietto del treno. Forse bisognerebbe pensare a degli aiuti o a delle sovvenzioni».

Migliore la situazione dei rifugiati che hanno già ottenuto il riconoscimento, i quali – dalle testimonianze che abbiamo ricevuto – sembrano ben integrati nella società italiana. Un uomo di 35 anni, rifugiato, proveniente dal Rwanda, di professione interprete, dichiara:

«prendo il treno spesso per andare a fare il traduttore dove mi chiamano. All'inizio non capivo la lingua e una delle maggiori difficoltà era trovare un ferroviere o un controllore che mi potesse dare delle spiegazioni in inglese. Forse dovrebbero provvedere a questo problema, visto che in Italia ci sono sempre moltissimi stranieri».

Tale affermazione non appare in realtà giustificata, poiché ormai quasi tutti gli addetti ai treni sono in grado di parlare un'altra lingua, in maggioranza proprio l'inglese. Semmai si tratta di un uso

soltanto elementare, che forse è stato percepito dall'immigrato in questione, in virtù della sua esperienza di interprete, essendo magari interessato a un dialogo più complesso di quello possibile con i ferrovieri.

6. La solidarietà dei ferrovieri

Un sondaggio svolto dall'EURISPES nel 2002 su un campione di 2.000 persone ha tentato di verificare l'atteggiamento degli italiani nei confronti degli immigrati. La maggioranza (58%) ha risposto che i suoi rapporti con gli immigrati sono normali, mentre il 21,9% ha affermato che tali rapporti sono improntati alla disponibilità reciproca. Soltanto il 13,2% ha manifestato sentimenti di paura o di ostilità. Certamente questi dati non sono del tutto attendibili, perché nascondono spesso una condizione di distacco e d'indifferenza, e perché gli intervistati non hanno probabilmente espresso fino in fondo il proprio pensiero nel timore di apparire intolleranti. Da rilevare, invece, che la percentuale dei favorevoli all'immigrazione è più bassa al nord, dove si sono verificati diversi episodi di criminalità legati agli immigrati e dove risulta in generale più forte l'ostilità nei confronti degli stranieri²⁷.

Esiste del resto un diffuso pregiudizio riguardante l'abitudine a commettere reati da parte degli extracomunitari; pregiudizio in parte suffragato dalle statistiche, secondo le quali nel 2002 i denunciati di nazionalità extraeuropea incidevano per il 17,4% sul totale nazionale, sebbene in discesa di 3 punti percentuali rispetto al 2001. Ancora peggiore la situazione delle carceri, dove i detenuti stranieri sono circa il 30% del totale. In realtà la criminalità degli immigrati trova spesso radice nell'emarginazione in cui sono costretti a vivere, e dipende dalle difficoltà a integrarsi incontrate in Italia. La percezione del rapporto immigrazione-criminalità è tuttavia assai diffusa e incide sull'atteggiamento nei confronti del fenomeno migratorio²⁸.

Nel ricerca sulla solidarietà internazionale degli italiani, realizzata dalla FOCSIV-Volontari nel mondo nel 1999, emergeva un'incongruenza fondamentale: gli italiani apparivano infatti propensi a sostenere le popolazioni del sud del mondo, con donazioni private, volontariato, aiuti degli Stato, ma allo stesso tempo non parevano inclini ad applicare gli stessi parametri per gli immigrati presenti in Italia, visti in maniera negativa. Nella rilevazione del 2001 questa discrepanza è

²⁷ EURISPES, *Rapporto Italia 2003*. Percorsi di ricerca nella società italiana, s.l., 2003, p. 1123.

²⁸ CARITAS e MIGRANTES, *Immigrazione. Dossier statistico 2003*, Opuscolo di presentazione, p. 6. Cfr. inoltre M. Barbagli, *Immigrazione e reati in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2003.

sembrata invece attenuarsi, con una maggiore predisposizione verso l'aiuto anche agli extracomunitari presenti in Italia²⁹.

In questo contesto, assai interessanti sono risultate le risposte dei capi treno e dei capi gestione riguardo alla loro attitudine nei confronti degli immigrati: il personale dei treni e delle biglietterie, infatti, rappresenta in assoluto una delle categorie più esposte al contatto continuativo con gli extracomunitari. Dal complesso delle interviste emerge una disposizione favorevole al dialogo con gli immigrati, senza significative distinzioni tra nord e sud, mentre gli atteggiamenti di chiusura sembrano maggiormente evidenti nel personale più anziano, con età da 40-45 anni in poi.

In generale, sembra quindi che il personale dei treni e delle biglietterie – per il fatto di vivere costantemente il fenomeno – risulti abbastanza ricettivo verso le esigenze dei nuovi arrivati in Italia; minore sembra invece l'interesse del personale degli uffici, o comunque di qualifiche non direttamente coinvolte nella questione immigrati. Naturalmente le opinioni sono molto variabili da un soggetto all'altro, come del resto è estremamente variabile il comportamento degli extracomunitari. Un capo gestione di Torino Porta Nuova ha dichiarato a questo riguardo:

«Alcuni sono ben inseriti, quindi conoscono bene la lingua italiana. Altri stentano a farsi capire allora bisogna avere un po' di pazienza e aiutarli perché sono educati. Una buona percentuale, invece, non si comporta bene sia in biglietteria che in treno, con l'idea che qui tutto è concesso e tutto è lecito».

Tale variabilità si riscontra anche nelle testimonianze degli immigrati riguardo all'atteggiamento dei ferrovieri: un uomo di 33 anni proveniente dall'Etiopia, reporter nel suo paese e in Italia distributore del giornale "Leggo", ha affermato:

«Prendo il treno occasionalmente, ogni tanto vado a Bologna a trovare un amico. Mi ricordo che la prima volta che ho preso il treno non capivo la lingua e non riuscivo a capire dalla prenotazione sul mio biglietto quale fosse il mio posto a sedere, per fortuna ho incontrato un controllore molto gentile che, vedendomi in difficoltà, mi ha accompagnato al mio posto».

Un altro immigrato, proveniente dal Congo, in Italia da 6 anni, con la professione di mediatore culturale, ha dichiarato invece:

²⁹ *Barometro della solidarietà internazionale degli Italiani 2001*, FOCSIV- Volontari nel mondo, pp. 21-23.

«Prendo spesso il treno per motivi di lavoro e quindi mi sposto facilmente per l'Italia. Non ho mai avuto grosse difficoltà, tranne qualche controllore un po' più brusco con me di come lo fosse con i passeggeri italiani. Questo purtroppo capita quando si hanno dei pregiudizi, però devo dire che negli ultimi anni la situazione è migliorata, c'è più tolleranza forse perché l'Italia si sta abituando a essere multietnica».

Opposta, invece, la testimonianza di una rifugiata iraniana di 39 anni, anche lei di professione mediatrice culturale, che ha affermato:

«Circa due mesi fa ho comprato un biglietto Trieste-Roma su un eurostar, ma alla biglietteria di Trieste non mi hanno fatto la prenotazione per un problema tecnico, dicendomi di non preoccuparmi perché me l'avrebbero fatta sul treno senza problemi. Invece, salita sul treno, ho dovuto cambiare più volte posto, fino a quando sono riuscita a trovare il controllore, il quale si è molto arrabbiato del fatto che io non avessi la prenotazione, dicendo inoltre che non era possibile che alla stazione non me l'avessero data. Per fortuna andando avanti ha incontrato altre persone che avevano avuto lo stesso problema e quindi si è reso conto dello sgarbo, e anche se con modi bruschi e maleducati mi ha trovato un posto a sedere facendomi ripagare la prenotazione».

Fra le testimonianze dei capi treno, un 25% circa vede il fenomeno migratorio in maniera decisamente negativa e rifiuta di comprendere la complessità della questione, nonché di affrontare la problematica del bisogno d'integrazione, proponendo soluzioni diverse, come quella di tenere la gente al proprio paese anche con aiuti in loco. Ad esempio, un capo treno di Novara ha affermato:

«Su certi treni è quasi impossibile dire che siamo in Italia, tanti sono gli immigrati e sono in continuo aumento. L'impressione è che mi piace di più un'Italia agli italiani, come quando ero bambino e questa mescolanza di abitudini, culture e religioni diverse non mi piace. Ognuno penso che desideri il suo paese e penso che se anche a loro fosse permesso di vivere decorosamente nel loro paese starebbero meglio».

Più o meno lo stesso concetto viene schematicamente ribadito da un capo treno di Napoli Centrale, Divisione Passeggeri:

«nella maggior parte dei casi si stendono sui sedili con scarpe e senza, creando fastidio (cattivi odori) a chi è nella stessa vettura. Mangiano sporcando i sedili. Chi chiede elemosina. Chi ruba sui treni di notte. In particolare gli albanesi. Gruppi di curdi provenienti dalla Puglia senza biglietti. Ci vorrebbe più controllo a monte, prima della partenza, e più sorveglianza (POLFER) sui treni».

Altre qualifiche ferroviarie – come accennato – sembrano ancora meno propense ad aprirsi alla società multietnica. Un segretario dell'area vendita Passeggeri di Verona dimostra poca sensibilità al problema e vede la questione dal punto di vista del viaggiatore, lamentando che «parlano a voce molto alta e sono in genere rumorosi». Suggerisce quindi di «cambiare compartimento, spostarsi dove non ci sono».

Ma più numerosi appaiono i ferrovieri che si sforzano di comprendere il fenomeno e cercano di suggerire accorgimenti per aiutare gli immigrati. Un capo treno di La Spezia, che ha prestato servizio nella Croce Rossa, afferma ad esempio:

«Nella mia lunga esperienza a contatto con albanesi, marocchini, romeni, rom e slavi in genere, ho capito che con le maniere forti il problema non si risolve. Si tratta comunque di soggetti che fanno capo ad associazioni di volontariato cattoliche e laiche, a sindacati e associazioni umanitarie e ai servizi sociali dei comuni di residenza o domicilio. Sarebbe magari opportuno farsi fare da tramite da queste realtà, stipulando anche delle convenzioni per poter dare modo a questi soggetti di acquistare biglietti o abbonamenti a prezzi scontati da utilizzare su determinati treni (magari i meno affollati). Tariffe agevolate, dunque, quale deterrente per convincerli che comunque il biglietto va pagato».

Pochi ricordano la storia degli emigranti italiani, ma qualcuno ce l'ha ben presente. È il caso, ad esempio, di un capo treno di Verona, il quale osserva che:

«Gruppi di donne polacche e russe si spostano nella tratta Chiari-Brescia-Milano. Lavorano in Italia come badanti, donne sole che hanno lasciato i figli in genere ai nonni ai quali mandano poi gran parte del loro guadagno. Sono sempre in gruppo, ricordano le nostre donne degli anni '50, dignitose e molto semplici, sempre gentili nonostante la grande sofferenza».

Un altro capo treno di Verona afferma di aver visto purtroppo tante storie di disperazione,

«soprattutto al Brennero, dove famiglie intere, non avendo il permesso per transitare dall’Austria vengono fatte scendere dal treno e rimandate in Italia, o quando la polizia o i vigili sequestrano la merce ai venditori ambulanti lasciandoli senza niente mentre devono rientrare a casa».

E un capo treno di Genova ci ha detto:

«Nella mia zona di servizio la linea più frequentata è la Roma-Nizza sui treni che viaggiano di notte. Per questa gente il treno è l’unico mezzo per spostarsi liberamente perché non ci sono controlli prima di salire... Sono testimone di storie ed esperienze molto diverse, alcune tristi e disperate. Viaggiatori disposti a viaggiare nascosti sotto un sedile o in una ritirata, perché senza biglietto, pur di arrivare, oppure offrendo prestazioni al posto dei soldi per poter viaggiare».

Rimanendo a Genova, una giovane capo treno della Passeggeri, in servizio da due anni, ha dichiarato:

«Come donna, le vicende che più mi hanno colpito riguardano altre donne che si trovano in Italia da sole per lavorare e dare sostegno a famiglie lontane. Nei loro occhi c’è tanta paura, disorientamento, ma anche voglia di parlare, di raccontarsi».

Un’altra donna, capo treno di Genova Piazza Principe, afferma:

«Una volta un albanese o slavo non ricordo, era venuto a Genova perché un’italiana gli aveva promesso un lavoro. Aveva speso quei pochi soldi che aveva per il viaggio di andata e non li aveva per ritornare indietro, dato che la persona da incontrare non si era presentata all’appuntamento. Gli regalai 10.000 lire per poter rientrare alla sua dimora».

Ancora una donna capo treno di Genova:

«Alcune volte ho trovato famiglie intere di immigrati curdi che tentavano di varcare il confine italiano e raggiungere un paese dove poter ricominciare a vivere. I visi di quei bambini raccontavano, senza dover usare le parole, la disperazione e la sofferenza che sicuramente avevano vissuto».

Un sentito atteggiamento di solidarietà non è comunque limitato alle donne. Un capo treno di Bari afferma per esempio:

«Certo negli ultimi 5 anni si è avuto un notevole afflusso di immigrati. Se si volesse aiutare questa povera gente, soprattutto quelli provenienti dai Balcani, si potrebbe fare molto di più presso i centri di accoglienza. Dopo le varie vicissitudini, identificazioni, vengono mandati in giro così come sono arrivati, con abiti logori e sporchi, a volte scalzi, non lavati, con i loro piccoli portati a mano, o lasciati in giro sui marciapiedi delle stazioni. Penso che si possa fare di più».

Rimanendo ancora in Puglia, un capo treno di Lecce ha dichiarato:

«Molte volte vengono al treno sprovvisti di recapito di viaggio, specie quelli che escono dai centri di accoglienza. Spesso ci si trova in difficoltà, perché sono numerosi e tutti con il foglio di via rilasciato dalle varie questure. È inutile dire che molte volte si legge la disperazione negli occhi di queste persone».

I capi treno della Puglia sembrano assai sensibili al problema, per aver visto continuamente di persona le scene di disperazione legate al traffico dei clandestini, con intere famiglie nell'indigenza che hanno però l'assoluta necessità di viaggiare. Diversi ferrovieri hanno fatto cenno agli immigrati che salgono nelle stazioni dove esistono centri di accoglienza, come per esempio Lecce e Squinzano. Hanno spesso il foglio di espulsione e sono sprovvisti di recapito di viaggio, ma talvolta sono convinti di aver diritto a viaggiare gratis³⁰. Gli stessi capi treno in questi casi non sanno cosa fare, quando vedono nei loro visi la disperazione di chi è lontano da casa, senza soldi, senza mangiare, senza un futuro.

Mi sembra appropriato chiudere la ricerca con un consiglio dato all'azienda da un ferroviere, un capo gestione della Divisione Passeggeri, che ci ha detto:

³⁰ Agli indigenti le questure possono rilasciare – ai sensi dell'art. 159 del Testo Unico sulle Leggi di Pubblica Sicurezza – un documento di trasporto (concessione speciale B-Trasporti per conto dello Stato) con il quale gli stessi devono recarsi al posto POLFER e poi in biglietteria per far emettere il biglietto. Ma gli extracomunitari spesso non comprendono la trafila e salgono in treno con il documento ma senza recapito di viaggio, creando problemi al personale viaggiante.

«ritengo opportuno prevedere per il personale di bordo dei corsi di sensibilizzazione che aiutino detto personale a gestire con autorevolezza, serenità e padronanza le diverse criticità legate all'immigrazione regolare e irregolare».