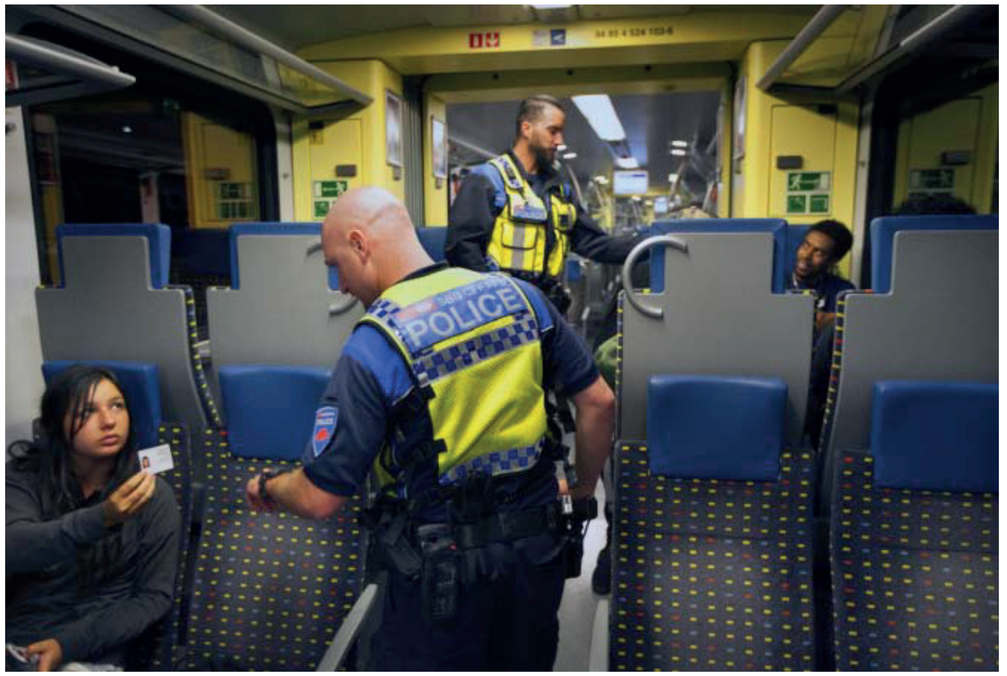
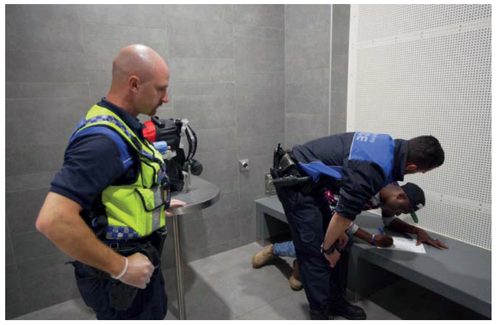
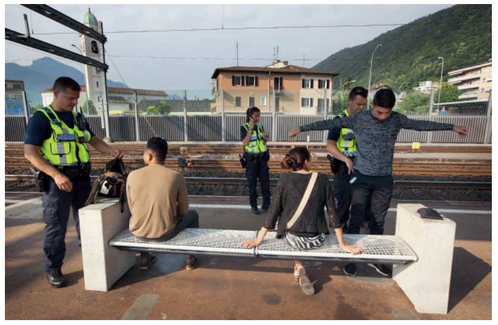
I garanti della sicurezza

Reportage La polizia ferroviaria è chiamata a svolgere compiti sempre più estesi e complessi per rispondere ai mutamenti in atto nella società – Oggi è un vero e proprio corpo di polizia equipaggiato per ogni evenienza

L'intera galleria fotografica del reportage su www.azione.ch







Testo e foto Didier Ruef

Nonostante l'ora legale e le lunghe giornate tipiche del solstizio d'estate, è ormai notte quando, alle 23.45 del 23 giugno, il treno speciale allestito per i tifosi del FC Lucerna lascia la stazione di Lugano con trenta minuti di ritardo sull'orario prestabilito. Si conclude così la lunghissima giornata dei sette uomini e una donna della TPO, la Polizia dei trasporti delle Ferrovie federali svizzere. Per loro è finalmente giunto il momento di rilassarsi. Ora possono iniziare ad allentare la tensione muscolare formatasi dopo quasi otto ore di missione nell'afa soffocante del Sottoceneri.

A partire dalle 16.00, il distaccamento agli ordini del capogruppo Filippo Rusconi ha predisposto e operato il consueto servizio d'ordine che viene attuato in occasione dell'allestimento dei treni speciali nell'ambito di manifestazioni sportive. Missione compiuta: sposati dal sole, dal rumore e dal peso dell'equipaggiamento, gli otto agenti si sfilano volentieri la tenuta antisommossa composta da scudo, casco, proteggi-spalle, guanti e ginocchiere, infine ripongono lo spray al pepe, gli occhiali antilaser e il lanciagranate BT08 da 40 mm. Come di consueto, hanno effettuato un servizio d'ordine perfetto.

Un'ora prima dell'arrivo del treno a Lugano, avevano installato una barriera metallica alta due metri per impedire ai tifosi di disperdersi attraverso la stazione. Una volta arrivato il convoglio, gli agenti della TPO si erano fatti trovare sui marciapiedi dei binari con gli scudi imbracciati e in formazione serrata, poi avevano bloccato una delle due uscite, spingendo dolcemente la folla di supporter verso la seconda uscita. Da qui i tifosi avevano camminato per una trentina di minuti fino allo stadio di Cornaredo, inquadrati in un imponente dispositivo della polizia cantonale ticinese: un centinaio di agenti con veicoli e motociclette, oltre ai pompieri e a un'ambulanza. Chiudeva il corteo il furgone blu della TPO, con le portiere aperte e gli agenti pronti a intervenire.

L'alcool scorreva a fiumi e l'umore dei Lucernesi ne risentiva. Erano già euforici quando sono scesi dal treno e chissà come sarebbe andata a finire. L'esperienza insegna che a volte basta un nonnulla per appiccare il fuoco a una folla surriscaldata.

> Inizialmente, la polizia dei trasporti nacque in risposta ai furti che subivano i lavoratori stranieri di ritorno a casa

La partita era finita in parità: uno a uno, un risultato tutto sommato deludente, ma il bicchiere mezzo vuoto pareva mezzo pieno ai Lucernesi. Ed erano ripartiti felici e contenti, senza disturbare l'ordine pubblico.

Verso l'una di notte, i poliziotti della TPO arrivano finalmente nella loro base alla stazione di Bellinzona, la loro sede in Ticino. Finisce così una lunga giornata di lavoro, mentre se ne delinea un'altra per il giorno dopo.

È impressionante vedere con quanta facilità i poliziotti si adeguano e mantengono la calma in ogni circostanza. Prima di essere assegnati alla TPO, la maggior parte di loro ha accumulato anni d'esperienza in diversi corpi municipali o cantonali. Spesso hanno svolto un altro mestiere prima di entrare in Polizia e tra loro ci sono meccanici, ebanisti, elettricisti, ingegneri del suono o commessi. La varietà di questi percorsi professionali, la conoscenza del territorio, delle mentalità ed anche del dialetto, oltre alla conoscenza delle lingue nazionali, permette loro di gestire al meglio la varietà delle situazioni che devono affrontare.

La quotidianità non gli permette dimenticare che, al di là della repressione dei disordini e di altre infrazioni della legge, la polizia è un operatore sociale. Un aspetto che può essere confermato da Mohamed, giovane somalo di quattordici anni che parla solo qualche parola d'inglese. Fermato per un controllo una sera di luglio alla stazione di Bellinzona, senza un soldo, senza documenti né il biglietto del treno, era arrivato in Ticino dopo aver attraversato il deserto, il mare, l'Italia e la frontiera. Proveniente da Mogadiscio, questo ragazzo sorridente, con cappellino da baseball calato sulla fronte, è semplicemente fuggito dalla guerra che da trent'anni devasta il suo Paese. I poliziotti l'hanno consegnato alle autorità competenti in materia d'asilo, consentendogli di inserirsi in un contesto istituzionale.

Il comandante Gianni Marcionetti è il capo della Regione Sud della TPO. È anche il più vecchio poliziotto di questo corpo, unico in Svizzera. Ne conosce bene la storia e l'origine. A cavallo degli anni Sessanta e Settanta i lavoratori stranieri che rientravano nei loro Paesi con le tasche piene di soldi viaggiavano spesso sui treni notturni, addormentandosi dove potevano. Un invito a nozze per i ladri che si aggiravano sui treni!

In seguito a un'ondata di furti notturni le FFS furono costrette a istituire un servizio speciale dedicato alla protezione di questi viaggiatori. Formati dalla polizia cantonale di Lucerna, alcuni capitreno acquisirono competenze di polizia e per quasi vent'anni svolsero compiti di polizia di prossimità sui treni notturni. In due per ogni convoglio, vestiti con abiti civili, non erano armati, ma conoscevano abbastanza il loro mestiere per poter riconoscere i potenziali borseggiatori e gli impedivano di passare all'azione facendoli scendere dal treno. Veri e propri angeli custodi degni di figurare in film come *La vita è meravigliosa* di Frank Capra.

Vent'anni dopo, all'inizio degli anni Novanta, venne creato un primo servizio di protezione in collaborazione con la ditta Securitas SA, battezzato Securitrans. La società esiste tuttora ed è detenuta per il 51% dalle FFS e per il 49% dalla Securitas. Ha il mandato di svolgere dei controlli sui cantieri e presso le infrastrutture delle Ferrovie federali.

Tra il 1990 e gli inizi degli anni 2000, in seno alla Securitrans operava un servizio di polizia ferroviaria, che però non disponeva di tutte le prerogative della «vera» polizia. La regolare presenza di agenti disarmati sui treni doveva infondere nei passeggeri una sensazione di sicurezza. Tuttavia, l'arrivo dei treni senza controllore introdusse un cambiamento di paradigma radicale, che spinse le FFS a creare una vera e propria Polizia dei trasporti.

Nel 2002 il dado è tratto: la direzione delle Ferrovie federali decise di creare una «vera» polizia ferroviaria, i cui agenti devono seguire una formazione di un anno in una scuola cantonale riconosciuta. Questo percorso apre loro la porta allo status di poliziotto e alle relative prerogative: conoscenza del quadro giuridico e pratica delle armi e delle tecniche d'intervento.

Nel 2009 questo corpo viene integrato nella società FFS SBB CFF andando a formare la TPO, che oggi conta circa 250 agenti ripartiti nelle varie regioni linguistiche del Paese. In Ticino ce ne sono una ventina. Gli effettivi sono in costante aumento in seguito ai crescenti bisogni delle FFS e all'incremento dell'«inciviltà», combinata con l'accresciuta domanda di sicurezza della nostra società.

Le prerogative della TPO sono definite dalla Legge federale sugli organi di sicurezza delle imprese di trasporto pubblico (LFSI): protezione dei viaggiatori, rispetto delle prescrizioni sui trasporti e sull'utilizzo; eventuali interrogatori dei passeggeri e controlli dei documenti d'identità; fermo, controllo, perquisizione e allontanamento delle persone che tengono un comportamento non consono; arresto provvisorio degli individui fermati e sequestro di oggetti come armi o sostanze stupefacenti da consegnare alla polizia cantonale; controllo delle persone e dei titoli di trasporto, perseguimento di infrazioni e verbalizzazione e denuncia in caso di danneggiamenti o violenze. L'uso di lacci e manette è ammesso in occasione dell'arresto di un sospetto da consegnare alla polizia.

Il lavoro di un poliziotto della TPO si svolge seguendo i ritmi dell'umore e dell'atteggiamento dei viaggiatori, che variano molto a seconda del momento del giorno. I treni del mattino e di fine giornata trasportano l'energia e l'entusiasmo giovanile di studenti e apprendisti, oltre ai pendolari sprofondati nelle loro letture. I treni notturni del fine settimana, detti «TILO Pigiama» nel gergo ferroviario, sono frequentati da comitive di festaioli che dapprima si recano in discoteca ancora sobri seppur eccitati, ma poi al ritorno diventano rumorosi e spesso sono anche molto ubriachi.

Durante gli ultimi anni, l'offerta regionale dei trasporti ticinesi si è estesa considerevolmente con la comparsa dei TILO (Treni Regionali Ticino Lombardia), gestiti da una società filiale delle FFS. Considerata la natura transfrontaliera di questi convogli, la polizia ferroviaria lavora sempre di più a contatto con le polizie municipali e cantonali, ma anche con il corpo delle guardie di frontiera.