

HEM

HELP CENTER MOBILE



**UN OSSERVATORIO SUL DISAGIO
E LA SOLIDARIETÀ NELLE STAZIONI DEL LAZIO**

stazioni





HEM
HELP CENTER MOBILE

UN OSSERVATORIO SUL DISAGIO E LA SOLIDARIETÀ NELLE STAZIONI DEL LAZIO

Help Center Mobile

A cura di:

Fabrizio Schedid

Alessia Capasso

Martina Drigo

Massimo La Civita

Emanuele Peduto

Nataschia Scaramella

Hanno collaborato:

Eleonora Bortone

Laura Cucinotta

Luca Dal Pozzo

Franca Iannaccio

Pietro Ielpo

Supervisione:

Alessandro Radicchi

Revisione:

Gianni Petiti

Grafica e impaginazione:

Daniele Leoni

Hanno contribuito:

INMP San Gallicano - Istituto Nazionale per la promozione della salute delle popolazioni Migranti ed il contrasto delle malattie della Povertà
"Shaker, pensieri senza dimora", giornale di strada di Roma

Si ringrazia per la collaborazione e la disponibilità:

Ferrovie dello Stato, Grandi Stazioni, Centostazioni, RFI - Rete Ferroviaria Italiana

P.O. Sistemi e Reti di emergenza sociale e accoglienza di Roma Capitale - Dipartimento promozione dei servizi sociale e della salute

Il progetto Help Center Mobile è stato finanziato dalla Regione Lazio e realizzato da

Europe Consulting scs ONLUS

Viale dell'Università, 11 - 00185, Roma

www.europeconsulting.it

©2011 EC edizioni - www.ecedizioni.it

ISBN 978-88-904515-3-9

Stampa grafica elettronica srl

Marzo 2011

Indice

Premessa	9
Presentazione del progetto	11
Introduzione	13
1. IL PROGETTO HELP CENTER MOBILE	21
1.1 Descrizione, obiettivi, metodologia	23
1.2 Prima fase del progetto	26
1.3 Seconda fase del progetto	31
2. QUADRO GENERALE DEI RISULTATI	35
2.1 Fenomeni di disagio sociale in stazione: tendenze generali	37
2.2 Caratteristiche strutturali e disagio sociale	55
2.3 Gli interventi sociali dell'Help Center Mobile	59
3. One Night Station Count	65
3.1 One Night Station Count: un'applicazione della metodologia "S-night approach"	67
3.2 One Night Station Count a Roma: metodologia e strumenti	69
3.3 Risultati del One Night Station Count	72
3.4 Conclusioni	76
4. RISORSE DEL TERRITORIO E DISAGIO DI STAZIONE	77
4.1 Attori di stazione e marginalità	79
4.2 Le distribuzioni alimentari in stazione	84
4.3 Le risorse sul territorio nelle principali città del Lazio	91
5. SCHEDE ANALITICHE	99
5.1 Introduzione alle schede analitiche	100

5.2 Stazioni Romane	103
5.2.1 Stazioni principali	104
Ostiense	105
Prenestina	109
Termini	113
Tiburtina	125
Trastevere	129
Tuscolana	133
S. Pietro	137
5.2.2 Stazioni secondarie	141
Acqua Acetosa	143
Appiano	145
Aurelia	149
Balduina	153
Capannelle	155
Centro Rai	157
Due Ponti	159
Euclide	163
Fidene	165
Flaminio	169
Gemelli	171
Grottarossa	175
Ipogeo degli ottavi	177
Magliana	181
Monte Antenne	183
Monte Mario	187
Muratella	189
Nomentana	193
Nuovo Salario	197
La Rustica Città	199
Ottavia	203
Palmiro Togliatti	205
Porta S. Paolo	209
Quattro Venti	213
S. Filippo Neri	215
Saxa Rubra	217
Serenissima	221
Tor di Quinto	225
Tor di Valle	227
Tor Sapienza	231
Torricola	233
Valle Aurelia	237
Villa Bonelli	239

5.3.3 Stazioni inattive	241
Roma Casilina	243
Campi sportivi	245
5.3 Stazione di Fiumicino Aeroporto	247
Fiumicino Aeroporto	249
Aeroporto “Leonardo da Vinci”	250
5.4 Stazioni regionali	255
5.4.1 Provincia di Roma	256
Albano Laziale	257
Anzio	261
Ciampino	263
Civitavecchia	267
Colleferro	270
Guidonia - Montecelio	273
Ladispoli - Cerveteri	275
Marino Laziale	279
Monterotondo	281
Nettuno	285
Ostia Cristoforo Colombo	287
Ostia Castel Fusano	291
Ostia Lido Centro	293
Ostia Lido Nord	297
Ostia Stella Polare	301
Pomezia	303
Tivoli	307
Velletri	309
5.4.2 Provincia di Latina	313
Aprilia	315
Campoleone	317
Cisterna di Latina	321
Fondi-Sperlonga	323
Formia-Gaeta	327
Latina	331
Terracina	333

5.4.3 Provincia di Frosinone	337
Cassino	339
Ceccano	341
Fiuggi-Anagni	345
Frosinone	347
Sora	351
5.4.4 Provincia di Viterbo	353
Orte	355
Viterbo P.ta Romana	357
Viterbo P.ta Fiorentina	361
5.4.5 Provincia di Rieti	363
Fara Sabina-Montelibretti	365
Rieti	367
Bibliografia	371
Sitografia	372

PREMESSA

“Molti parlano dei poveri, ma pochi parlano con i poveri”. *Madre Teresa di Calcutta*

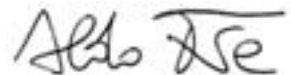
Fotografare il disagio sociale, partendo dai luoghi in cui viene vissuto quotidianamente. E offrire ad esso una prima, preziosissima, risposta. Questo il valore del progetto dell’Help Center Mobile, realizzato dalla Cooperativa Sociale Europe Consulting, grazie al contributo dell’Assessorato alle Politiche sociali e Famiglia della Regione Lazio.

Il disagio di cui parliamo è quello della povertà estrema e della marginalità sociale. I luoghi sono le stazioni ferroviarie di una metropoli come Roma e delle altre città più o meno piccole e più o meno popolate della nostra regione. Luoghi di transito per eccellenza che, come testimoniato da questo studio, sono sempre più ‘abitati’ da una popolazione eterogenea per età, sesso, provenienza sociale e culturale. Persone che non hanno un tetto e, nella maggior parte dei casi, una famiglia in grado di aiutarle e di rappresentare quella rete di protezione che spesso ha colmato e colma le carenze del sistema sociale, soprattutto nel periodo di crisi economica che stiamo ancora vivendo.

Con il sostegno a progetti come quello dell’Help Center, La Regione intende quindi incentivare e valorizzare il ruolo giocato dall’associazionismo e dal volontariato nell’assistenza a chi ha maggiormente bisogno. Perché essi possono creare intorno a queste persone una nuova famiglia e spingerle a entrare a farne parte, con l’obiettivo di fornire un rimedio concreto all’emarginazione e all’esclusione sociale. Si tratta di una risposta quanto mai necessaria per evitare che la povertà, laddove non sia la conseguenza di condotte sociali devianti, ne diventi la causa. Mi riferisco, ad esempio, alle dipendenze, ma anche a comportamenti criminosi.

D’altronde, crisi economica, crescente disoccupazione e aumento delle forme di disagio sociale, il tutto sommato alle difficoltà da parte della società di assorbire flussi di immigrati sempre più numerosi, fanno del rischio povertà una vera e propria emergenza sociale dei nostri giorni. Una emergenza che ha bisogno di una società più solidale. Una società che non si limiti a parlare dei poveri, ma parli con essi e, anziché emarginarli, li accolga.

Dr. Aldo Forte
Assessore alle Politiche Sociali e Famiglia



PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Un posto pulito, sicuro, ricco di opportunità, di servizi, riparato dal caldo e dal freddo; un luogo di relazione dove ci si nasconde, ma ci si ritrova anche. Questi sono i principali motivi per cui le persone senza dimora scelgono le stazioni ferroviarie come luoghi dove passare la loro giornata.

Ma se la presenza nelle stazioni metropolitane rientra nelle normali abitudini di una popolazione in costante movimento, nel caso delle stazioni minori la motivazione di assembramenti “atipici” deve essere ricercata in altri fattori, quali per esempio le scorciatoie offerte a flussi migratori ben definiti, che trovano in determinate zone della città “ponti invisibili ma ben organizzati” verso mete Europee più ambite dell’Italia. Un esempio è Roma Ostiense, dove si possono contare durante una notte fino a centocinquanta persone accalate a dormire al freddo tra un binario e l’altro della stazione (dati One night count, 17 ottobre 2010).

Nel Lazio in particolare, mentre il Polo Sociale di Roma Termini garantisce un monitoraggio ed una gestione diretta e costante del disagio con più di ottanta interventi al giorno su persone senza dimora effettuati dal personale dell’Help Center, comprendere cosa succede anche nelle altre stazioni della capitale e della regione è compito ben più difficile. Questo è stato il motivo principale che ha dato impulso alla nascita dell’Help Center Mobile.

Il progetto ha monitorato, per un anno, 44 stazioni romane, inclusa Fiumicino aeroporto, e 35 tra quelle laziali, evidenziando una situazione del tutto eterogenea: presso alcuni scali si raggruppano decine di persone in difficoltà, mentre in altre il fenomeno è completamente assente.

L’analisi delle 79 stazioni oltre ad indagare sulle problematiche sociali connesse al territorio di riferimento, ha tentato di mettere in relazione i rapporti diretti con l’architettura, l’ubicazione della stazione, il traffico di passeggeri, la presenza di servizi commerciali ed i livelli di sicurezza.

In questa pubblicazione, che presenta i risultati di oltre un anno di attività dell’Help Center Mobile, abbiamo dato conto sia della metodologia dell’indagine che dei dati effettivamente raccolti in ciascuna delle stazioni analizzate. È una fotografia mai fatta prima d’ora, una mappatura attenta che, sebbene non abbia la pretesa di fornire un monitoraggio diacronico dell’evoluzione del fenomeno, compito riservato appunto agli Help Center “stabili” della rete nazionale dell’ONDS, certamente offre uno spaccato della realtà urbana e sociale delle stazioni analizzate e, di riflesso, dei contesti locali adiacenti.

Crediamo che il progetto Help Center Mobile potrebbe rappresentare, laddove le dimensioni del disagio non richiedano, oggettivamente, un presidio fisso, una modalità ideale di intervento, sia attraverso l'azione diretta, sia attraverso la sensibilizzazione delle molte organizzazioni che operano a favore delle persone senza dimora, ma che non hanno ancora gli strumenti o le metodologie specifiche per studiare quello che accade in zone diverse dal loro ambito abituale di intervento.

Oggi, in un momento di particolare crisi come quello che sta attraversando l'Italia è necessario ripensare ad un nuovo modello dei servizi di prossimità, che, in particolare con l'aumento e la variabilità dei fenomeni migratori che afferiscono alla nostra penisola soprattutto in questi ultimi tempi, non possono che essere pensati appunto, "mobili".

Alessandro Radicchi
Direttore dell'ONDS

INTRODUZIONE

Help Center Mobile, senza dimora e stazioni

Il progetto Help Center Mobile nasce dall'esigenza di affrontare il fenomeno della concentrazione del disagio sociale nelle stazioni ferroviarie, consolidatosi ormai da molti anni.

In un contesto socio economico mondiale, nel quale sono sempre maggiori i fattori di esclusione sociale, emerge in tutti i paesi occidentali il dato allarmante della crescita del numero di persone prive di lavoro e di alloggio. Non è solo una conseguenza di dinamiche e percorsi di vita personali o familiari, ma anche di dinamiche collettive: si tratta infatti persone che, per varie ragioni, sono costrette a fronteggiare gravi crisi economiche, affettive, psicologiche, finanziarie, parallelamente al progressivo ridursi delle tutele all'accesso alla casa ed al lavoro. Il termine homelessness, assenza di una casa, sintetizza in realtà una vasta gamma di problematiche interconnesse che possono colpire l'individuo. Se non sono disponibili dati affidabili che consentano di quantificare il fenomeno della "senza-dimoricità", molti sono quelli che attestano un trend di generale impoverimento.

La povertà in Italia e nel Lazio: alcuni dati

I dati di più recente pubblicazione riguardanti le condizioni socio-economiche degli italiani negli ultimi anni forniscono un quadro piuttosto allarmante, rispetto alla crescita della povertà nel nostro Paese. Ed in particolare nel centro e nel sud Italia.

Secondo il Rapporto 2010 sulla Povertà in Italia, elaborato dalla Caritas in collaborazione con Fondazione Zancan, l'emergenza sociale riguarda 15 milioni di persone, quindi non solo i 7,5 milioni di persone ufficialmente sotto la soglia della povertà, ma altrettanti che, collocandosi immediatamente sopra, sono da considerare ad alto rischio.

Ma c'è dell'altro: in Italia le misure contro la povertà appaiono come le meno efficaci dell'Europa dei 15: se in alcuni paesi come Svezia, Danimarca, Olanda, Germania, Irlanda, l'impatto della spesa per la protezione sociale riesce a ridurre del 50% il rischio povertà, da noi si attesta al 4%. Secondo i dati Istat, il 13% degli italiani è povero, vive con meno di 500-600 euro al mese.

Il nostro Paese è al di sotto della spesa media per la protezione sociale. In realtà, la spesa aumenta, ma per via della previdenza. Nel 2007, il pubblico ha erogato prestazioni a fini sociali pari a 366.878 milioni di euro, di cui il 66,3% per pensioni (+5,2% rispetto al 2006). Squilibrio più evidente se si considera l'incidenza sul Pil: la spesa per la previdenza incide per il 15,8%, quella per la sanità per il 6,2%, per l'assistenza sociale per l'1,9%.



Nel periodo 2009/10, all'apice della crisi, è stato registrato un 25% in più di persone che si rivolgono alla Caritas per chiedere aiuto, un 40% tra gli italiani e, anche se spesso lo stato di povertà non persiste, persiste comunque la situazione di disagio economico. In particolare, nonostante i dati Istat attestino la presenza di 7.810.000 poveri in Italia, secondo la Caritas sarebbero 8.370.000, 560 mila in più. Si tratterebbe di impoveriti, di gente che vive in condizioni di profonda fragilità economica.

Tornando ai dati Istat, nel 2009, il 15,2% delle famiglie ha presentato tre o più sintomi di disagio economico, tra quelli previsti dall'indicatore sintetico definito dall'Eurostat. Questo valore non presenta variazioni statisticamente significative rispetto all'anno precedente. Il quadro offerto dagli indicatori di deprivazione e di difficoltà economica si presenta sostanzialmente immutato rispetto all'anno precedente, quando era significativamente peggiorato rispetto al 2007 (anno in cui a soffrire di tre o più sintomi di disagio era stato il 14,8% delle famiglie, contro il 15,8% del 2008).

L'ultimo rapporto completo dell'ISTAT sulla povertà, a livello nazionale, reso noto a luglio 2009, e relativo ai dati del 2008, evidenzia nel periodo in osservazione in Italia 1.126.000 famiglie in condizioni di povertà assoluta, per un totale di 2.893.000 persone, pari al 4,9% dell'intera popolazione. Quasi 5 italiani su 100, secondo i dati del 2008, potevano essere considerati "i poveri tra i poveri" non potendo sostenere uno standard di vita minimamente accettabile. In totale (considerando anche altre nazionalità) risultavano addirittura 8 milioni e 78mila le persone povere in Italia, il 13,6% per cento dell'intera popolazione, in aumento al 12,8% del 2007.

Nell'Europa dei 15 l'Italia, dopo la Grecia, è il Paese in cui i trasferimenti sociali hanno il minor impatto nel ridurre la povertà: abbattano la quantità di popolazione povera solo del 4%, mentre Svezia, Danimarca, Finlandia, Paesi Bassi, Germania ed Irlanda riescono a ridurre del 50% il rischio povertà. Questo, afferma il Rapporto sulla Povertà della Caritas nel 2008, perché le risorse sono limitate e mal utilizzate, spesso appiattite unicamente su interventi di emergenza ed assistenza, anziché di reale inclusione per promuovere processi di autonomia.

Inoltre, uno dei problemi più gravi individuati è il fatto che la gestione degli interventi di sostegno sociale è fortemente centralizzata: in Italia solo l'11% della spesa sociale è gestita a livello locale, dove invece sarebbe davvero possibile un intervento mirato e calibrato sui bisogni principali del territorio.

Per quanto riguarda la regione Lazio, un'indagine realizzata da Eures e Upi Lazio e allegata al Rapporto 2010 sulle province del Lazio, fa emergere come oltre un terzo delle famiglie laziali (il

37%) si colloca nell'area di rischio povertà. Il 55,2% dichiara di disporre di un reddito "vicino o leggermente superiore" a quello minimo necessario. I poveri si trovano principalmente nei piccoli e medi comuni (49,1% e 47%), mentre le categorie più a rischio sono quella degli anziani (41,7%), dei nuclei monogenitoriali (47,2%) e delle persone sole (45%). Il Rapporto registra un forte calo dei redditi: si riducono, infatti, le famiglie appartenenti al cosiddetto ceto medio (dal 36,6% al 34,4%) e aumentano quelle in forte difficoltà (dal 3,5% al 5,3% gli individui con al massimo 5 mila euro).

Nel 2008 erano già risultati allarmanti i dati dell'indagine regionale realizzata dall'Evaluation Research Group del Cnr. Nel Lazio l'incidenza della povertà relativa risultava al 21,8%. Il dato riassumeva i risultati dell'indagine "Povertà e indebitamento delle famiglie nel Lazio" realizzata su incarico dell'Assessorato alla Tutela dei consumatori e semplificazione amministrativa della Regione.

Nel Lazio il reddito medio risultava pari a 1038,09 euro; più alto quello degli uomini, in media 1288,67 euro, e inferiore quello delle donne, in media 809,09 euro.

Per quanto riguarda l'incidenza della povertà oggettiva (percentuale di famiglie oggettivamente povere sul totale provinciale) a Frosinone l'incidenza risultava pari al 33%, nella provincia di Latina al 25,9%, mentre le famiglie soggettivamente povere erano il 56% a Frosinone e il 60,4% a Latina. Emergeva inoltre che il 13,7% delle famiglie oggettivamente povere risiede nella provincia di Frosinone, il 12,1% in quella di Latina.

Le persone senza dimora

In questo contesto di particolare aggravamento delle generali condizioni socio-economiche dei cittadini, italiani e non, nel nostro Paese, gli effetti dell'impovertimento conducono facilmente alla perdita della propria abitazione. Chi ne rimane vittima spesso finisce per cercare rifugio in luoghi pubblici che rispondano alla necessità di trovare riparo, presidi, sicurezza, servizi: le stazioni, sotto questi aspetti, tendono a rispondere a tali bisogni.

Nel campo specifico in cui si è sviluppato il progetto, si registra un aumento dimensionale e un allargamento delle categorie sociali interessate dal fenomeno, sebbene non disponiamo di dati definitivi, in quanto manca una definizione unanimemente accettata di "senza dimora".

La classificazione ETHOS (European Typology of Homelessness and housing exclusion) sviluppata da FE-ANTSA (European Federation of organisations working with the people who are homeless) e lanciata agli inizi del 2005, opera un'astrazione da definizioni esistenti negli Stati membri dell'UE, basata solo sulla condizione abitativa, classificando le persone come:



- **senza dimora** (chi dorme in strada o in sistemazioni di fortuna)
- **senza tetto** (chi ha un posto per dormire, ma temporaneo, in istituzioni o dormitori)
- **abitazione insicura** (chi è senza contratto d'affitto, sotto sfratto o vive sotto la minaccia di violenza domestica)
- **abitazione inadeguata** (chi vive in roulotte, case fatiscenti o sovraffollate, edifici occupati)

“Dimora”, però, è un concetto molto più ampio di un semplice tetto sulla testa e considera tutti gli aspetti che creano un ambiente di vita significativo, sano e dignitoso, dove avere la possibilità di elaborare progetti personali. La **fiopSD** (Federazione Italiana Organismi che si occupano di Persone Senza Dimora) ha quindi ampliato la definizione, indicando la persona senza dimora come *soggetto in stato di povertà materiale ed immateriale portatore di un disagio complesso, dinamico e multiforme che non si esaurisce alla sola sfera dei bisogni primari, ma che investe l'intera sfera delle necessità e delle aspettative della persona, specie sotto il profilo relazionale, emotivo ed affettivo**.

Esclusione Sociale e senza dimora

Se non sono disponibili dati accertati in merito all'incidenza del fenomeno della *senza dimoricità* in Italia e nel mondo, sono tuttavia accertati l'aumento dei canoni di affitto e dei prezzi del mercato immobiliare, l'aumento della disoccupazione, la crescita del numero di cittadini che si rivolgono ai servizi di assistenza sociale per assolvere bisogni primari quali il cibo, le cure sanitarie, il lavoro, l'alloggio. Da una parte, dunque, impoverimento, dall'altra inaccessibilità alla stabilità alloggiativa, sono alla base della diffusione del fenomeno.

Esso si è intensificato in particolare negli ultimi 20 anni ed è stato aggravato dalla crisi finanziaria degli ultimi anni. L'aumento del numero delle persone prive di dimora genera un aumento della pressione sociale sui luoghi pubblici che presentano alcune caratteristiche: la persona “espulsa”, o “scivolata via” dal proprio contesto familiare, lavorativo, alloggiativo, cerca protezione e nascondimento in un luogo dove può essere meno facilmente riconoscibile, dove può trovare uno spazio al riparo da sguardi o presenze indiscrete, ma anche dove può, in caso di necessità, chiedere aiuto, dove può assolvere ai propri bisogni primari, dove può intessere una serie di relazioni con esercenti, negozianti, lavoratori, forze dell'ordine, cui poter attingere in caso di bisogno. Alla luce di questi elementi, è facile immaginare come, per chi sia in cerca di riparo, una stazione risulti più idonea di una piazza: in misura maggiore se la stazione è in una zona centrale, se è molto frequentata, se vi sono presidi di sicurezza o esercizi commerciali; in misura più contenuta ciò accade anche nelle città di minori dimensioni, per quanto risulti più interessato da fenomeni di marginalità un capoluogo di provincia, ad esempio, rispetto ad una cittadina più piccola e peggio collegata.

L'urbanizzazione che ha caratterizzato il nostro Paese negli ultimi anni, ha come conseguenza una proporzionale concentrazione delle marginalità più estreme nelle grandi città, dove è maggiore la disponibilità di risorse e servizi, ma parimenti maggiore è il rischio di dispersione. Non ci

* “Carta dei Valori e dei Principi di fiopSD” (art. 2 dello Statuto). www.fiopSD.org

si sorprenderà dunque se Roma risulta la città maggiormente interessata dal fenomeno. Seguono Frosinone, Latina, Civitavecchia ed altre città, a seconda delle loro dimensioni, della loro posizione strategica, delle loro caratteristiche sociali ed economiche.

A questi fattori, non si possono non aggiungere gli effetti di alcune dinamiche sociali e storiche che hanno caratterizzato la società italiana negli ultimi 40 anni. Gli effetti della legge Basaglia sulle strutture destinate ai malati psichiatrici, l'intensificarsi del fenomeno dell'immigrazione, la crisi del Mezzogiorno, le difficoltà al reinserimento sociale degli ex detenuti e dei tossicodipendenti, la disgregazione del modello familiare tradizionale e della funzione di contenimento e protezione delle relazioni affettive e parentali come reti vicarianti, l'aumento della disoccupazione.

La ricerca di un riparo in luoghi pubblici non è che una soluzione apparente, disfunzionale, sulla quale la società è chiamata ad intervenire.

Le marginalità in stazione



Le stazioni italiane in questi ultimi anni hanno subito una profonda trasformazione sia strutturale che contestuale. Prendendo come esempio Roma Termini, si è visto come dalla ristrutturazione del 1999, il “luogo stazione” sia diventato sempre più una “città stazione”. Questo cambiamento ha cancellato solo marginalmente i fattori che rendono da sempre gli scali ferroviari polo attrattivo per quelle categorie di persone che hanno perduto la propria identità personale e sociale e ritrovano qui,

nella dinamica tra massa e gruppo di simili, gli unici punti di riferimento della propria vita. Per chi si trova in uno stato di estremo disagio, tutto si riduce al “qui ed ora” delle necessità essenziali: mangiare decentemente, dormire e, soprattutto, relazionarsi con gli altri. Il passaggio quotidiano in stazione di numerose di persone rappresenta un'immensa potenziale fonte di guadagno, attraverso l'elemosina, il taccheggio, o altri espedienti. A questi elementi relazionali e sociali, si vanno ad aggiungere fattori climatici ed in alcuni casi di sopravvivenza. La stazione, con i suoi mille angoli e luoghi, infatti, resta sempre e comunque un posto coperto in caso di pioggia, riparato dal freddo, pulito e custodito. Ed in quello che viene definito il non-luogo per eccellenza da tutti noi di passaggio, si sviluppa un microcosmo di vita umana dove si riproducono perfettamente tutte le dinamiche della società “civile”: un leader, i vari gruppi gerarchicamente organizzati, i “territori” controllati e gestiti, i confini, i luoghi di “lavoro”, i colleghi, le amicizie, gli amori, le alleanze, le rivalità, la giustizia sociale e i suoi “tribunali”. Se, come dice Bauman “...*i poveri non hanno valore nemmeno come consumatori*”, nello speciale mondo della stazione la persona senza dimora ritrova una propria identità.

* Zygmunt Bauman, Sono forse io il custode di mio fratello?, European Journal of Social Work, 3, 2000

La presenza di persone senza dimora nelle stazioni genera una serie di tensioni sia con i gestori e gli operatori commerciali, sia con i passeggeri e interpella le amministrazioni locali sulla necessità di mettere in atto interventi che coniughino solidarietà, rispetto dei diritti dei cittadini e sicurezza.

Il progetto Help Center Mobile ha inteso rispondere a queste sollecitazioni operando nelle stazioni ferroviarie della regione tra settembre 2009 e settembre 2010: il progetto rappresenta in realtà l'evoluzione a livello regionale di un percorso di monitoraggio, analisi e intervento sul fenomeno delle marginalità avviato nel 2002, grazie alla costituzione del settore Politiche Sociali delle Ferrovie dello Stato.



Il percorso storico

Il primo passo di questo sentiero fu l'affidamento alla Cooperativa Europe Consulting Onlus (www.europeconsulting.it) del progetto Help Center Roma Termini, sostenuto dalle Ferrovie e dall'Unità Emergenze Sociali del Comune di Roma.

Dal dicembre 2002 l'**Help Center della stazione di Roma Termini**, sportello di ascolto ed orientamento sociale per senza dimora, tossicodipendenti, migranti economici, anziani soli, richiedenti asilo e rifugiati politici, si occupa di monitorare, contenere, orientare ai servizi le persone in stato di marginalità che gravitano attorno al più esteso plesso ferroviario d'Europa.

L'Help Center è divenuto nel tempo un crocevia di relazioni ed ha contribuito ad arrecare benefici non solo agli utenti presi in carico, ma alla stessa stazione. Una stazione, infatti, prima ancora della funzione commerciale e dei servizi, racchiude in sé valori immateriali non traducibili e quantificabili immediatamente in costi o benefici di natura economica, perché ascrivibili a quella funzione che permette lo svolgimento di bisogni essenziali come le relazioni sociali. La capacità di accoglienza, di ascolto o la sicurezza, sono valori forti per la coesione sociale di una metropoli come Roma, valori che giocano un ruolo significativo anche sul business. Per questo Le Ferrovie dello Stato, attraverso il Dipartimento delle Politiche Sociali, e il Comune di Roma hanno contribuito alla creazione dell'Help Center che, non rispondendo ad una logica di sola assistenza, s'inserisce tra gli interventi pensati sulle grandi stazioni ferroviarie e finalizzati a costruire un nuovo modello di stazione come "piazza civica".

La filosofia di fondo è quella per la quale la persona emarginata non venga rimossa, né abbandonata, ma sostenuta, in una serie di servizi sociali integrati, che vedono nell'Help Center la struttura che ha il compito di valorizzare e coordinare ciascuna delle varie iniziative presenti sia nella stazione, sia nel tessuto cittadino. In questo modo il soggetto in stato di disagio è orientato ed indirizzato ai servizi che, a loro volta, lo guidano verso il reinserimento nella società.

Dopo 8 anni di attività, L'Help Center ha intercettato circa 15.000 persone in stato di disagio, effettuando 155 mila interventi di orientamento e assistenza sociale, lavorando in rete con i servizi della città e con quelli della stazione, e costituendo il presidio fisso in stazione della Sala Operativa Sociale del Comune di Roma.



Sperimentata l'efficacia dell'intervento sociale di prossimità nella stazione, nel 2003 il settore Politiche Sociali delle FS, con il sostegno dell'ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani) ha dato vita all'Osservatorio Nazionale sul Disagio e la Solidarietà nelle Stazioni Italiane (ONDS), affidandone la direzione alla Europe Consulting, con l'obiettivo di replicare sul territorio nazionale i positivi risultati ottenuti dal modello di intervento di Roma Termini.



Oggi, in Italia, la rete ONDS conta 11 Help Center attivi, (Bologna, Catania, Chivasso, Firenze, Foggia, Genova, Milano, Napoli, Pescara, Rimini e Roma) e 6 in via di attivazione.

Dal 2003 l'ONDS (www.onds.it) ha lavorato per conoscere, informare, coordinare stimolare e documentare le iniziative di solidarietà presenti nelle stazioni italiane; per porre le condizioni per l'apertura di nuovi Help Center sul territorio nazionale; per coordinarne gli interventi, ponendosi come luogo di confronto, incontro, formazione, scambio di buone prassi; per porsi come strumento di comunicazione all'esterno.

Nel maggio 2006 l'Help Center di Roma Termini, rilevata la necessità di un contesto idoneo ad una presa in carico dei casi più fragili, ha inaugurato il Centro di accoglienza diurna Binario 95, situato nelle immediate vicinanze della stazione. All'attività di primo contatto e orientamento ai servizi dell'Help Center, si è così aggiunto un servizio di accoglienza destinato alla presa in carico quotidiana delle persone più anziane, più emarginate, con maggiori difficoltà ad affidarsi ai servizi.



Binario 95 è nato dall'esigenza di integrare l'attività dell'Help Center con un sistema più articolato di servizi, per contrastare il cronicizzarsi in stazione dell'emarginazione sociale.

Constatata la funzionalità del modello di intervento sperimentato a Roma e nelle altre città italiane, e l'estendersi del fenomeno dell'homelessness nelle stazioni delle altre città del Lazio, con il sostegno della Presidenza della Regione, la Europe Consulting ha avviato da settembre 2009 il progetto Help Center Mobile. Il progetto è stato fondato sul presupposto metodologico, per cui l'intervento sociale si basa su osservazione sul campo, analisi quantitativa e qualitativa dei risultati ottenuti e indagine sulle risorse presenti sul territorio e sulle possibili strategie per attivarle. Il passo successivo prevede di sperimentare, mediante il contatto con i soggetti interessati dal fenomeno, l'efficacia dell'approccio sul campo e dell'orientamento alle risorse individuate.

La principale difficoltà che caratterizza l'intervento nel campo della marginalità sociale è, infatti, la distanza, materiale, culturale e mentale, tra i bisogni e l'offerta dei servizi. L'intervento di prossimità, più comunemente denominato "unità di strada", prevede che il servizio di orientamento sociale riduca tale distanza, recandosi periodicamente sul campo, dopo averne osservato e analizzato il contesto.

Dinanzi al problema della diffusione dell'homelessness nelle stazioni, l'Help Center Mobile ha cercato, per un anno, di accorciare questa distanza.

Il testo che viene proposto di seguito presenta una sintesi dei risultati ottenuti nel corso di quest'anno di attività.

1. IL PROGETTO HELP CENTER MOBILE

1.1 DESCRIZIONE, OBIETTIVI, METODOLOGIA

Finanziato dalla Presidenza della Regione Lazio e gestito dalla Cooperativa Sociale Europe Consulting, L'Help Center Mobile è un servizio itinerante di monitoraggio delle stazioni ferroviarie sul territorio regionale, per l'osservazione e lo studio dei fenomeni di disagio sociale che vi si manifestano. Il progetto è stato avviato nell'ottobre del 2009 e si è concluso nell'ottobre 2010: nel corso di un anno di lavoro, sono stati monitorati 79 plessi ferroviari, in particolare 43 stazioni romane e 35 nelle altre città del territorio regionale, e l'aeroporto di Fiumicino.



In appendice alle attività previste dal progetto, il servizio ha effettuato un'azione sperimentale di conteggio delle persone senza dimora presenti nelle stazioni romane nella notte tra il 17 ed il 18 ottobre 2010, in occasione della Giornata mondiale della lotta alla povertà. Il cosiddetto One Night Station Count (adattamento della metodologia sperimentata negli U.S.A. con il nome di Street and Shelter Night Count) ha voluto verificare l'applicabilità, alle stazioni di una città, del metodo ritenuto

attualmente più attendibile per il censimento delle persone senza dimora.

Il progetto ha avuto come primo obiettivo l'osservazione dei fenomeni marginalità presenti nelle stazioni ferroviarie, per individuare le situazioni che, essendo maggiormente critiche, necessitano di un intervento sociale.

Il secondo obiettivo è stato la raccolta tutte le informazioni possibili relative ai servizi di assistenza presenti sul territorio ed alle associazioni di volontariato che operano nelle stazioni.

Il terzo obiettivo del progetto è stato la sperimentazione di un primo contatto "di strada" ed orientamento ai servizi e alle strutture territoriali di riferimento.

Il servizio, svolto con un'unità mobile appositamente attrezzata, ha lavorato in sinergia con l'Help Center di Roma con il Centro Polifunzionale "Binario 95" di via Marsala 95, servizi di assistenza ai senza dimora della stazione gestiti dalla Europe Consulting.

Il progetto ha come presupposto ed intendimento implicito la promozione di un concetto di sicurezza legato alla cultura dell'accoglienza e della solidarietà. Infatti nel corso dei 10 anni di

esperienza dell'Help Center e dell'ONDS, si è messo in evidenza che una stazione munita di un presidio sociale, oltre a consentire interventi di sostegno in favore di chi ne ha bisogno, si configura come una stazione più sicura: il rapporto tra sicurezza e disagio sociale ha dinamiche molto più complesse di quanto non venga grossolanamente sintetizzato dall'affermazione "più disagio = meno sicurezza". Una stazione "solidale", socialmente presidiata, adeguatamente attrezzata per la gestione di problematiche legate alla marginalità, è una stazione più sicura.

Parallelamente il progetto Help Center Mobile ha previsto l'allestimento di un data base che consentisse agli operatori di poter registrare i dati raccolti nel corso dei monitoraggi, nonché le informazioni relative alle persone contattate ed orientate ai servizi. Mediante questo strumento, che ha consentito di condividere, nel pieno rispetto delle normative sulla privacy, le storie e le problematiche relative agli utenti assistiti dall'HCM con i dati dell'Help Center Termini e di Binario 95, si sono sperimentati interventi di orientamento e supporto in sinergia con gli altri servizi. Per chi opera nel settore, è infatti indispensabile poter intrecciare le proprie informazioni con quelle di altri servizi, in modo da integrare le risorse, tracciare profili congrui del percorso di ogni singolo utente ed evitare sovrapposizioni o contraddizioni negli interventi operati.

I risultati del progetto sono pubblicati sul sito web www.hcmobile.it, realizzato appositamente.

Il progetto è stato realizzato da un'equipe di 5 operatori sociali, con differenti profili professionali nell'ambito delle discipline psicologiche, antropologiche e sociologiche, e un coordinatore del servizio. Il gruppo di lavoro si è avvalso della collaborazione e del supporto tecnico dell'Help Center (che ha fornito gli strumenti di rilevazione dei dati e affiancato lo staff), dell'ONDS (che ha permesso l'accesso alle informazioni del data base), del gruppo IT della cooperativa (che ha realizzato il sito e si è occupato del supporto informatico) nonché di personale dell'INMP S.Gallicano (Istituto nazionale per la promozione della salute delle popolazioni migranti e per il contrasto delle malattie della povertà), da anni operante nel settore della tutela della salute delle persone in stato di grave marginalità.

Dal punto di vista metodologico, il progetto è stato strutturato in due fasi:

1. lo studio del territorio e la mappatura, intesa come rilevazione delle caratteristiche strutturali delle singole stazioni.
2. il monitoraggio costante delle stazioni e sulla sperimentazione di un intervento sociale rivolto alle persone in stato di bisogno che sono state intercettate.

Le azioni relative alla prima fase sono state avviate il 1° ottobre 2009 e si sono concluse a giugno 2010.

Le attività sono state organizzate secondo lo schema seguente:

- individuazione delle stazioni di maggiore interesse;
- costruzione degli strumenti di lavoro;
- mappatura delle stazioni individuate.

Nella seconda fase, da giugno 2010 a settembre 2010 sono stati realizzati:

- il monitoraggio del disagio sociale nelle stazioni già esaminate;
- la presa di contatto, ove possibile, con l'utenza, per avviare un'attività di orientamento ai servizi del territorio;
- la presa di contatto con associazioni e servizi sociali attivi nelle singole stazioni;
- l'elaborazione e l'analisi dei dati rilevati.

The screenshot shows the ONDS web application interface. The header features the ONDS logo and the text "OSSERVATORIO NAZIONALE SUL DISAGIO E LA SOLIDARIETÀ NELLE STAZIONI ITALIANE".

Left Sidebar (Navigation Menu):

- ANAGRAFICA
- DIARIO
- STATISTICHE
- ALLOGGIO
- BENI PRIMARI
- LAVORO
- BENI E SERVIZI
- CONTATTO CON ALTRI SERVIZI
- ASSISTENZA BUIROCRATICA
- SANTARIA

Main Content Area:

Intervento effettuato da [Nome] il 07-02-2011 alle ore 10:15
Richiesta lavoro - [Rimuovi]

Note richiesta:

Salva

Note interventi:

Salva

Right Sidebar:

Interventi del giorno 07/02/2011

Fasce orarie:

- 10 - 11
- 11 - 12
- 12 - 13
- 13 - 14
- 14 - 15
- 15 - 16
- 16 - 17

Stemma gli interventi della giornata

Feb 2011

Lu	Ma	Me	Gio	Vi	Sa	Do
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	1	2	3	4	5	6

Cassa

Nuovo intervento
Logout

1.2 PRIMA FASE DEL PROGETTO

Individuazione delle stazioni di maggiore interesse

Nella fase di individuazione dei plessi da monitorare, una prima distinzione è stata fatta tra le stazioni della città di Roma e quelle della regione. Premesso che, per quanto riguarda Roma Termini, ci si è avvalsi dei monitoraggi quotidiani effettuati dall'Help Center del Binario 1, che presidia socialmente la stazione dal 2003, per quanto concerne le altre stazioni della Capitale, si è scelto in una prima fase di concentrare l'attività di monitoraggio su quelle principali, valutate in base a:

1. traffico passeggeri;
2. posizione logistica;
3. interscambi trasporti ferroviari e metropolitani;
4. servizi offerti.

Su base di tali criteri, sono state selezionate:

- Stazione di Roma Tiburtina
- Stazione di Roma Ostiense
- Stazione di Roma Tuscolana
- Stazione di Roma Trastevere
- Stazione di Roma San Pietro
- Stazione di Roma Prenestina

Successivamente, da gennaio a marzo 2010, sono state invece prese in esame le stazioni minori, circoscrivendo la ricerca alle stazioni all'interno del Raccordo Anulare, con l'aggiunta della stazione di Fiumicino Aeroporto che, se da un punto di vista geografico e amministrativo non appartiene alla città, da un punto di vista sociale risulta fortemente connessa alla rete ferroviaria cittadina, fino a costituirne una sorta di "appendice".

Dopo aver completato l'osservazione delle stazioni all'interno dell'area metropolitana di Roma, sono state selezionate 35 delle principali stazioni del Lazio, individuate in base alla popolazione residente, alla rilevanza politica, amministrativa, commerciale e geografica della città di riferimento, oltre che alla presenza di collegamenti con luoghi strategici della regione e alla natura dei

flussi sociali. Quest'ultimo gruppo di stazioni è stato esaminato nel periodo che va da aprile a giugno 2010.

Il calendario dei sopralluoghi e dei presidi nei vari plessi ferroviari è stato pubblicato sul giornale di strada "Shaker, Pensieri senza dimora" in calce ad un articolo di presentazione del progetto Help Center Mobile Regione Lazio; sul sito www.onds.it e sul sito www.shaker.roma.it, nonché sul sito del progetto www.hcmobile.it.

Per completezza di informazione vengono di seguito proposte due tabelle con l'elenco di tutte le stazioni monitorate a Roma e nel Lazio. In merito alla collocazione di Fiumicino tra le stazioni di Roma, e a quella di Ostia tra quelle fuori Roma, è bene precisare che, in coerenza con le competenze ed il campo d'indagine della ricerca, sono stati adottati criteri sociologici, piuttosto che urbanistici o amministrativi. Di essi verrà fornita ampia spiegazione nei paragrafi seguenti.

Stazioni di Roma

1	Acqua Acetosa	16	Ipogeo degli Ottavi	31	S.Pietro
2	Appiano	17	La Rustica Città	32	Saxa Rubra
3	Aurelia	18	Magliana	33	Serenissima
4	Balduina	19	Monte Antenne	34	Termini
5	Campi Sportivi	20	Monte Mario	35	Tiburtina
6	Capannelle	21	Muratella	36	Tor di Quinto
7	Casilina	22	Nomentana	37	Tor di Valle
8	Centro Rai	23	Nuovo Salario	38	Tor Sapienza
9	Due Ponti	24	Ostiense	39	Torricola
10	Euclide	25	Ottavia	40	Trastevere
11	Fidene	26	Palmiro Togliatti	41	Tuscolana
12	Fiumicino Aeroporto	27	Porta S.Paolo	42	Valle Aurelia
13	Flaminio	28	Prenestina	43	Villa Bonelli
14	Gemelli	29	Quattro Venti		
15	Grottarossa	30	S.Filippo Neri		

Stazioni nel Lazio

1	Albano Laziale	13	Fondi- Sperlonga	25	Ostia Lido Centro
2	Anzio	14	Formia-Gaeta	26	Ostia Lido Nord
3	Aprilia	15	Frosinone	27	Ostia Stella Polare
4	Campoleone	16	Guidonia-Montecelio	28	Pomezia
5	Cassino	17	Ladispoli-Cerveteri	29	Rieti
6	Ceccano	18	Latina	30	Sora
7	Ciampino	19	Marino	31	Terracina
8	Cisterna di Latina	20	Monterotondo	32	Tivoli
9	Civitavecchia	21	Nettuno	33	Velletri
10	Colleferro	22	Orte	34	Viterbo P.ta Fiorentina
11	Fara Sabina	23	Ostia C. Colombo	35	Viterbo P.ta Romana
12	Fiuggi-Anagni	24	Ostia Castel Fusano		

Strumenti di lavoro

A supporto delle attività sono stati creati degli strumenti di rilevazione e analisi dei dati qualitativi e quantitativi raccolti: in particolare la “scheda informativa” e la “scheda di monitoraggio”, frutto dell’integrazione degli strumenti adottati dall’ONDS e dagli Help Center presenti sul territorio nazionale, con i necessari adeguamenti alle esigenze del progetto specifico.

- La scheda informativa: raccoglie le principali informazioni di una data stazione riguardo alla struttura, al decoro e alla sicurezza, la cui valutazione è stata sintetizzata mediante l’espedito grafico del “trenino” colorato di verde, giallo, o rosso, a seconda del livello di criticità riscontrato. Ad una prima parte schematica, segue una seconda più espositiva, in cui si evidenziano specifici elementi riguardanti ogni singola stazione: ad esempio la presenza o meno di associazioni di volontariato, i contatti avuti dall’equipe con esse o con altri servizi sociali attivi sul territorio, la collaborazione avviata con questi servizi o con altri “attori”, quali le forze dell’ordine, gli esercenti e, infine, gli aspetti di maggiore criticità rilevati.

<p>INFORMAZIONI GENERALI</p> <p>NOME: INDIRIZZO: ENTE GESTORE:</p> <p>INFORMAZIONI STRUTTURA</p> <p>PIAZZALE ANTISTANTE: <i>fruibilità:</i> PARCHEGGIO: CAPOLINEA MEZZI PUBBLICI: PRESIDIO FORZE DELL'ORDINE: ALTRI PRESIDII DI SICUREZZA: ENTRATE: BIGLIETTERIA: <i>automatiche:</i> SALA D'ATTESA: ATTIVITA' COMMERCIALI: BINARI: BAGNI: CHIUSURA STRUTTURA: ORARIO PRIMO TRENO: ORARIO ULTIMO TRENO: ZONE MONITORATE: VARIE:</p> <p>..... </p>

l'avevano assistita nei mesi precedenti (nella fattispecie L'Help Center di Termini, un' Unità Mobile della Sala Operativa Sociale del Comune di Roma, un centro di accoglienza), ricostruendo il suo percorso e fornendo un orientamento adeguato. Il giorno successivo si sono contattati questi servizi, scambiando opinioni e pareri, concordando una strategia e, sondata la disponibilità a collaborare sul caso, proponendo un intervento all'utente che integrasse le risorse dei vari servizi e rispondere ai bisogni che egli aveva manifestato. In assenza di uno strumento come il database, tutto questo sarebbe stato impraticabile.

Mappatura delle stazioni

Lo studio delle stazioni ha avuto come focus la rilevazione di alcuni dettagli strutturali dei complessi ferroviari.

Gli spazi osservati sono stati suddivisi in due macro-aree:

- interno-stazione;
- esterno-stazione.

Per quanto riguarda l'area esterna, si è posta l'attenzione sulla fruibilità dei piazzali antistanti, che si prestano ad essere utilizzati come aree di bivacco e ritrovo e che sono spesso luogo privilegiato per le distribuzioni di pasti da parte di gruppi o associazioni di volontariato. Si è rilevata la presenza di eventuali parcheggi, sottopassaggi di collegamento, strade contigue. Si è cercato, infine, di individuare il numero e la posizione degli accessi alle stazioni, così da ipotizzare i flussi in entrata ed uscita dal plesso ferroviario e la possibilità di controllarli.

Per quanto riguarda, invece, gli ambienti interni, l'attenzione si è incentrata sulla modalità di distribuzione degli spazi e sul loro utilizzo.

Ad esempio, sono state individuate le aree che rappresentano una maggiore attrattiva per le persone disagiate, cioè quelle che orbitano all'interno della stazione: cioè quelle che costituiscono potenziali fonti di "guadagno" (taccheggio, elemosina), come le attività commerciali e le biglietterie (sia automatiche, che presenziate dal personale addetto).

Per ogni stazione è stata evidenziata la presenza o meno di una sala d'attesa, che spesso viene eletta a luogo di ricovero notturno o diurno. È stata inoltre monitorata l'area binari, in quanto spesso le panchine delle pensiline sono occupate da persone in situazioni di marginalità. È stata dedicata particolare attenzione alle banchine del primo e dell'ultimo binario, che generalmente sono più accessibili e offrono maggior riparo in quanto protette dalle mura di cinta delle stazioni. Si è infine osservata la presenza o meno di bagni accessibili liberamente, di presidi della Polfer o di istituti di vigilanza, di altri presidi di sicurezza (videosorveglianza, colonnine Sos per chiamate d'emergenza, etc.), nonché gli orari di apertura e chiusura delle strutture.

1.3 SECONDA FASE DEL PROGETTO

Monitoraggio



Come accennato precedentemente, la seconda fase è stata caratterizzata dalla realizzazione di presidi operativi, e non solo di osservazione, nelle singole stazioni. Per presidio si intende un'attività di monitoraggio frequente e costante nel tempo, integrata da tentativi di approccio con l'utenza intercettata e, in alcuni casi, da interventi di ascolto e orientamento ai servizi. Esso rappresenta uno strumento di studio del territorio utile per un'analisi più approfondita della situazione di una data stazione ed è stato realizzato con l'intento di garantire una presenza del servizio continuativa nel tempo nei singoli plessi, predisponendo per ognuno un numero minimo di due monitoraggi serali e uno notturno. Dopo una prima tornata di osservazioni serali, sono state selezionate le stazioni che presentavano situazioni di maggiore criticità, programmando ulteriori monitoraggi sia in fascia sera-

le, sia ove possibile in fasce diurne (mattutina o pomeridiana):

1. presidio settimanale: Ostiense, Fiumicino Aeroporto, S.Pietro, Tuscolana, Tiburtina;
2. presidio settimanale, poi quindicinale: Prenestina e Trastevere;

Discorso a parte meritano le altre stazioni della regione, caratterizzate da periodi ed orari di frequentazione da parte di persone senza dimora molto variabili. Nel periodo estivo, ad esempio, le stazioni del litorale risultano meno frequentate, in quanto il disagio sociale tende a spostarsi verso il mare, talvolta con veri e propri insediamenti in spiaggia. Nel periodo invernale, invece, il clima più rigido di città come Rieti, Frosinone, Cassino, Viterbo, provoca una riduzione delle presenze. Altro elemento di grande variabilità è costituito dall'orario: lampante, in tal senso, il caso di Formia-Gaeta, dove si sono predisposti dei sopralluoghi in fascia notturna, in quanto la presenza di persone senza dimora dipende dall'ultimo treno proveniente da Roma.

Si è dunque tentato di calibrare gli orari e calendario dei presidi nelle stazioni della regione, sulla base delle osservazioni e delle testimonianze raccolte nel corso della prima tornata di monitorag-

gio. Per quanto riguarda l'Agro Pontino, è stata fondamentale la collaborazione con l'Associazione ES 24 di Latina, che ha aggiornato settimanalmente l'equipe sull'evolversi della situazione nelle stazioni di Latina, Aprilia, Cisterna, Terracina, Fondi e Formia. Ne è risultato un calendario meno regolare e costante, ma più puntuale.

Durante i monitoraggi, si sono individuate (mediante l'osservazione diretta sul campo, in base al criterio di visibilità dello stato di bisogno) e contate (mediante l'utilizzo della scheda di monitoraggio, dove sono state registrate le presenze osservate nelle differenti aree della stazione) le persone in stato di disagio sociale. Poichè sono state conteggiate solamente le persone in evidente



stato di difficoltà, rimane un margine di incertezza sul numero di quanti non fossero facilmente riconoscibili come tali.

A questo proposito, per correttezza metodologica, è indispensabile sottolineare che la raccolta dei dati numerici ha avuto essenzialmente la funzione di supporto ed integrazione all'analisi delle caratteristiche qualitative del disagio, e non va pertanto considerata un censimento di tutte le persone senza dimora presenti nelle stazioni.

Si è trattato quindi di un'osservazione sperimentale, orientata a fornire una stima del fenomeno e un quadro di insieme per formulare possibili direzioni di intervento.

In relazione a questo preciso orientamento, non è opportuno considerare i dati raccolti in una prospettiva di analisi statistica delle presenze, bensì nell'ottica di una stima del fenomeno che ne supporti un'analisi qualitativa.

Consapevole del grado di approssimazione di queste stime, è stata sperimentato, come strumento di conteggio, il metodo "One Night Station Count", più efficace e realistico, per integrare con un dato più scientificamente attendibile le rilevazioni effettuate nel corso dei mesi precedenti. Nel caso dell'applicazione alle stazioni romane, il metodo è sembrato affidabile e replicabile. Sarebbe auspicabile un itinerario di formazione e coinvolgimento di altre associazioni, per programmare nei prossimi anni una notte di conteggio delle persone senza dimora nell'intera città di Roma, e, in futuro, nell'intero Lazio. Questo restituirebbe alla comunità e alle istituzioni un dato finalmente attendibile e certo, sulla base del quale poter elaborare, con la dovuta conoscenza delle dimensioni del fenomeno, le migliori strategie possibili per un intervento sociale realmente efficace.

Contatto con l'utenza

Durante la fase di presidio nelle varie stazioni, si è cercato di prendere contatto con alcune persone senza dimora già intercettate durante i precedenti sopralluoghi, sperimentando la modalità di approccio degli Help Center italiani, nel contesto di un intervento itinerante "di strada".

L'importanza del “setting”, nel caso del contatto con persone in stato di disagio, pone infatti una serie di interrogativi sulla migliore strategia di approccio soprattutto nei confronti di coloro che, “ritiratisi” nelle stazioni ferroviarie, hanno rinunciato ad accedere ai servizi istituzionali presenti sul territorio. Laddove un soggetto cerca il “ritiro sociale” in una stazione, perde fiducia nell'affidabilità dei servizi territoriali, rinuncia a rivolgersi agli uffici del proprio municipio, come è possibile contrastare il radicamento di una marginalità sociale che, col tempo, diverrà sempre più estrema e cristallizzata?

In numerose stazioni italiane, l'attivazione di sportelli come gli Help Center ha favorito interventi “di prossimità” proprio nel luogo in cui il disagio si è sedimentato, usufruendo anche di un setting adatto all'ascolto e all'instaurarsi di relazioni d'aiuto significative, come un ufficio al riparo da sguardi e orecchi indiscreti. In assenza di strutture simili l'Help Center Mobile ha sperimentato un servizio itinerante che ha tentato di trasporre in un contesto “di strada”, ovvero all'esterno delle mura di un ufficio o di uno sportello, la metodologia di primo contatto e di intervento degli Help Center.

Sono stati sperimentati una serie di interventi, in particolare a Roma Ostiense, Roma Tiburtina, Fiumicino e, in misura minore, anche a Roma S.Pietro e addirittura Fara Sabina.

In alcuni casi è stato possibile avviare un processo di cambiamento o di affidamento ai servizi; in altri ci si è scontrati con la necessità di un setting più adeguato rispetto ai colloqui effettuati lungo i binari o in strada, e di una maggiore continuità nei presidi. Continuità del rapporto e adeguatezza del contesto sembrano, infatti, i primi presupposti per poter instaurare una relazione di fiducia veramente efficace nell'avviare un percorso di accompagnamento sociale con l'utenza.

Contatto con le associazioni

Negli ultimi tre mesi di attività, si è insistito sul contatto e la promozione del progetto con le realtà istituzionali e del terzo settore che operano sul territorio. È emersa una comune disponibilità al lavoro di rete, allo scambio di informazioni e la necessità dell'individuazione delle risorse presenti sul territorio e della loro valorizzazione.

Alla luce di questi positivi riscontri, si è lavorato in quattro direzioni:

1. Mappare i principali servizi sociali della capitale e delle province del Lazio
2. Ordinare le informazioni raccolte e renderle fruibili per l'utenza e per i servizi tramite dei pieghevoli di orientamento divisi per aree tematiche
3. Raccogliere le informazioni riguardanti le associazioni di volontariato che operano nella distribuzione di generi di prima necessità nelle stazioni
4. Avviare contatti, scambi di informazione e collaborazioni operative con associazioni e servizi del territorio.

Back office e analisi dei dati

Parallelamente all'intervento sul campo, l'equipe ha svolto nel corso dei mesi un importante lavoro di back office, raccogliendo sia i dati rilevati nel corso dei monitoraggi, sia quelli ottenuti dal confronto con varie associazioni e servizi operanti nella città di Roma e nella regione.

2. QUADRO GENERALE DEI RISULTATI

In questo capitolo vengono sintetizzati i risultati dell'osservazione compiuta dall'equipe HCM sui fenomeni di disagio sociale nelle stazioni ferroviarie del Lazio, nonché i risultati degli interventi sociali messi in atto.

2.1 FENOMENI DI DISAGIO SOCIALE IN STAZIONE: TENDENZE GENERALI

L'equipe HCM ha osservato il profilo strutturale e sociale di 78 stazioni del Lazio, rilevando le presenze di persone in evidente stato di disagio e cercando di identificare le problematiche prevalenti in ogni singola stazione, con una particolare attenzione al fenomeno dei senza dimora. Successivamente, si sono analizzati i dati raccolti tramite la scheda monitoraggio e il diario monitoraggi. Grazie al lavoro svolto è stato possibile identificare le situazioni più critiche, individuare i fattori principali che determinano le caratteristiche che il disagio assume nei singoli plessi, e formulare delle ipotesi di intervento calibrate sulle specificità dei singoli contesti.

In ognuna delle stazioni monitorate si è riscontrata una particolare situazione, con proprie caratteristiche peculiari; tuttavia, sono anche emerse alcune tendenze generali trasversali rispetto ai singoli casi. In tutte le stazioni principali sono presenti persone in stato di disagio, in numero variabile a seconda di diversi fattori che si intersecano fra loro: nazionalità, dipendenze, disagio psichico, eccetera. In molti casi, le presenze in stazione di persone ai margini della società assumono una spiccata connotazione "etnica".

Infine, non di rado, la multiproblematicità che può assumere il disagio sociale si manifesta con situazioni di dipendenza da alcool e da sostanze in individui che hanno già problemi altro ordine (alloggiativo, psichico, sanitario ecc.). In alcune stazioni questo aspetto è maggiormente allarmante. Di seguito sono analizzate le variabili sopra elencate.

Numero di presenze in stazione

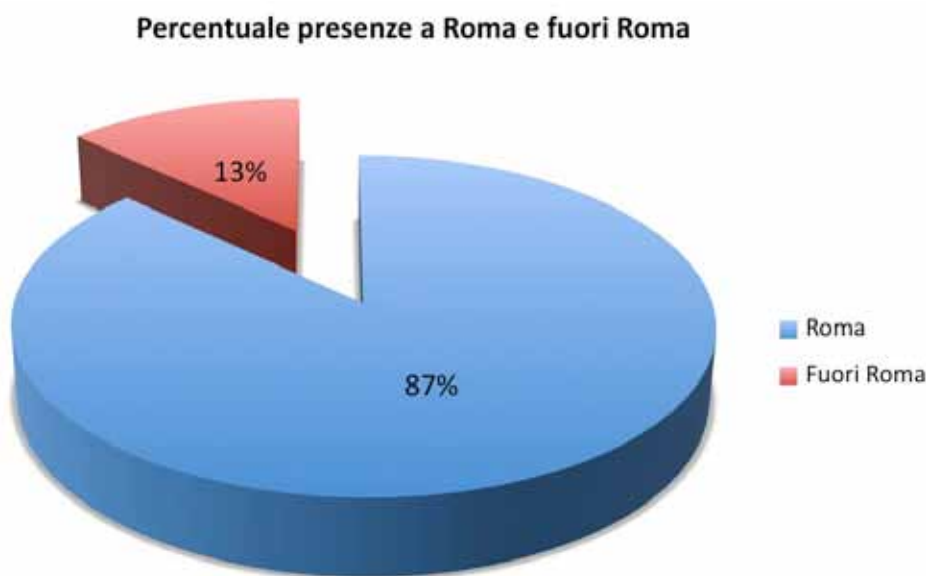
Dal punto di vista del disagio sociale, le stazioni si differenziano principalmente per il numero di presenze rilevate. I monitoraggi hanno evidenziato, tuttavia, che queste presenze non sono distribuite uniformemente su tutta l'area della stazione durante tutto l'arco della giornata. Alcune variabili, di cui si parlerà più avanti (presenza di distribuzioni, di spazi riparati, apertura notturna della stazione, sicurezza) influiscono particolarmente sulle variazioni orarie e spaziali della presenze in stazione. Allo scopo di fornire un generico quadro di riferimento, l'equipe HCM ha cercato di individuare, per ogni stazione, il numero medio di presenze rilevate durante i monitoraggi, la variazione nelle diverse fasce orarie osservate, le zone della stazione dove si concentra maggiormente il disagio. Come già esposto nella premessa metodologica, i dati sono stati raccolti per ottenere una stima orientativa e non sono da considerarsi definitivi. È questa una precisazione che verrà più

volte ribadita nel corso di questa presentazione e che occorre tenere ben presente, onde sgombrare il campo da possibili equivoci. Non vi è nell'osservazione alcuna pretesa di scientificità che, considerata l'estrema fluidità del campo di indagine, risulterebbe decisamente aleatoria.

Come esplicitato nel cap.4, presupponendo un certo grado di approssimazione, la media delle presenze è stata calcolata dividendo il totale delle presenze riscontrate in una data stazione per il numero dei monitoraggi effettuati. Si è ritenuto opportuno utilizzare questa procedura poiché, sommando semplicemente le presenze registrate durante i monitoraggi, si sarebbe rischiato di conteggiare più volte le stesse persone, ottenendo un dato non attendibile.

È bene precisare, inoltre, che il conteggio è stato effettuato sulla base di un'osservazione attiva, frutto dell'esperienza decennale dell'Help Center e dell'ONDS. Si tratta di un approccio fondato sull'osservazione e sull'incrocio degli elementi più visibili della persona osservata, con le caratteristiche specifiche della stazione, nonché i tratti comuni alle persone senza dimora (prassi, comportamenti e abitudini più diffuse), che ha però un margine di inesattezza.

Le rilevazioni condotte hanno evidenziato che le situazioni più critiche per numero di presenze sono le principali stazioni romane (Ostiense, Tiburtina, Termini, Tuscolana, Trastevere, San Pietro) e il caso d'eccezione di Fiumicino Aeroporto, nonostante anche altre realtà del territorio laziale (Aprilia, Civitavecchia, Ladispoli, Frosinone) presentino alcune criticità.



Tav. 1

In Tav.1 è riportato il grafico che descrive la percentuale delle presenze nella città di Roma e negli altri Comuni e Province del Lazio. Come si può osservare, la percentuale maggiore di presenze si concentra nella capitale: la maggiore grandezza e popolosità della città costituisce, infatti, com'è ovvio, un' "attrattiva" per le marginalità sociali e, parimenti, una maggiore esposizione alla fuoriuscita dagli ordinari circuiti di integrazione. In altri termini, una città più grande offre maggiori servizi ed opportunità "calamitando" processi migratori di chi è in cerca di risorse. Contemporaneamente, ospitando un maggior numero di persone, risulta maggiore anche il numero di coloro

che si trovano in condizioni di indigenza. A maggior ragione, se si considera che Roma, sede di ambasciate e consolati, di ministeri ed organizzazioni internazionali ed umanitarie, nonché della Commissione per il riconoscimento del diritto di asilo e di protezione umanitaria, attira evidentemente le fasce più deboli della popolazione, soprattutto migranti.

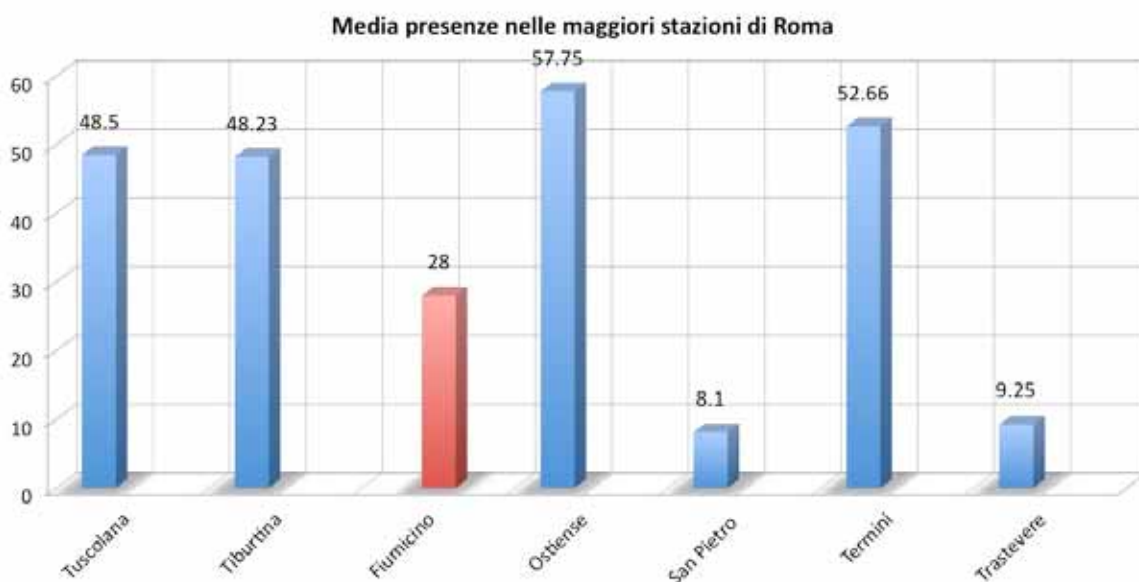
Tuttavia, il dato non deve far pensare che quello del disagio sociale non costituisca una criticità anche per altre realtà locali più piccole: per valutare l'impatto sociale e politico di queste presenze, il numero, seppur esiguo, va messo in relazione alla grandezza degli scali e alle risorse presenti sul territorio. Anche solo una decina di presenze, infatti, possono costituire un'emergenza sociale in scali molto piccoli e/o in città meno popolate di Roma.

Inoltre, il dato è da interpretare alla luce della scelta dello staff di includere tra gli scali romani anche quello di Fiumicino, che ha due particolarità: è uno scalo principalmente aeroportuale e solo secondariamente ferroviario, è l'aeroporto di Roma, ancorché collocato all'esterno della giurisdizione del Comune di Roma.

È dunque necessario spiegare le ragioni dell'inclusione di un complesso aeroportuale all'interno di un'indagine che si propone di osservare le stazioni ferroviarie e la sua inclusione tra gli scali romani. Sebbene si tratti di un complesso aeroportuale e non di una stazione ferroviaria vera e propria, l'equipe HCM ha deciso di monitorare questo sito poiché gli operatori erano venuti a conoscenza, dalle testimonianze di numerose persone senza dimora, di una situazione critica, soprattutto in fascia notturna. Molti di loro, infatti, dopo aver passato la giornata nelle varie stazioni della capitale, prendono il treno che va a Fiumicino aeroporto per passare la notte, essendo un luogo confortevole, pulito, dove ci si può più facilmente riparare e "mimetizzare" fra i viaggiatori. Non è raro, dunque, incontrare presso lo scalo di Fiumicino coloro che, poche ore prima, erano alla stazione Tiburtina o alla stazione Ostiense. Questa "continuità" in cui si inserisce la "tappa Fiumicino" rispetto agli spostamenti dei senza dimora romani che abitualmente frequentano le stazioni, ha portato gli operatori a monitorare la struttura con una certa frequenza, annoverandola tra gli scali urbani della capitale, anziché tra quelli extraurbani, dando priorità a criteri sociologici, piuttosto che urbanistici. Allo scopo di sottolineare l'eccezionalità del caso Fiumicino, nel grafico in Tav. 2, la colonnina che ne rappresenta il dato è stata contraddistinta da una colorazione diversa rispetto alle stazioni ferroviarie della capitale.



In Tav.2 (vedi pagina seguente) è, invece, riportato il grafico che fornisce una panoramica sulla situazione delle stazioni romane in cui è stato riscontrato il numero più elevato di presenze. Come si può osservare dall'immagine, il primato spetta alla stazione Ostiense (57,75), che registra una media leggermente superiore a quella di Termini (52,66) e si configura, quindi, come una vera e propria situazione di emergenza. Per quanto riguarda Roma Termini, è opportuno considerare l'effetto della presenza dell'Help Center del binario 1, che dal 2003 costituisce un presidio costante per la gestione delle situazioni di marginalità. È molto probabile che, parallelamente ad altri fattori, l'azione dello sportello contribuisca a ridurre l'impatto numerico del disagio sociale sulla



Tav. 2

stazione più grande d'Europa. Questo spiega il fatto che Ostiense, meno imponente per dimensioni e traffico ferroviario, la superi in presenze.

Sia Termini che Ostiense, ad ogni modo, appaiono interessate da una massiccia frequentazione di persone senza dimora che transitano o pernottano presso la stazione in tutte le fasce orarie, compresa quella notturna. Seguono le stazioni Tuscolana (48,5) e Tiburtina (48,23). Nonostante la media delle presenze sia pressochè identica, le due stazioni sono differenti dal punto di vista del disagio sociale: Tuscolana registra una media così alta, a causa della distribuzione serale di alimenti ad opera di associazioni di volontariato, terminata la quale la situazione si normalizza e le persone in stazione di notte si riducono a poche unità. Le informazioni raccolte dalle associazioni operanti sul luogo ed i primi sopralluoghi effettuati presso Roma Tuscolana confermano il fatto.

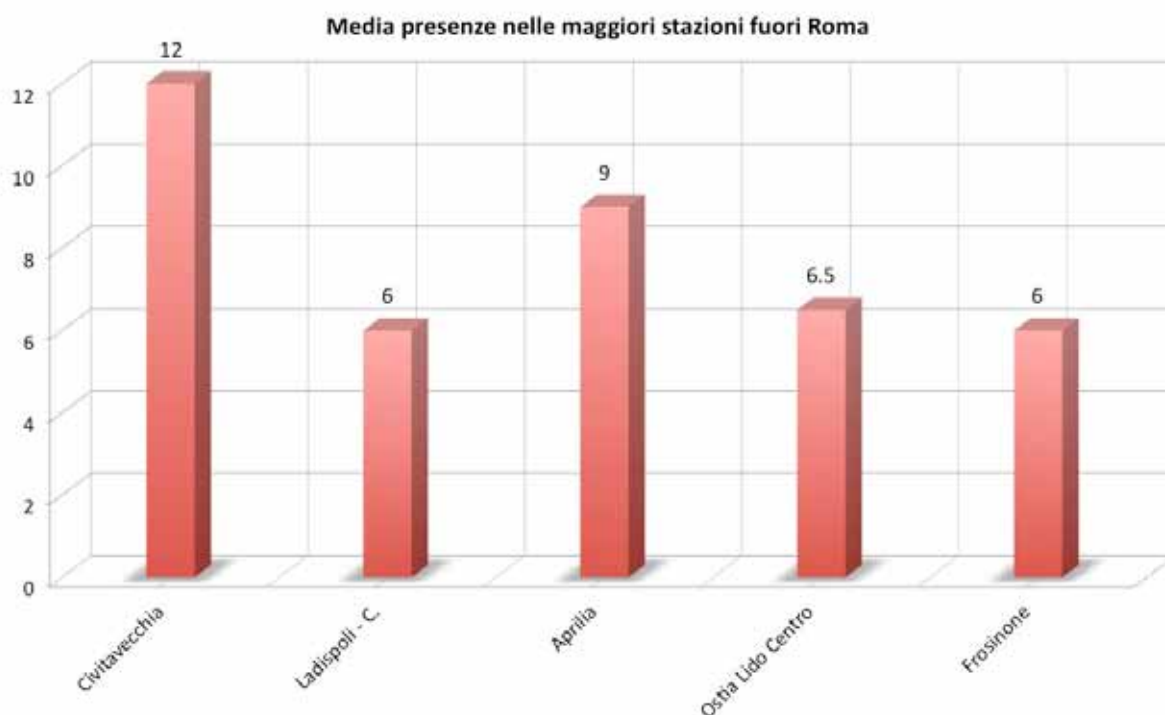
Ben diverso il caso di Tiburtina, dove, a fronte di una media analoga a quella di Roma Tuscolana, il numero di persone senza dimora che risulta maggiore. In altri termini, se a Roma Tuscolana le persone senza dimora durante le ore di distribuzione tendono ad essere più numerose rispetto a quelle di Roma Tiburtina, è vero, altresì, che vi permangono per un tempo minore. In termini di impatto la differenza è sostanziale: l'osservatore che transiti per Roma Tuscolana nelle ore del giorno, fino alle 19.30 circa, non noterà segni di particolare disagio sociale, mentre tutt'altra è la sensazione che offre Tiburtina. L'HCM ha infatti potuto stimare che a Tuscolana permangano stabilmente, ovvero per 24 ore la giorno, al massimo 3-4 persone, mentre a Tiburtina un numero che va dalle 10 persone in su. Il numero aumenta ulteriormente se si considerano coloro che vi pernottano.

Nel considerare, dunque, il livello di criticità della situazione, non è sufficiente soffermarsi al dato della media quantitativa, ma occorre un ulteriore approfondimento in termini di caratteristiche del disagio. Tiburtina, infatti, presenta una situazione molto più critica in quanto le persone in stato di marginalità hanno una presenza molto più costante e consolidata che non a Tuscolana. Il confronto tra questi due plessi può, dunque, costituire come una sorta di paradigma dell'approccio che il servizio ha inteso mettere in pratica, fondato sull'integrazione tra dati numerici ed osservazione qualitativa.

Parimenti, anche l'analogia tra i dati quantitativi di Roma Trastevere (9,25) e Roma San Pietro (8,1), nelle quali si registra una media simile, va intesa tenendo conto del fatto che le presenze si concentrano in maniera diversa nelle differenti fasce orarie. A Roma San Pietro il disagio si configura come prettamente serale, distribuito unicamente in zone marginali del plesso, mentre a Trastevere si concentra nelle immediate vicinanze della stazione in orari anche diurni. In questo caso si avverte anche l'influenza che il contesto urbano esercita sulla stazione che vi si inserisce. Il quartiere Trastevere, anche se in misura minore rispetto al passato, è storicamente popolato da una cospicua presenza di persone senza dimora. Roma Trastevere, in questo senso, risente inevitabilmente delle dinamiche di un quartiere caratterizzato da un copioso flusso di turisti, facili prede di espedienti per ottenere denaro, da una innumerevole varietà di negozi, mercati, punti di aggregazione, nonché dalla presenza di servizi quali l'Ospedale S.Gallicano, la mensa della Comunità di S.Egidio e, in ultimo, l'Ospedale Spallanzani e il centro per le tossicodipendenze di Villa Maraini, anche se più decentrati.

Ben diverso è invece il contesto circostante la Stazione S.Pietro, per altro piuttosto distante dalle zone più commerciali e dai centri di maggiore aggregazione del quartiere. Se si osserva Roma S.Pietro durante il giorno, non si rilevano tracce di quelle presenze che invece la popolano durante la notte, seppure nelle zone esterne e più marginali.

Ciò rende conto del rapporto dialettico tra quantificazione numerica, impatto visivo e livello di criticità sociale del disagio, laddove non ci si voglia soffermare ad una osservazione meramente statistica del fenomeno.



Tav. 3

Infine, come già anticipato, un caso particolare è costituito dallo scalo di Fiumicino Aeroporto, dove si registra una media di ben 28 presenze, concentrate quasi completamente nelle ore notturne.

ne. Si è di fronte ad un fenomeno di nuova generazione: quello della presenza dei senza dimora negli scali aeroportuali. È opportuno che si ponga la dovuta attenzione sul tema, dal momento che Fiumicino Aeroporto rappresenta un esempio di quello che sta accadendo anche in altri aeroporti europei.

In Tav. 3 è riportato il grafico che mostra quali sono le altre stazioni della regione che presentano le situazioni maggiormente critiche. Come si può osservare dall'immagine, lo scalo che presenta un numero maggiore di presenze medie in stato di disagio è Civitavecchia (12), probabilmente in ragione dell'intenso flusso di passeggeri che pendolano da Roma e dell'indotto del porto, principale collegamento marittimo del Lazio; seguono

Aprilia (9), Ostia Lido Centro (6,5) e Ladispoli-Cerveteri (6). Dei capoluoghi di provincia, come si può notare, solo Frosinone è presente nel grafico (6 PSD). I restanti capoluoghi registrano medie comprese fra 1 e 3 presenze (Rieti 1, Latina 2, Viterbo Porta Romana 3, Viterbo Porta Fiorentina 2), rivelando situazioni tutto sommato meno critiche.



In termini di impatto, al di là dei dati quantitativi, Aprilia mostra una situazione particolarmente allarmante, connessa anche alla presenza di attività di prostituzione e ad insediamenti di cittadini provenienti dall'est europeo, probabilmente lavoratori edili a giornata che risentono degli effetti della crisi produttiva della città pontina. Per quanto riguarda Latina, la stazione, in ragione anche della sua ubicazione particolarmente distante dal centro della città, non fa registrare situazioni particolarmente gravi, ma, se si allarga l'osservazione alla provincia, tre le stazioni monitorate solo Terracina mostra una totale assenza di situazioni di marginalità.

Viterbo e Rieti, pur con caratteristiche diverse, sembrano maggiormente condizionate dalla rigidità del clima invernale, che rende poco ospitali i rispettivi scali ferroviari. Rieti si contraddistingue per una presenza "stagionale" e periodica, caratterizzata da una forte mobilità, che raramente va oltre le 3-4 persone. Le due stazioni di Viterbo totalizzano invece circa 5 presenze, anch'esse molto variabili, ma la rete dei servizi di assistenza sembra essere in questo caso più incisiva, al di là di una saltuaria presenza di rom.

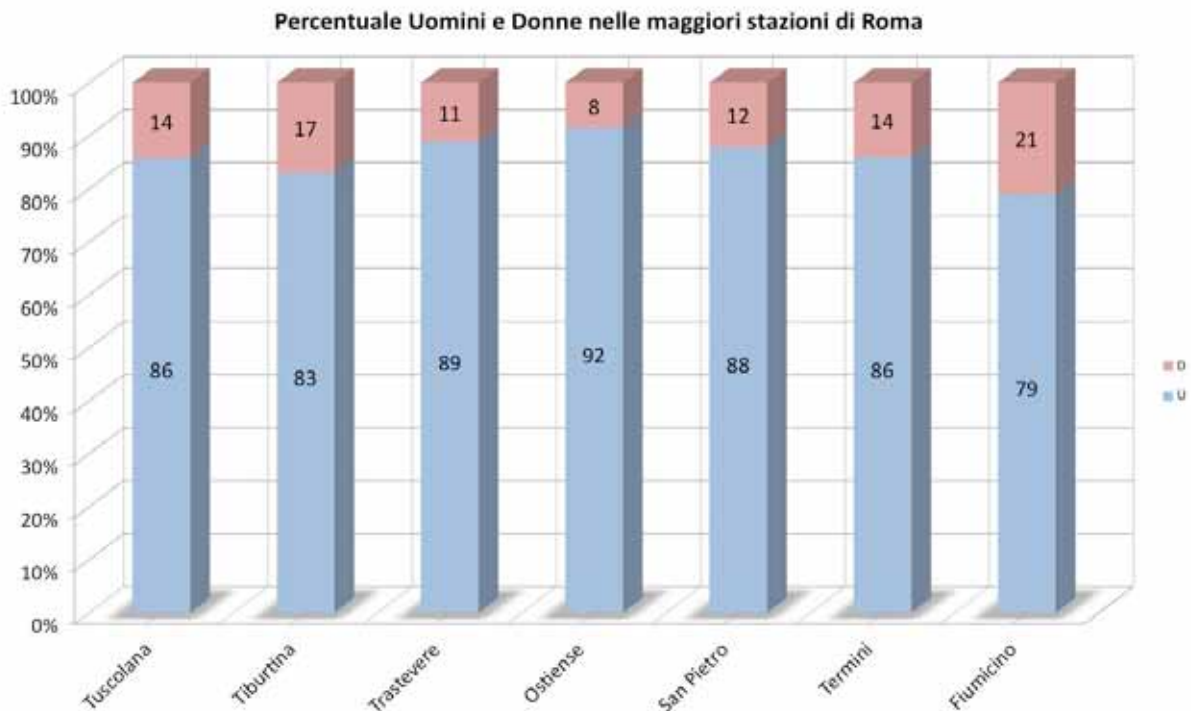
Frosinone sembra invece presentare a livello cittadino un più alto tasso di marginalità sociali, che tuttavia interessano la stazione in proporzioni minori. Sono piuttosto i servizi e le strade della città ad accoglierle. Caso a parte è quello di Ostia, dove le numerose stazioni presenti, prive di spazi riparati, dotate di tornelli, si prestano meno all'insediamento di psd. Il dato di Lido Centro, pur se consistente, riguarda piuttosto il piazzale antistante la stazione e le altre aree adiacenti: si tratta, in sostanza di presenze connesse alla configurazione strutturale, urbanistica, commerciale e sociologica del territorio circostante, piuttosto che alle caratteristiche della fermata ferroviaria. Le situazioni di Ladispoli e Civitavecchia suggeriscono l'ipotesi che, alla base del rilevante numero di presenze, vi sia l'agevole e frequente collegamento ferroviario con Roma, l'alta frequentazione della popolazione durante i periodi estivi e, infine, la presenza di servizi di assistenza consolidati

come la Caritas di Civitavecchia e la Parrocchia S.Mario, Marta e figli particolarmente attiva nel sostegno delle comunità rumene e bulgare molto diffuse sul territorio.

Per quanto riguarda le variazioni per orario e per zona che interessano queste stazioni, si rimanda alle schede analitiche (Cap. 5) dove ogni singola situazione è descritta più approfonditamente.

Nazionalità, età, genere delle presenze medie nei principali scali del Lazio

L'equipe HCM, attraverso la scheda di monitoraggio (vedi capitolo 1), ha raccolto anche alcune informazioni in merito alla connotazione delle presenze rilevate nei principali scali romani e del Lazio, ovvero nelle stazioni che hanno registrato il numero più elevato di presenze in evidente stato di disagio. Le caratteristiche raccolte riguardano il sesso, la fascia di età e la nazionalità (italiana o straniera) degli individui di cui fosse possibile stabilire queste informazioni attraverso la semplice osservazione. Anche in questo caso, come precisato in precedenza, le informazioni raccolte possono avere un certo margine di errore. Nel corso dei monitoraggi serali, ad esempio, le persone spesso sono state trovate già dormienti, in posizioni che impedivano di riconoscerne la nazionalità o, in casi più rari, l'età.



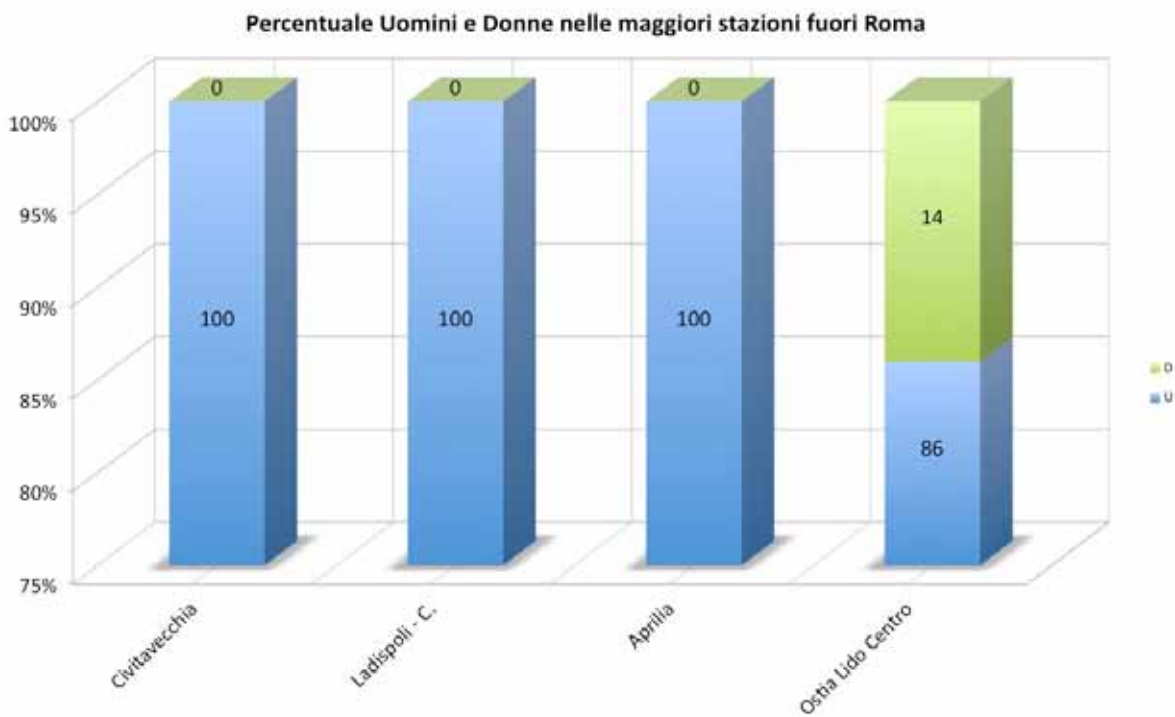
Tav. 4

La Tav. 4 mostra la proporzione fra gli uomini e le donne senza dimora incontrati nelle principali stazioni romane. Come si può facilmente notare, in tutti i casi esaminati vi è una netta prevalenza di uomini senza dimora rispetto alle donne. Il maggior numero di presenze femminili si riscontra presso lo scalo aeroportuale di Fiumicino (21% contro il 79% di presenze maschili), mentre il maggior numero di presenze maschili si riscontra presso la Stazione Ostiense (92% contro l'8%

di donne). Una donna costretta a dormire in strada si sente particolarmente vulnerabile ed è probabile che preferisca uno scalo come Fiumicino, dove i presidi delle forze dell'ordine e gli altri presidi di sicurezza garantiscono un buon livello di protezione da possibili violenze.

In generale, la minore presenza di donne senza dimora si può spiegare mediante alcune considerazioni: innanzitutto, vi è una maggiore capacità delle donne di reinserirsi nel tessuto sociale e lavorativo (alcuni lavori sono svolti quasi esclusivamente da donne, come il lavoro di badante, molto diffuso tra le immigrate); vi è anche probabilmente una maggior attenzione e cura verso quei legami familiari che fungono da vera e propria rete “di salvataggio” nelle situazioni di difficoltà.

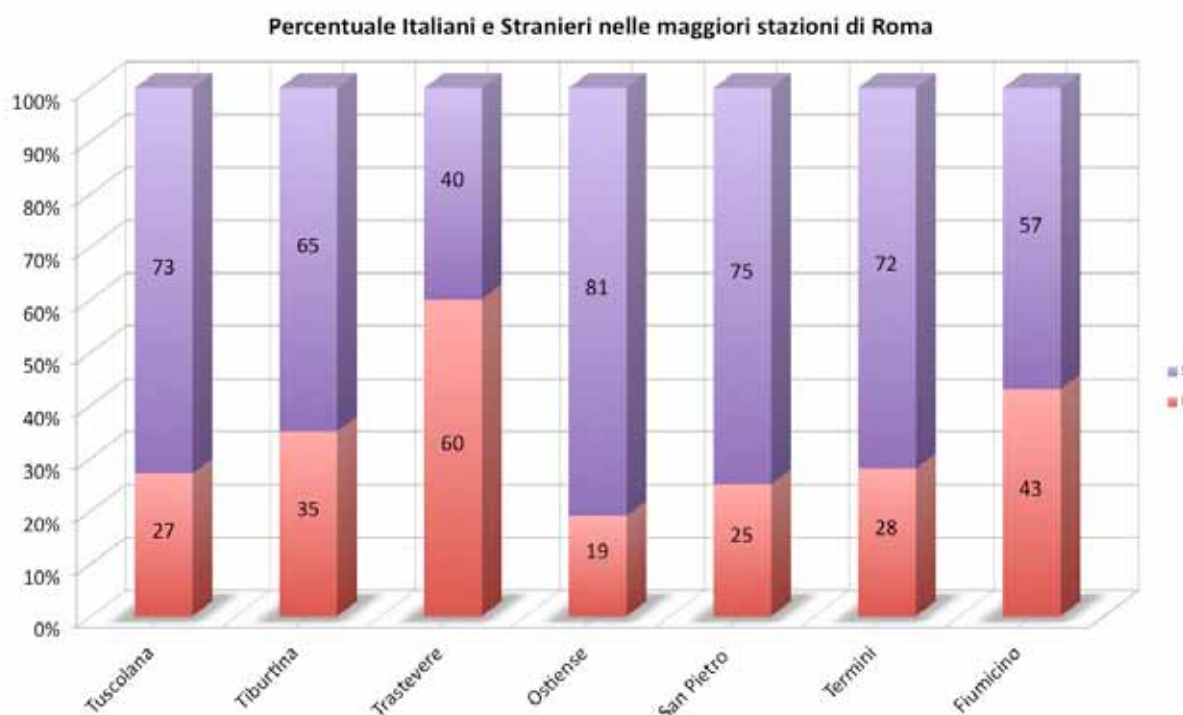
Le stime nazionali relative all'homelessness, i dati dell'ONDS, nonché quelli dell'Help Center Roma Termini e di Binario 95 (Polo Sociale Roma Termini), confermano la predominanza del genere maschile tra le persone in stato di disagio abitativo, con percentuali che raramente si attestano al di sotto dell'80%.



Tav. 5

La Tav. 5 riporta i dati relativi alla percentuale di uomini e donne nelle maggiori stazioni del Lazio. Vediamo anche in questo caso come ci sia una prevalenza schiacciante del genere maschile su quello femminile, ancor più rispetto alle presenze registrate a Roma. Questo sostiene l'ipotesi citata sopra, ovvero che la presenza delle donne è massiccia in plessi ferroviari maggiormente “sicuri”, perchè più grandi o dotati di più attenti sistemi di sorveglianza, o maggiormente dispersivi e quindi più idonei per passare “inosservati”.

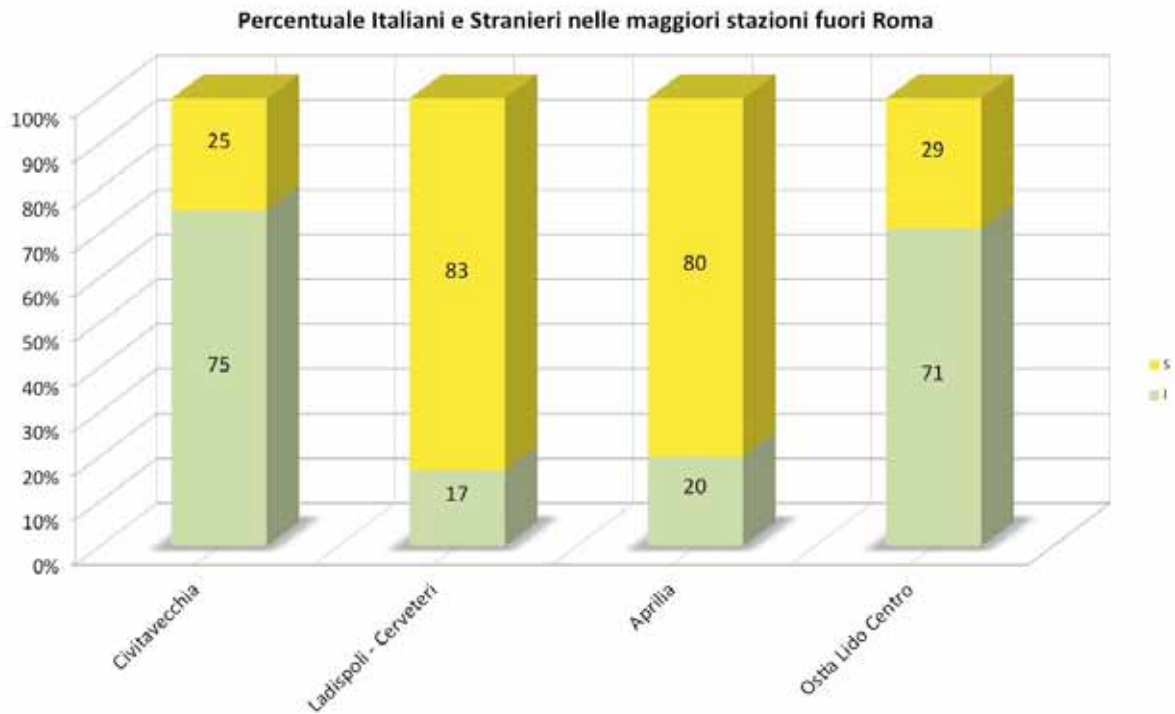
In Tav. 6 è riportato il grafico che mostra la percentuale relativa alla provenienza delle presenze di italiani e stranieri. Va qui precisato che stabilire durante i monitoraggi in modo non arbitrario la provenienza esatta dei senza dimora intercettati è un procedimento molto difficoltoso.



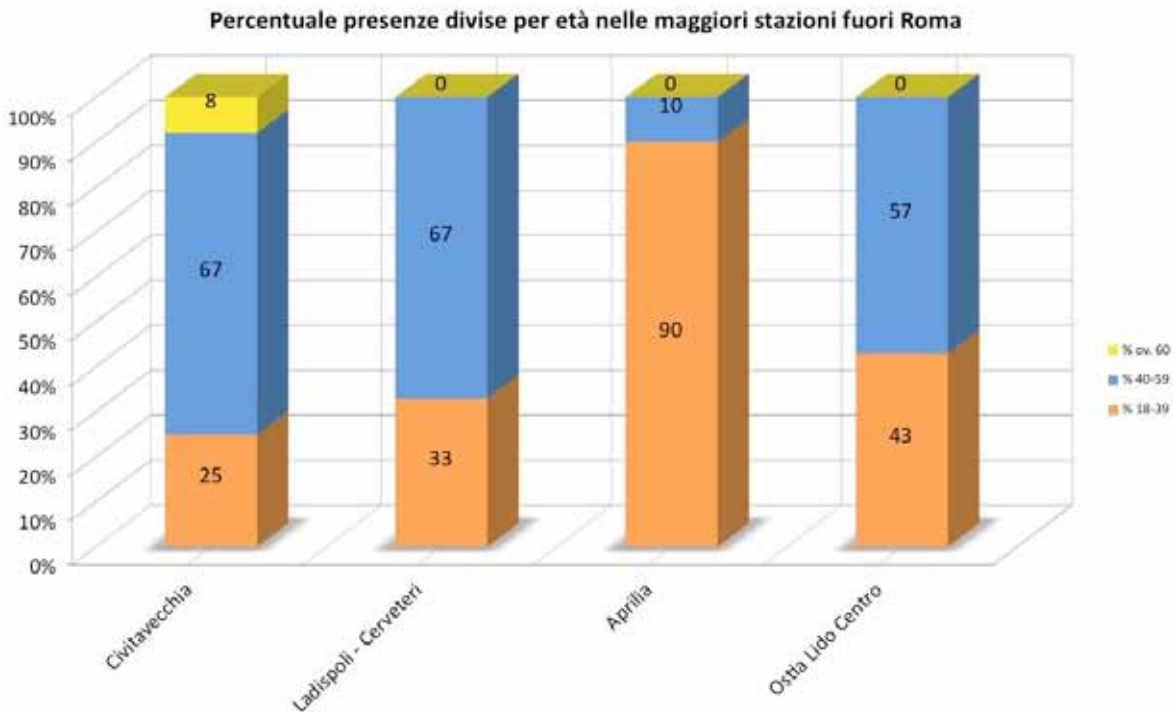
Tav. 6

È noto che la capitale costituisce un polo di attrazione per la popolazione immigrata. Le donne sono impiegate, prevalentemente, nelle attività domestiche di assistenza agli anziani e ai bambini; gli uomini nel settore edile. Molti immigrati lavorano in nero, senza una copertura assicurativa o contributiva. Gran parte di loro non possono contare sulle risorse (economiche, sociali, affettive) offerte dalla loro rete familiare, risultando così maggiormente esposti agli effetti della assenza o della perdita del lavoro. A questo si aggiunge la presenza maggiore di servizi rivolti agli immigrati (centri di prima accoglienza, servizi rivolti ai bisogni primari, servizi di assistenza legale gratuita, Ufficio Immigrazione, Centri di Accoglienza per rifugiati e richiedenti Asilo, Commissione per il riconoscimento dello status di rifugiati) rispetto ad altri territori del Lazio o addirittura di altre regioni d'Italia, nonché l'idea diffusa nell'immaginario collettivo che a Roma si possano trovare maggiori opportunità di migliorare la propria condizione (soprattutto lavoro). In ultimo, le difficoltà linguistiche e di espressione verbale possono spesso ostacolare la ricerca di lavoro e la conseguente integrazione nel tessuto sociale, esponendo la persona a un maggiore rischio di indigenza. Questi sono alcuni dei fattori che potrebbero spiegare la maggiore presenza di persone senza dimora di provenienza straniera rispetto a quella di italiani, rilevata dall'equipe HCM durante i sopralluoghi nelle maggiori stazioni di Roma. Nello specifico, il dato di Roma Ostiense, in cui l'81% delle presenze risulta di provenienza estera, è conseguenza dell'ormai storico insediamento di una nutrita comunità di giovani afghani, che funge da punto di riferimento per tutti i connazionali, per lo più richiedenti asilo, che giungono in Italia privi di qualsiasi risorsa e conoscenza linguistica che possa renderli autonomi nel processo di inserimento sociale. Il primo supporto viene dunque individuato nella comunità afghana, che già si è insediata presso Roma Ostiense in attesa di un'accoglienza presso i centri che l'Ufficio Immigrazione destina a rifugiati e richiedenti asilo. Tiburtina tende invece ad ospitare un nutrito gruppo di cittadini rumeni, in ragione della vicinanza del principale terminal di autolinee di collegamento con l'Europa dell'est. Anche in questo caso, i legami e le relazioni di mutuo aiuto, inducono i cittadini rumeni in

difficoltà a concentrarsi laddove vi è già insediata una folta comunità di connazionali. Parimenti anche Termini ospita un consistente numero di cittadini rumeni, oltre a gruppi di nordafricani (per lo più maghrebini), e richiedenti asilo provenienti dal Corno d’Africa. Sulla percentuale di stranieri nelle singole stazioni influiscono dunque dinamiche collettive effetto dell’azione “calamitante” sui connazionali da parte gruppi a forte connotazione etnica di lunga sedimentazione presso determinate stazioni.



Tav. 7

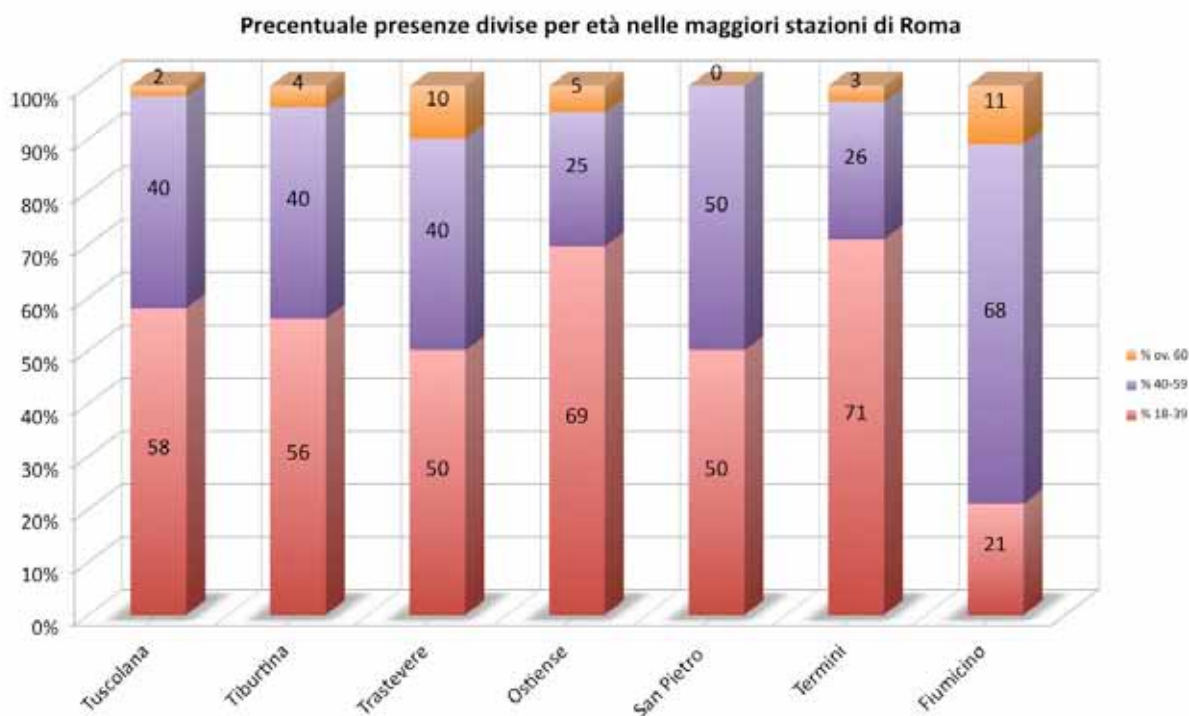


Tav. 8

In tav. 7 vengono riportati i dati relativi alla presenza di italiani e stranieri nelle stazioni del Lazio maggiormente interessate da forme di marginalità sociale. È visibile nel grafico come, in questo caso, la distribuzione per provenienza sia diversificata. Si nota, per contrasto, l'attenuazione dell'effetto attrattivo sui cittadini stranieri che caratterizza invece le stazioni della capitale, dove la percentuale di stranieri scende al di sotto del 60% solo nel caso di Trastevere e Fiumicino .

In tav. 8 emerge la tendenziale prevalenza della fascia di età compresa tra i 40 e 59 anni, tra le PSD delle stazioni del Lazio a più alto tasso di marginalità, con l'unica eccezione di Aprilia, caratterizzata dalla predominanza di giovani immigrati rumeni e da asiatici (India e Bangladesh).

Volendo tracciare un identikit del senza dimora in queste stazioni a partire da questi ultimi due grafici e dalla tavola 5, emerge come a Civitavecchia e ad Ostia vi siano PSD in stragrande maggioranza di genere maschile, per lo più di età maggiore ai 39 anni e di nazionalità italiana; a Civitavecchia registriamo, inoltre, una forte presenza di over 60 che si va a sommare a persone di età compresa tra i 40 e 59 anni. Ladispoli-Cerveteri riproduce la stessa tendenza relativamente all'età, con una forte prevalenza di uomini di "mezza età", ma, in questo caso di provenienza straniera.



Tav. 9

Il grafico in Tav. 9 mostra, nello specifico, la percentuale di presenze divise per fasce d'età nelle maggiori stazioni romane. È evidente la predominanza di persone appartenenti ad una fascia d'età compresa tra i 18 e i 39 anni; seguono quelle di età compresa tra i 40 e i 59 anni e infine gli over 60. Massimo comune denominatore è la solitudine: per tutti basta un evento come una separazione, la perdita del lavoro, dei propri risparmi o eventi simili per innescare un processo di graduale cedimento strutturale della personalità che può sfociare in disturbi patologici come alcolismo o depressione. Tuttavia, si può ipotizzare che i fattori di rischio per le persone più giovani siano minori che per gli altri: la capacità di ripresa e di adattamento ad eventi che abbiano come

conseguenza l'indigenza, primi tra tutti il declino della famiglia e l'inoccupazione e/o disoccupazione, la possibilità di reinserirsi in nuove realtà lavorative, sono sicuramente inversamente proporzionali all'età. Nonostante questo, la schiacciante presenza nelle stazioni di Roma di persone senza dimora di provenienza straniera, uomini e di giovane età è da spiegarsi in base ai fenomeni relativi all'immigrazione e agli effetti che ne conseguono.

Per quanto riguarda lo scalo aeroportuale di Fiumicino, si registra un cambiamento notevole rispetto alle altre stazioni di Roma: sono, infatti, maggiormente presenti PSD di età compresa tra i 40 e i 59 anni; come anche gli over 60. Questo dato si può spiegare, come anche per altre categorie più "fragili", considerando le caratteristiche dello scalo. Una maggiore predisposizione al controllo della sicurezza, grazie alla diffusa presenza di Forze dell'Ordine e di sistemi di sorveglianza; una maggiore cura del decoro e della pulizia; una più capillare presenza di servizi distribuiti in tutti gli spazi del complesso e in tutte le ore della giornata, rendono l'impianto fortemente presenziato. Questo garantisce sicurezza, tranquillità e una rassicurante protezione da quelle forme di microcriminalità, aggressività e intemperanza, caratteristiche invece di stazioni meno presidiate. Per queste ragioni l'aeroporto Fiumicino tende ad essere prediletto da chi, in condizioni di marginalità, ricerca un luogo dove non sottostare alle regole della vita di strada e non essere esposto ai comportamenti disordinati di alcolisti o tossicodipendenti. Si tratta, per lo più, di persone anziane, in cerca di ritiro sociale, di tranquillità, e di invisibilità, avendo ormai rinunciato ad ogni forma di riscatto sociale ed essendosi rassegnati ad una sorta di pacifica passività. La ricerca dell'isolamento e la rinuncia ad espedienti legali ed illegali per garantirsi il sostentamento, che a Fiumicino difficilmente sfuggirebbero ai controlli, sono infatti caratteristiche appartenenti alle fasce di età più mature, tra coloro che versano in condizioni di marginalità.

Le variabili età/nazionalità/sexo, correlate fra loro, ci permettono di formulare le seguenti considerazioni: gli stranieri sono tendenzialmente più giovani e la loro permanenza in strada o in stazione è spesso una fase transitoria, che fa parte del processo migratorio. L'homelessness rappresenta una tappa obbligata, quasi un "rito di passaggio", nell'inserimento nella nuova società, tappa alla quale segue in molti casi una sistemazione più accettabile, poiché la ricerca di condizioni migliori di vita è andata a buon fine. In sostanza è una sorta di punto di partenza verso una migliore collocazione nella società. I senza dimora italiani, invece, per quanto in minoranza numerica, sono spesso persone più anziane, che si ritrovano ai margini della società in età adulta o avanzata, in seguito alla perdita del lavoro o della famiglia. Al disagio sociale, finanziario e abitativo, si aggiunge sovente un disagio psicologico, conseguenza dell'elaborazione del fallimento del proprio progetto di vita, che raramente il soggetto riesce a fronteggiare attingendo a risorse personali, ormai frantumate dalle sconfitte esistenziali che ha accumulato. In questi casi si manifestano più frequentemente tendenze depressive, apatia, atteggiamenti rinunciatari, sfiducia nel futuro. La condizione di homelessness, si configura dunque più tipicamente come un punto di arrivo, di non ritorno, al quale il soggetto finisce per abbandonarsi. In questi casi è più difficile che permanga quella che in termini psicologici viene definita resilienza, ovvero la capacità di far fronte in maniera positiva alle situazioni di crisi, di riorganizzare positivamente la propria vita dinanzi alle difficoltà: in buona sostanza, di reagire alle contrarietà, in alcuni casi anche con comportamenti disordinati, antisociali o illegali. Per questa ragione, pur non potendone fare un assioma incontrovertibile, generalmente gli italiani che si trovano in condizioni di disagio sociale

estremo, a maggior ragione se in età matura, tendono a ricercare situazioni più adatte al ritiro sociale come nel caso dell'Aeroporto di Fiumicino, o di luoghi meno frequentati. Per costoro sembra più difficile compiere un percorso di reinserimento nella società: conseguentemente le loro condizioni di marginalità tendono a radicarsi, quando non addirittura a cronicizzare.

Mobilità

Una caratteristica fondamentale che contraddistingue le persone senza dimora è la mobilità, che influisce in maniera significativa sulle configurazioni del disagio. Le persone senza dimora, infatti, si spostano spesso da una stazione all'altra o all'interno della città anche nell'arco della stessa giornata, principalmente per soddisfare alcuni bisogni primari. Questo significa, dal punto di vista della rilevazione delle presenze, che la stessa persona può essere avvistata in più stazioni nell'arco della stessa giornata: ad esempio, perchè mangia a Termini di giorno, a Tiburtina la sera, e dorme a Fiumicino o a Ostiense la notte. Le stazioni, di conseguenza, non presentano situazioni "fisse" ma sono piuttosto caratterizzate da "flussi" di persone mobili, che si concentrano in alcuni orari, giorni o in alcune zone. È proprio questa constatazione che rende difficile effettuare un calcolo preciso delle persone senza dimora in stazione: l'elevata mobilità territoriale ha infatti l'effetto di determinare spesso una sottostima o una sovrastima del fenomeno, dovute a "doppi conteggi" di persone che si spostano o alla mancata individuazione dei siti o delle fasce orarie in cui una stazione è maggiormente popolata dai senza dimora. Anche per questa ragione, l'equipe HCM ha effettuato monitoraggi notturni simultanei, con il One Night Station Count, e descritta approfonditamente nel capitolo 3. La fascia notturna è, infatti, il momento in cui la mobilità dei senza dimora tende a ridursi, non solo perchè è il momento del sonno, ma anche per la ridotta circolazione del trasporto pubblico. Ciononostante, la natura "fluida" del fenomeno consente di creare delle istantanee e delle stime, basate sulla ripetuta osservazione dei siti in un arco temporale, ma non consente un censimento "definitivo" dei senza dimora nelle stazioni.

Le rilevazioni condotte dall'HCM hanno evidenziato due principali tendenze nella popolazione senza dimora: quella a transitare presso le stazioni in alcuni momenti della giornata per alcuni scopi precisi e quella a organizzare un vero e proprio rifugio, notturno o diurno, nei locali della stazione, per un dato periodo di tempo più o meno prolungato, tale da poter parlare di "stanzialità".



Naturalmente, una buona parte dei senza dimora presenta ambedue le tendenze, poichè si sposta in vari luoghi durante il giorno per procurarsi il cibo e poi si reca, di notte, in un altro luogo per riposare. Tuttavia, alcuni tendono a permanere di più all'interno dello stesso plesso rispetto ad altri, riducendo gli spostamenti. In alcune stazioni, pertanto, il flusso di persone presenti sarà caratterizzato maggiormente da un ricambio continuo, in altre sarà possibile identificare con precisione dei singoli individui che permangono per un lasso di tempo più lungo e che tendono a diventare parte del "paesaggio" della stazione. Nel primo caso, parleremo di stazioni carat-

terizzate da presenze prevalentemente “transitorie”, nel secondo caso di stazioni caratterizzate da presenze prevalentemente “stanziali”. La distinzione è utile perchè, a seconda della tendenza prevalente, l’assetto del disagio sociale in stazione può risultare molto diverso all’osservazione e incidere fortemente sull’analisi condotta per individuare possibili interventi. Prendere in considerazione questo aspetto adduce utili benefici anche in termini di pianificazione dell’intervento sociale, che in caso di situazioni di marginalità più stanziali richiederà prevedibilmente tempi più lunghi e processi più graduali.

Stazioni a prevalenza di PSD in transito sono, ad esempio, la stazione Tuscolana e Trastevere, dove durante le ore diurne si registra una media molto elevata, in particolare durante la distribuzione di cibo ad opera di associazioni di volontariato presso la stazione Tuscolana (fino a 150 persone). Durante le ore notturne, invece, negli stessi luoghi si sono rilevate soltanto, rispettivamente, 5 e 4 presenze.

Una stazione a prevalenza di PSD stanziali è, ad esempio, la stazione Prenestina, dove per tutta la durata delle rilevazioni si è riscontrata la presenza della stessa coppia.

Stazioni che presentano entrambe le tendenze sono la stazione Ostiense, che oltre ad attirare un numero elevato di persone in transito durante il giorno, fa registrare, nelle ore notturne, un numero di circa 150 presenze che pernottano al suo interno, o la stazione Tiburtina, che durante le distribuzioni, può raggiungere le 100/150 presenze, e dove, nelle ore notturne, pernottano circa 40 persone.

Alcune caratteristiche delle stazioni possono incoraggiare o meno la stanzialità, come l’apertura notturna al pubblico, la presenza di servizi igienici, il livello di sicurezza, mentre altre possono favorire l’afflusso di persone in transito, come per esempio le distribuzioni alimentari.



Radicamento

La differenziazione descritta in precedenza tra persone “stanziali” e persone “in transito” si collega ad un’altra caratteristica del disagio sociale di stazione, che può essere sussunta sotto la categoria del radicamento. Si tratta di un aspetto che ha che fare con la longevità

del disagio, ovvero la durata della permanenza del soggetto in condizioni di marginalità, ma anche con il concetto di storicità, ovvero di sedimentazione in un determinato luogo, al punto da legarsi fortemente. All’interno delle stazioni, infatti, si concentrano un gran numero di persone ai margini della società; alcune di esse vivono una condizione transitoria e altre una condizione ormai consolidata: è il caso di coloro che, nel gergo comune degli operatori sociali, sono definiti senza dimora “storici” in un determinato luogo. Dove per l’aggettivo “storici” è intimamente connesso al “dove” ciò accade. Si tratta cioè di persone “storiche in” quel preciso luogo.

In altri termini, sono presenze che da molto tempo versano in stato di marginalità ma, elemento determinante nel definirle storiche, è il fatto che da molto tempo si sono stabilite in quel determinato luogo. Ciò comporta la cristallizzazione di comportamenti ed abitudini ripetitive, ma anche una sorta di simbiosi con il luogo in cui si sono insediati. Talvolta accade addirittura che sia il contesto stesso ad adeguarsi alla presenza dei cosiddetti senza dimora storici. Per fare un esempio, in alcune stazioni il contesto circostante ha metabolizzato a tal punto la presenza delle persone che vi pernottano da lungo tempo, da tollerarla e consentirla, mentre si respinge ogni nuovo insediamento. Da una parte, cioè, la PSD “storica” si abitua a vivere in stazione, dall’altra la stazione, intesa come contesto sociale, si abitua inconsciamente ad ospitarla.



In questo meccanismo di vera e propria “simbiosi”, si configura quel radicamento della persona in stato di disagio in un determinato territorio, che può manifestarsi con comportamenti quali l’accumulo di masserizie, l’occupazione di spazi sempre più estesi, la loro difesa attraverso vere e proprie barriere fisiche (carrelli, cartoni, tende, coperte o addirittura tavole di legno). Si sono rinvenuti anche casi di vere e proprie cucine da campo installate pressoché stabilmente in spazi ferroviari. Tradotto in termini di impatto sul luogo, questo significa che alcune persone si stabiliscono in stazione addirittura per anni, riducendo al minimo gli spostamenti e facendone la loro casa a tutti gli effetti. In questi casi è più frequente che l’impatto visivo sia più forte. Laddove, quindi, il disagio è più radicato, tende a storicizzarsi e a configurare l’intero plesso ferroviario come un luogo più adatto all’insediamento agli occhi della persona, non ancora “storica” che sia in cerca di un luogo dove stabilirsi. In questo senso, ad esempio, il sostrato storico di marginalità fortemente radicate in una stazione come Roma Termini, ha contribuito negli anni al moltiplicarsi di successivi insediamenti. In tal senso il radicamento del disagio sociale in un determinato luogo, può incentivare una sorta di processo di sedimentazioni successive che aggravano le porzioni del fenomeno.

Oltre alle ovvie conseguenze in termini di impatto sul contesto, ciò aumenta il grado di resistenza ad interventi sociali che mirino ad avviare un percorso di reinserimento. Alle già descritte resistenze psicologiche al mutamento di condizione sociale, si aggiungono delle resistenze all’abbandono del luogo ormai familiare, degli oggetti, delle masserizie e degli spazi occupati e ormai percepiti come propri.



Diventa allora davvero difficile poter intervenire su queste situazioni, che si configurano come “strutturali”: è il caso di alcune situazioni che contraddistinguono Roma Trastevere, Roma Termini, Roma Tiburtina, ma anche un caso eccezionale rilevato a Cisterna di Latina, o le due presenze “radicate” a Roma Prenestina, poi rimosse in seguito ad un intervento di pubblica sicurezza.

Generalmente, queste circostanze si manifestano in individui italiani di età avanzata che vivono in stazione ormai da molti anni, con un progressivo isolamento rispetto ad ogni forma di rapporto sociale che può costituire la premessa (o talvolta ne è la conseguenza) al manifestarsi di disturbi psichici più o meno gravi.

Visibilità

I fenomeni di disagio sociale in stazione possono essere più o meno visibili, a prescindere dalla loro gravità: in alcuni plessi possono sembrare più evidenti, per via della presenza di pochi individui in gravi condizioni igienico-sanitarie, o per l'assenza, nella stazione, di spazi con possibilità di mimetizzazione, ovvero di spazi dove una persona senza dimora può rifugiarsi senza essere notato dai passeggeri o da altri osservatori.

Il concetto di mimetizzazione merita di essere approfondito: nell'ambito del campo di osservazione della ricerca, riguarda la capacità, o l'esigenza, da parte del soggetto in stato di marginalità, di nascondere la propria condizione e passare inosservato. La ricerca della mimetizzazione è una prerogativa fondamentale di chi si trova in condizioni di marginalità e può manifestarsi alternativamente con un radicale isolamento sociale, o con lo sforzo di adeguare il proprio aspetto e la propria immagine a quella degli altri frequentatori del luogo. Si tratta cioè di due comportamenti opposti, che rispondono al medesimo obiettivo di non essere visibili: da una parte il nascondimento, dall'altra l'adeguamento al contesto. Ciò è più facile in luoghi molto affollati, come Termini e Tiburtina, caratterizzate dalla caotica frenesia del flusso viaggiatori. In questi casi si cerca di non apparire, all'osservatore, simili allo stereotipo dei "senza tetto", e di confondersi più facilmente tra i passeggeri. Un esempio paradigmatico di questa dinamica è l'aeroporto di Fiumicino, dove si contano in media 28 presenze, (39 in fascia notturna), difficilmente individuabili: l'ampiezza degli spazi, la quantità del traffico passeggeri e la "somiglianza visiva" fra questi ultimi e alcune persone senza dimora, ne ha reso difficile l'immediata individuazione. Soltanto una serie di osservazioni successive hanno permesso di notarne la presenza. Al contrario, in una stazione come Prenestina, è stato rilevato un caso di disagio sociale molto grave ed evidente (la coppia che pernottava nel plesso aveva allestito una vera e propria camera da letto a cielo aperto). Tuttavia, ad esclusione di questo singolo caso, non sono state mai registrate altre presenze nel corso di tutti i monitoraggi effettuati. Questi esempi portano a concludere che, sebbene l'impatto visivo del disagio costituisca un fattore importante nella valutazione di ogni singola stazione, una palese visibilità non implica necessariamente un contesto di grave emergenza sociale, così come al contrario un basso impatto visivo non significa assenza di disagio.



Connotazione etnica

In alcune stazioni il disagio sociale è maggiormente connotato dal punto di vista etnico. Le persone provenienti da altri paesi tendono maggiormente a raggrupparsi, quando si trovano in difficoltà, stringendo legami di solidarietà e mutuo aiuto con i propri connazionali. Si tratta di un comportamento istintivo di difesa, che induce lo straniero appena giunto in Italia ad aggregarsi ai gruppi di connazionali che condividono le sue problematiche, intimamente connesse al processo migratorio. È dunque facile osservare come alcune stazioni siano contraddistinte da folti gruppi di persone provenienti dagli stessi paesi, che si concentrano negli stessi luoghi, istituendo una sorta di punto di incontro, per non dire addirittura di comunità di mutuo aiuto su base etnica. Ciò condiziona, ovviamente, le caratteristiche del disagio sociale nelle singole stazioni: per fare un esempio, è quasi impossibile intercettare un sudamericano e un filippino in difficoltà a Roma Ostiense, mentre è probabile trovarlo a Termini. Al contrario, se un giovane afghano in difficoltà giunge nella capitale, con ogni probabilità, in tempi piuttosto brevi lo si potrà trovare a Roma Ostiense, dove ormai si è insediata la più consistente comunità etnica in stato di marginalità presente nelle stazioni del Lazio.

È il caso anche di Roma Tiburtina, dove si raduna, soprattutto in occasione della distribuzione alimentare, un nutrito gruppo di persone provenienti dall'Est Europa. Un altro esempio è rappresentato dalla stazione Termini dove, sul lato di via Marsala, sono presenti migranti africani provenienti soprattutto dal Maghreb e dal Corno d'Africa, oltre alla presenza di un gruppo numeroso di rumeni e di italiani.

Pertanto, anche ove non si riscontri la netta prevalenza di una sola nazionalità, rimane comunque la tendenza, in stazione, all'aggregazione fra persone della stessa etnia. Comprendere quali comunità etniche sono maggiormente presenti all'interno della stazione, versando in una situazione di disagio, permette di comprendere meglio quali problemi sociali abbiano in quel luogo maggiore impatto.

Alla localizzazione di un determinato gruppo etnico contribuiscono vari fattori: nel caso degli afghani a Ostiense, è frutto di una sedimentazione storica dovuta alle rotte migratorie dei primi arrivi, che vi sostavano con il progetto di utilizzare il treno Roma Ostiense-Nizza per raggiungere la Francia e, in un secondo momento, l'Inghilterra o altri paesi europei. Allo stesso tempo, il quartiere circostante, parrocchie, associazioni, istituti religiosi, offrono numerosi servizi di assistenza primaria a richiedenti asilo e rifugiati: come spesso accade in questi casi, è difficile dire quale sia la causa e quale l'effetto. Ovvero, se la concentrazione di afghani dipenda dalla disponibilità dei servizi a loro dedicati in zona, o se al contrario, i servizi si sono "specializzati" nell'assistenza a richiedenti asilo e rifugiati a causa della loro maggiore presenza in zona.

Analogamente ci si può interrogare sulle dinamiche che caratterizzano il rapporto tra Roma Termini, che accoglie un disagio a connotazione multietnica, e l'adiacente quartiere Esquilino, esempio paradigmatico dell'integrazione interetnica nel centro di Roma. A Roma S.Pietro, le circa dieci presenze notturne, provengono solo da Romania e Bangladesh. Fuori Roma spiccano rumeni e polacchi a Ostia, o Ladispoli, mentre ad Aprilia si incontra un consistente gruppo di asiatici e un insediamento di rumeni.

In stazione dunque l'ubicazione e la struttura, le caratteristiche del territorio circostante e dei servizi che vi intervengono, la tipologia del disagio che vi si concentra, i flussi migratori che la contraddistinguono, sono in un rapporto circolare di reciproca e costante influenza.

Dipendenze

In alcune stazioni è molto evidente un problema sociale legato all'abuso di alcool o alla dipendenza da sostanze stupefacenti. Pur non potendo misurare questo aspetto in maniera oggettiva, essendo le rilevazioni dell'HCM fondate principalmente sull'osservazione e solo talvolta con il contatto diretto con gli utenti, può capitare di imbattersi, nel contesto della stazione, in persone in evidente stato di alterazione psicofisica, o intente a consumare alcolici. Le stazioni romane più colpite sono Trastevere, Termini e Tiburtina. In questi casi le caratteristiche del territorio circostante sembrano avere una grande influenza: Termini, in quanto stazione centrale, è per antonomasia un punto di incontro per una quantità e una varietà di persone ed è un "mercato" appetibile per chi si dedichi allo smercio di sostanze. Senza trascurare le caratteristiche del vicino quartiere S.Lorenzo, dove il fenomeno delle dipendenze si è sedimentato da lungo tempo: non a caso sul territorio vi è la sede del centro diurno per tossicodipendenti della Cooperativa Parsec, mentre su Piazzale dei Cinquecento ogni sera sosta il camper di Villa Maraini, dedicato alla riduzione del danno e alla prevenzione di rischi connessi con le tossicodipendenze. Va però precisato che il fenomeno a Termini è più contenuto, o se non altro, meno visibile rispetto a 10 o 15 anni fa. Situazione simile è quella di Tiburtina, dove, tuttavia, il presidio quotidiano attivato dall'Associazione La Tenda, anch'essa specializzata nelle unità di strada per le tossicodipendenze, contribuisce a contenere e ridurre l'impatto del fenomeno. Per quanto riguarda Roma Trastevere, il fenomeno è visibile soprattutto sul piazzale antistante la stazione e nelle ore notturne: va detto che l'area circostante è da sempre un luogo di traffico di sostanze, e che la vicinanza dell'ospedale Spallanzani, specializzato nella cura di alcune patologie spesso connesse alle tossicodipendenze e della sede di Villa Maraini, ne costituiscono, al contempo, causa ed effetto. Quanto alle alcol dipendenze, il fenomeno è diffuso disordinatamente su tutte le stazioni, talvolta con maggiori accenti laddove i singoli si assemano in gruppi, esponendosi maggiormente al "rito collettivo" della bevuta in compagnia. Questa "pratica" è particolarmente diffusa tra i cittadini rumeni, e tra le persone senza dimora italiane di lungo corso: una sorta di "anestesia" comunitaria per vincere la solitudine e la depressione conseguente al proprio stato. Il gruppo e l'alcol hanno il potere di compensare le carenze affettive e le fragilità psicologiche connesse con la situazione di marginalità estrema.

Laddove il disagio sociale è intrecciato a problemi di dipendenza, più facilmente genera problemi di sicurezza o di comportamenti disordinati e conflittualità. Parimenti, è più difficile che l'intervento sociale possa fare breccia ed avviare un percorso di reinserimento. In questi casi, l'operatore si trova a fronteggiare più "nemici": la povertà materiale, la fragilità psico-affettiva, la dipendenze, l'influenza delle dinamiche collettive.

2.2 CARATTERISTICHE STRUTTURALI E DISAGIO SOCIALE



La correlazione tra caratteristiche strutturali della stazione e tipologia del disagio sociale riscontrato, emerge dall'analisi delle 78 stazioni monitorate (per i dettagli, si vedano le schede analitiche), e per questo costituisce la chiave di lettura fondamentale attraverso cui comprendere perché, in alcuni plessi ferroviari, e non in altri, si manifestano situazioni di particolare disagio. Naturalmente, la relazione tra contesto-stazione e forme del disagio non è una relazione rigida e determi-

nistica di causa-effetto, poiché molte cause del disagio sociale non sono direttamente collegabili solo a caratteristiche strutturali, ma ad altri fattori di tipo politico, sociale, antropologico e psicologico, che non sono oggetto della presente analisi.

Elementi di carattere urbanistico:

- La centralità o l'isolamento rispetto al tessuto urbano
- Le caratteristiche del quartiere che ospita il plesso ferroviario (residenziale, popolare, ecc.)
- La presenza di adeguati collegamenti tra il plesso e le altre zone della città

Tendenzialmente, la centralità del plesso ferroviario o la sua facile raggiungibilità sembrano favorire l'insediamento di persone senza dimora. Sono proprio le stazioni più grandi e centrali, infatti, ad essere le più interessate da fenomeni di disagio sociale (come Termini, Tiburtina, Ostiense, ma anche capoluoghi di provincia come Frosinone o stazioni che, come Pomezia o Civitavecchia, sono molto trafficate per via della loro posizione strategica nelle tratte dei pendolari). Soltanto in pochissimi casi alcune stazioni vengono scelte da individui maggiormente "riservati" proprio perché meno frequentate (è il caso delle stazioni Aurelia e Valle Aurelia, dove, in entrambi i casi, è stata notata una persona dormire in fascia notturna).

Al contrario, numerose stazioni minori (come le metropolitane della tratta Fr1 e Fr3), risultano spesso deserte, nonostante siano dotate di ampi locali climatizzati e incustoditi, potenzialmente "appetibili".

Morfologia della stazione:

- La grandezza della stazione
- Fruibilità degli spazi (presenza di panchine, aiuole)
- Presenza di spazi riparati e climatizzati (atrio, sala d'attesa, banchine, esercizi commerciali)
- Presenza di servizi igienici aperti, gratuiti e impresenziati
- Apertura della stazione al pubblico nelle ore notturne (H 24)

La fruibilità degli spazi, la presenza di luoghi riparati e climatizzati e di servizi igienici sono tutti fattori che, ovviamente, incentivano la concentrazione presso la stazione di persone in stato di bisogno. L'apertura al pubblico nelle ore notturne, poi, può favorire forme di presenza "stanziale" all'interno della stazione.

Il monitoraggio notturno One Night Station Count ha consentito di verificare come quasi la metà delle strutture predisposte per la chiusura, all'atto pratico rimangono aperte. Va però detto che, sebbene nel caso delle stazioni grandi e frequentate, l'accessibilità notturna attiri decisamente l'insediamento di psd, nel caso di quelle più piccole e isolate, meno "appetibili" perché meno sicure o difficilmente raggiungibili, ciò non accade. Naturalmente, la chiusura notturna di una stazione disincentiva fortemente il pernottamento, ma non la scelta del luogo come punto di "transito" nelle ore diurne.

Per quanto riguarda la questione del decoro e della manutenzione del plesso, esso non sembra influire particolarmente sulla concentrazione del disagio sociale, rispetto ad altri fattori discriminanti. In particolare, per il decoro vale lo stesso discorso che, nel paragrafo successivo, faremo per la sicurezza: le persone in cerca di un riparo tendono a prediligere le stazioni più decorose e ad evitare quelle molto trascurate. È il caso, per esempio, della Stazione Nomentana o Prenestina, che versano in una condizione di forte degrado e scarso controllo, ma non presentano un numero significativo di persone senza dimora.

Sicurezza della stazione:

- Presenza di presidi delle forze dell'ordine (POLFER, Esercito, Carabinieri)
- Presenza di altri presidi di sicurezza (videosorveglianza, tornelli, colonnine SOS)
- Frequentazione
- Presenza di esercizi commerciali

Dall'indagine condotta dall'HCM, emerge che esistono stazioni più e meno sicure, laddove la sicurezza è determinata certamente dalla presenza di presidi (di forze dell'ordine o di altro tipo), ma anche dalla presenza di esercizi commerciali, dalla collocazione urbanistica, di tutti quegli elementi insomma che rendono una stazione frequentata e non isolata.

È qui opportuno smentire il luogo comune secondo il quale la maggiore presenza di disagio sociale implichi necessariamente un minore livello di sicurezza. Sono piuttosto altri i fattori determinanti in tal senso: ovvero la tipologia di disagio che vi si insedia, la presenza o meno di con-

tromisure di intervento sociale, la scarsa o alta frequentazione del plesso, che comporta un maggiore o minore controllo sociale.

Dai monitoraggi effettuati, emerge un dato che potrebbe essere interpretato come un “paradosso”: le marginalità sociali tendono, in alcuni casi rilevanti, a concentrarsi proprio nelle stazioni maggiormente sicure e frequentate, a fronte di una presenza ridotta o nulla nelle stazioni ritenute maggiormente insicure. Tuttavia non si tratta di una contraddizione: le persone in stato di disagio abitativo tendono a cercare un luogo dove ripararsi proprio in quelle stazioni dove è minore il rischio di subire furti, violenze o prevaricazioni o dove possono chiedere aiuto in caso di bisogno. Non è un caso, infatti, che stazioni non presidiate o molto isolate, come Tor di Quinto, Tor Sapienza o Magliana, fossero praticamente deserte al momento dell’osservazione.



Non solo l’equazione “+ disagio = - sicurezza”, non trova riscontri nella realtà, ma, paradossalmente, la presenza di persone in stato di marginalità è indice del fatto che la stazione sia sicura e presidiata. Altra questione, è, ovviamente, se il disagio presente sia poi gestito mediante interventi di mediazione, supporto e orientamento, che contengano i rischi di intemperanze o conflittualità, o piuttosto se sia inquinato dall’intrusione di soggetti con comportamenti antisociali, aggressivi, o addirittura delinquenti. Identificare il disagio sociale con questi comportamenti è una semplificazione, che rischia di non cogliere i reali termini del problema.

Possibilità di soddisfazione di bisogni:

- Frequentazione
- Presenza di esercizi commerciali
- Presenza di distribuzioni alimentari in stazione
- Presenza di altri servizi sociali

Per una persona che vive in stato di marginalità, è essenziale garantirsi la sopravvivenza quotidiana e la soddisfazione di alcuni bisogni materiali. Nelle stazioni più grandi, dotate di esercizi commerciali, dove il traffico dei passeggeri è maggiore, è certamente più facile procurarsi il necessario per vivere, attraverso la mendicizia o espedienti di altro genere.

Tuttavia, un fattore discriminante è senza dubbio la presenza di distribuzioni alimentari ad opera di associazioni di volontariato. In quasi tutte le principali stazioni romane, infatti, si registra la presenza di gruppi di volontari organizzati che offrono pasti (generalmente panini o minestre) alle persone senza dimora. Si registra un picco di presenze negli orari e nei giorni in cui vengono effettuate le distribuzioni (in alcuni casi fino a 100/150 persone).

Oltre all’impatto essenziale delle distribuzioni alimentari sulla eleggibilità di una stazione come luogo di rifugio o di transito, va segnalata anche l’importanza della presenza sul territorio circostante la stazione di altri servizi alla persona, come centri di accoglienza notturna o diurna,

ambulatori medici, associazioni di volontariato, ecc. La presenza di questi servizi nei pressi di una stazione può aumentare il flusso di persone che vi transitano, per effetto di “attrazione”, oppure diminuirlo per effetto di “decongestione”, a seconda che il servizio si occupi di inclusione sociale e quindi proponga alla persona un percorso di progressivo superamento della condizione di bisogno; oppure che si occupi solo di assistenza materiale, rischiando di incentivare dinamiche di dipendenza dal circuito assistenziale, che determinano un radicamento del disagio.

A tal proposito, il caso di Termini è esemplificativo. La presenza dell’Ostello della Caritas, con una ricettività di circa 150 posti letto, del poliambulatorio della Caritas, del Polo Sociale (Help Center – Binario 95), offre una serie di opportunità di fuoriuscita dalla condizione di marginalità estrema a coloro che si sono “insediati” in stazione. I dati, in tal senso, sembrerebbero confermarlo: il fatto che Termini, la principale stazione romana, la più centrale e raggiungibile, faccia registrare una media presenze inferiore ad Ostiense, e solo lievemente superiore a Tiburtina e Tuscolana, è un riscontro concreto ed oggettivo di questa ipotesi.

Conclusioni

Come si sarà notato nell’esposizione, tutti gli aspetti esaminati sono difficilmente separabili in una valutazione complessiva, poiché tendono a sovrapporsi e a intrecciarsi fra loro in evoluzione continua.

Tuttavia, riassumendo, possiamo sostenere che, generalmente, una stazione è tanto più predisposta ad ospitare fenomeni di disagio sociale quanto più è

- Centrale
- Trafficata
- Frequentata
- Sicura
- Decorosa
- Fruibile
- Servita (bagni, negozi, servizi, distribuzioni alimentari).

2.3 GLI INTERVENTI SOCIALI DELL'HELP CENTER MOBILE



Dopo aver completato la fase di monitoraggio delle stazioni di Roma e del Lazio e aver verificato le informazioni raccolte nel corso della prima fase, è stata avviata una fase di presidio del territorio. Pur proseguendo nell'attività di osservazione dei plessi ferroviari non compresi nell'area metropolitana della città di Roma, è stata data particolare attenzione alle stazioni romane risultate maggiormente problematiche, ovvero Roma Ostiense, Roma Tiburtina e Fiumicino Aeroporto. Roma Tiburtina, come anche la stazione di Roma Ostiense, ad esempio, sono tra

gli scali ferroviari più importanti della capitale; rientrano tra quelle costantemente aperte al pubblico, anche durante la notte; vi si esercitano diverse attività commerciali come bar, supermercati e negozi di diverso genere; sono, infine, zone "storicamente" molto frequentate da persone in stato di disagio. Le ragioni su elencate spiegano l'interesse da parte di numerosi senza dimora.

Sono stati effettuati, invece, sopralluoghi più rapidi a Roma Tuscolana, Roma Prenestina, S. Pietro e Trastevere. Esse rappresentano, per lo più, luoghi di transito per persone senza dimora. Per questa ragione qui è più difficile instaurare relazioni significative e approfondite allo scopo di avviare un percorso di accompagnamento ai servizi: il breve tempo a disposizione, la dispersività del contesto della distribuzione impediscono di effettuare colloqui efficaci, premessa indispensabile per proporre un intervento sociale coerente.



La nuova metodologia di lavoro, nello specifico, è stata caratterizzata non solo dall'osservazione del disagio presente nei plessi ferroviari, ma anche dal tentativo di avviare i primi contatti con l'utenza, di instaurare una relazione di fiducia, per poi mettere a disposizione degli interlocutori assistenza ed orientamento sociale, siano essi persone in stato di disagio, volontari di associazioni impegnate sul territorio, operatori di servizi sociali.

Il calendario è stato stilato secondo una cadenza ciclica settimanale, per dare modo all'utenza di memorizzare i giorni in cui incontrare gli operatori. I giorni sono stati alternati ogni mese, per poter contattare le diverse associazioni che tradizionalmente lavorano nelle stazioni per un giorno alla settimana. Questo ha consentito di avere un quadro delle caratteristiche del disagio presente nell'arco dei sette giorni e di evidenziare le variazioni che vi possono apportare fattori certamente influenti come: la presenza o meno di associazioni in determinati giorni; il calendario di attività dei servizi sociali presenti sul territorio, nonché degli esercizi commerciali limitrofi.



Per favorire l'attività di assistenza ed orientamento, sono stati prodotti alcuni pieghevoli con lo scopo di indirizzare le persone ai servizi della città di Roma, ai quali sono stati, infine, aggiunti altri relativi alle province di Latina, Frosinone, Viterbo e Rieti. Tali strumenti, che riassumono informazioni relative ai servizi socio-sanitari nella città di Roma e ai servizi sociali delle altre province laziali, oltre al materiale già predisposto per un'efficace attività di contatto di strada, hanno aiutato gli operatori nell'orientamento sociale.

Come già anticipato nel corso delle precedenti relazioni di servizio, l'esperienza e le buone prassi consolidate in anni di lavoro dall'Help Center e dall'ONDS, dimostrano come sia indispensabile dotarsi di informazioni dettagliate ed aggiornate rispetto ai servizi presenti sul territorio, laddove si intenda offrire un'attività di orientamento sociale efficace e risolutiva. Una delle principali difficoltà del mondo dei servizi sociali, in particolar modo nel Lazio e nella città di Roma, è, infatti, l'accesso alle informazioni riguardanti i servizi, rispetto ai quali manca una consolidata tradizione di lavoro di rete, con coordinamento organico.

Nel corso della fase di presidio e intervento sul campo, l'Help Center Mobile ha usufruito della versione perfezionata di un database concepito per gli interventi di orientamento sociale e sperimentato efficacemente negli anni scorsi presso gli Help Center della rete ONDS di Termini, Napoli, Firenze, Catania, Milano e Pescara. Questo strumento permette di disporre in tempo reale di un profilo sociale dell'utente, utile per orientarlo in maniera corretta.

Gli operatori hanno, infatti, usufruito nel corso dei monitoraggi sul campo di un PC portatile già utilizzato per raccogliere i dati rilevati nella prima fase del progetto, collegandolo alla rete mediante una internet key. In tal modo, in qualsiasi stazione ed in qualsiasi momento è stato possibile consultare la scheda di un utente per un intervento tempestivo, lo ha potuto fare in tempo reale.



Attraverso i supporti informatici citati, l'unità mobile è stata costantemente connessa con l'Help Center della stazione Termini e con il data base della rete ONDS. I dati raccolti e gli interventi effettuati sono stati condivisi con gli operatori degli altri servizi di orientamento

sociale. È emerso, infatti, già dalle prime fasi di monitoraggio, come vi fosse, in tutto il territorio regionale, una forte presenza di utenti che hanno usufruito dei servizi Help Center della stazione Termini. Spesso gli operatori si sono confrontati sui casi più complessi, ottimizzando energie e risultati. Gli interventi operati sul campo, sono sempre stati in linea con le modalità di lavoro dell'ONDS, fondate su una cultura dell'accoglienza e della solidarietà e su buone prassi di intervento enunciate dalla Carta dei Valori dell'Osservatorio, sottoscritta da tutti gli attori della rete. L'intervento dell'Help Center Mobile, di conseguenza, si è perfettamente allineato alle modalità



operative e alla filosofia di fondo degli altri servizi afferenti alla rete ONDS, modello consolidatosi negli ultimi anni e diffusamente riconosciuto come particolarmente efficace ed incisivo.

Si è adottato verso l'utenza un approccio graduale, onde evitare di far sorgere aspettative eccessive o creare degli squilibri nel contesto in cui si operava. Spesso, infatti, l'intervento sociale "di prossimità", in particolare se re-

alizzato al di fuori di un contesto contenitivo come un ufficio, ma in strada o in stazione, ovvero nel "territorio" vitale del soggetto intercettato, si scontra con la diffidenza dell'utente, con le sue resistenze culturali ed antropologiche, con le sue abitudini, con i codici comportamentali "non scritti" della vita di strada. Quando si propone un cambiamento alle abitudini dell'interlocutore e conseguentemente una rivoluzione nel suo stile di vita e nell'organizzazione della sua giornata, si corre il rischio di non considerare l'impatto che la proposta può avere sulle aspettative dell'utente. Se infatti, agli occhi di un operatore sociale, proporre un centro di accoglienza può sembrare un miglioramento, rispetto alla strada nella prospettiva del vissuto dell'interlocutore, ormai disabituato alla convivenza sociale, possono prevalere aspetti dal suo punto di vista molto limitanti, soprattutto in termini di libertà di gestione del proprio tempo e delle proprie abitudini: dalla sua prospettiva, dunque, la proposta può essere vista come un peggioramento. In tal senso, nell'intervento di strada, è necessaria una prudente moderazione nelle modalità di comunicazione. Laddove, infatti, si tenti di stimolare l'utente ad accettare la proposta evidenziandone e, talvolta, esaltandone gli aspetti positivi, si corre il rischio di trascurare quelli che ai suoi occhi sono, invece, decisamente negativi e di suscitare aspettative illusorie che, in un secondo momento, comprometteranno definitivamente il suo rapporto con i servizi in genere.



Molte delle persone che vivono una condizione di "senza dimoricità" (sia consentito il neologismo), a maggior ragione se di lungo periodo, si caratterizzano per quella che spesso è stata definita come "anoressia istituzionale": una sorta di rifiuto interiore ad affidarsi ai servizi di assistenza generato da anni di delusioni, da aspettative tradite, da diffidenza nei confronti dei meccanismi di quella società che le ha progressivamente escluse. Per tali ragioni, si è ritenuto necessario un periodo di presidio "soft" delle stazioni, che non fosse condizionato da un'ansia risolutiva ed interventista e sposasse, al contrario, quella politica della gradualità e del consolidamento progressivo

della relazione e del rapporto di fiducia, propedeutica ad ogni ipotesi di intervento sociale.

Gradualmente, con il tempo, effettuando i primi interventi complessi, in cui si sono potuti intercettare, segnalare e seguire direttamente casi di grave disagio sociale, cooperando con le Unità Mobili della Sala Operativa Sociale, è emersa la necessità di creare un'unità di primo ascolto più strutturata. Gli interventi svolti hanno, infatti, visto coinvolti più servizi del territorio, assicurando nei casi estremi anche le necessità primarie. Gli operatori dell'Help Center Mobile hanno, nel tempo, messo in atto interventi complessi di vario genere: dall'organizzazione di docce in emergenza presso il centro polifunzionale Binario 95, fino ad arrivare a successivi inserimenti nei centri d'accoglienza del circuito per persone senza dimora gestiti dalla SOS.



È qui opportuno citare un esempio che possa riassumere le modalità operative del servizio e l'approccio fondato sull'intervento integrato di rete. Si tratta del caso di un nord-africano in precarie condizioni igienico-sanitarie più volte avvistato nel corso dei monitoraggi presso Roma Ostiense.

È qui opportuno citare un esempio che possa riassumere le modalità operative del servizio e l'approccio fondato sull'intervento integrato di rete. Si tratta del caso di un nord-africano in precarie condizioni igienico-sanitarie più volte avvistato nel corso dei monitoraggi presso Roma Ostiense.

Durante un colloquio generale sulla situazione della stazione con il presidio dei Carabinieri e dell'Esercito disposto quotidianamente su Piazzale dei Partigiani dalle 7.30 alle 12.30 e dalle 19 alle 24, i militari hanno confermato la presenza stabile della persona in questione, riferendo di numerose problematiche dovute alle sue condizioni igieniche e a comportamenti "disordinati" associati ad un frequente abuso di alcol. Alla luce di quanto emerso, l'HCM ha tentato un graduale approccio ed intensificato progressivamente i colloqui con l'utente. Le informazioni raccolte dai colloqui sono state di volta in volta raccolte nel diario dei monitoraggi e nella scheda utente che è stata aperta sul database. L'uso del database ha consentito di risalire ad una serie di interventi che il soggetto aveva richiesto all'Help Center Roma Termini. Da un colloquio telefonico con gli operatori del Binario 1, è stato possibile ricostruirne la storia, a partire da alcuni passaggi che aveva effettuato nel 2009 addirittura presso l'Help Center sperimentale avviato a Messina, città dove risiedeva. È emersa una lunga storia di disagio, con problemi sanitari e di dipendenze, nonché alcuni contatti, successivi al suo trasferimento a Roma, con l'Unità Mobile S.Saturnino della Sala Operativa Sociale del Comune. In seguito ad un ulteriore contatto telefonico con la San Saturnino, sono emersi ulteriori dettagli relativi ad alcune accoglienze presso il Centro di accoglienza delle Suore Missionarie della Carità a S.Gregorio al Celio, ed alle resistenze che l'utente spesso ha mostrato nei confronti di questi tentativi di supporto. Lo staff si è dunque confrontato sul caso, condividendo una analisi dei bisogni dell'utente ed un progetto di intervento. Si sono elencate in ordine di priorità le principali necessità cui rispondere:

- presa in carico sanitaria
- accesso a servizi di cura dell'igiene personale
- cambio abiti
- accompagnamento con mezzo di trasporto a causa delle sue difficoltà di deambulazione

- consolidamento del rapporto di fiducia
- inserimento in un centro di accoglienza
- supporto nella gestione della sua alcol dipendenza.

Successivamente si è

- coinvolto il poliambulatorio Caritas e il presidio sanitario itinerante di Me.D.U. (Medici per i diritti umani) in un colloquio con l'utente effettuato sul campo.
- proposto all'utente l'intervento
- aggiornato l'Unità Mobile San Saturnino e sondato la disponibilità ad effettuare un accompagnamento presso il Centro Binario 95 per una doccia ed un cambio abiti
- richiesta la disponibilità di Binario 95 all'intervento di cura dell'igiene e al successivo immediato accompagnamento presso il vicino Poliambulatorio Caritas
- concordato con il Poliambulatorio Caritas la migliore data possibile per effettuare l'intervento e sottoporre l'utente ad una visita medica generica, ad un intervento di urgenza di disinfezione dai pediculosi, propedeutici ad una presa in carico sanitaria più generale.
- sondato la disponibilità del Centro delle Suore Missionarie ad accogliere di nuovo l'utente una volta effettuato l'intervento igienico-sanitario.

La procedura adottata è paradigmatica di come, nel caso di interventi di prossimità, sia indispensabile una efficace e tempestiva collaborazione con gli altri servizi della rete. Il coinvolgimento dei Carabinieri, della Caritas, di Me.D.U., delle Suore, dell'Help Center Termini, dell'HCM e dell'Unità Mobile S.Saturnino, è risultato l'unica via percorribile per rispondere, con una adeguata disponibilità di risorse e competenze, alla multidimensionalità del disagio dell'utente. Ne consegue che, in assenza di una consolidata prassi di condivisione degli interventi, delle informazioni e delle risorse, ogni tentativo di incidere sulle situazioni di marginalità intercettate, risulta velleitario. In una città ricca di risorse, ma altrettanto dispersiva e disorientante come Roma, ciò risulta oltremodo difficile.

L'HCM si è inoltre confrontato con diverse difficoltà legate al limite di presenziare le stazioni più critiche una sola volta a settimana, ovvero la difficoltà nel vedersi riconosciuto un proprio ruolo, nell'instaurare una relazione chiara con l'utenza, nel definire il proprio spazio di intervento con le altre associazioni operanti sul territorio. Si tratta di ostacoli dei quali è opportuno tener conto ogni qualvolta si voglia progettare un'azione efficace di primo contatto, che miri all'avvio di percorsi di inclusione sociale.

Di conseguenza, come logica prospettiva di sviluppo del progetto, è emersa la necessità di dare seguito all'attività di presidio, intensificando la presenza nelle stazioni e approfondendo le collaborazioni con le risorse presenti: il territorio laziale presenta, infatti, interessanti realtà ed iniziative, che, tuttavia, spesso lavorano a compartimenti stagni, talvolta sovrapponendosi, o addirittura ostacolandosi.

Il lavoro di osservazione e primo contatto svolto dall'Help Center Mobile in questo primo anno di attività, conferma come nei plessi ferroviari si concentrino numerose situazioni di marginalità e degrado e come le associazioni, gli enti locali, i cittadini, il personale ferroviario, ne percepiscano l'intensità e le dimensioni e ne vivano quotidianamente gli elementi di disagio.

Una realtà sociale complessa, per interagire con la quale, occorre investire su interventi costanti e strutturati, predisponendo presidi fissi che assicurino continuità e regolarità agli interventi sociali ritenuti necessari. Appare, inoltre, fondamentale dotare tali presidi di un "setting" adeguato che consenta di operare tenendo conto della necessità di garantire la tutela della privacy nel corso dei contatti con l'utenza, la possibilità di registrare tutte le informazioni raccolte, di disporre di una banca dati per ogni utente intercettato, di usufruire di uno spazio di ascolto adeguato.

In conclusione, a seguito della sperimentazione dell'intervento di ascolto ed orientamento di prossimità, lo staff HCM ha indicato alcune caratteristiche imprescindibili, se si voglia dare efficacia all'azione di orientamento ed assistenza sociale praticata sul territorio delle stazioni:

- continuità, regolarità e costanza del servizio
- identificazione di una sede, fissa o mobile, che consenta colloqui in privato o comunque al riparo dalla confusione della stazione o della strada
- utilizzo di una banca dati aggiornata e condivisa con altri servizi del settore
- aggiornamento costante della mappatura dei servizi presenti sul territorio
- integrazione e coordinamento con i servizi di emergenza sociale del Comune e con le associazioni di volontariato o del terzo settore che operano sul campo.

In tal senso, l'esperienza dell'Help Center Mobile ha costituito un primo importante passo di avvicinamento che merita di essere portato al completo e definitivo sviluppo delle sue potenzialità.

Riassumendo, nelle stazioni come Ostiense e Tiburtina, che i dati rilevati confermano zone maggiormente critiche dal punto di vista del disagio sociale, si ritiene improcrastinabile ma mai impellente la presenza di un presidio sociale fisso che possa assolvere, principalmente, a tre funzioni ritenute urgenti:

- approccio e orientamento ai servizi del territorio dei numerosi senza dimora che gravitano nelle maggiori stazioni;
- interventi di assistenza ed accompagnamento mirato ai servizi sociali dei casi più problematici che "popolano" le stazioni;
- contatto, collaborazione e coordinamento delle attività serali di distribuzione di abiti e generi alimentari delle associazioni di volontariato, allo scopo di ridurre l'impatto nell'area, valorizzarne le potenzialità ed evitare il rischio, frequentissimo laddove si operi in strada, di fraintendimenti rispetto al ruolo e alle competenze.

3. ONE NIGHT STATION COUNT

In occasione della giornata mondiale contro la povertà, e parallelamente allo svolgersi, a Roma, della “Notte dei senza fissa dimora”, l’Help Center Mobile ha organizzato il “One Night Station Count”, ovvero un conteggio di tutte le persone che, nella notte tra il 17 e il 18 ottobre 2010, dormivano all’interno delle stazioni ferroviarie di Roma o nelle loro immediate vicinanze. Questa esperienza ha costituito un importante momento di integrazione dei dati disponibili fino a quel momento: come si è infatti esposto nel capitolo 2, l’elevata mobilità della popolazione senza dimora ne rende difficile il censimento esatto. A tal proposito, l’HCM ha adottato un metodo mutuato da una tecnica anglosassone denominata “S-night approach”, con l’obiettivo di quantificare meglio il fenomeno, evitando stime errate. Il motivo per cui si è preferito trattare i risultati di questa operazione in un capitolo a se stante risiede proprio nella differente metodologia utilizzata rispetto a quella descritta nel capitolo 1.

3.1 ONE NIGHT STATION COUNT: UN'APPLICAZIONE DELLA METODOLOGIA "S-NIGHT APPROACH"

Con One Night Station Count abbiamo voluto definire un adattamento al contesto ferroviario del "S-night approach", una specifica metodologia di conteggio delle persone senza dimora che, nell'arco di una sola notte, sostano o dormono per strada, nei dormitori o nei centri di accoglienza in un dato territorio (città, provincia, regione, altro). Questa metodologia si caratterizza per due aspetti:



- il conteggio viene effettuato nelle ore notturne, poichè in quella fascia oraria la mobilità della popolazione in esame risulta essere ridotta o nulla;
- il conteggio viene effettuato monitorando simultaneamente più aree del territorio analizzato in un arco di tempo ridotto.

Questa procedura è risultata nel tempo più efficace dei comuni monitoraggi diurni. Durante questi ultimi, infatti, a causa della elevata mobilità della popolazione senza dimora, si correrebbe il rischio di contare la stessa persona due volte.

Il monitoraggio notturno come strumento utilizzato negli studi sui senza dimora (oggi noto come One Night Count) si sviluppa a partire dagli anni '80 negli USA, dove è stato sperimentato per la prima volta a Nashville nel 1983 (Lee, 1991): in una stessa notte (nella fascia oraria che va dalle 2.00 alle 5.00) sono state contate tutte le persone che dormivano in strada e negli alloggi temporanei in un dato territorio. Nell'accezione originaria di "S-night approach", "S" sta per "Street and Shelter" (strada e dormitorio).

Dopo quest'esperienza, l'"S-night approach" è divenuta prassi comune in molte realtà locali degli USA. Anche in Italia ci sono state simili esperienze di conteggio. Un primo studio è stato realizzato a Bologna nel 1995, per una ricerca condotta da Roversi e Bondi (Roversi e Bondi, 1996).

Nel 2000, anche la Commissione di Indagine sull'Esclusione Sociale (Dipartimento degli Affari Sociali e Presidenza del Consiglio), in collaborazione con la Fondazione Zancan, compie un'indagine quantitativa e qualitativa delle persone senza dimora in Italia, utilizzando anche il metodo di ricerca denominato "street and shelter" (Saraceno, 2002).

Successivamente è stato realizzato uno studio a Trento nel 2002, nell'ambito della ricerca di Charlie Barnao (Barnao, 2004). Nel 2008, grazie al progetto di Michela Braga e Lucia Corno, ricercatrici presso la Facoltà di Economia dell'Università Bocconi, è stato effettuato un primo censimento a Milano (Braga e Corno, 2008).

Tutte queste esperienze si sono svolte sull'intero territorio cittadino, prendendo in considerazione sia il numero dei senza dimora rilevati per strada durante una singola notte, sia quanti dormivano nei centri di accoglienza e negli alloggi di fortuna (baracche, roulette, ecc.) durante la stessa notte. In tutti i casi la parte operativa della ricerca è cominciata solo dopo una lunga ed accurata preparazione, che comprendeva l'individuazione dei siti dove i senza dimora vanno a dormire di notte e i contatti con gli attori sociali che, a vario titolo, possono fornire informazioni sulla popolazione senza dimora (volontari, operatori, polizia, ecc.).

3.2 ONE NIGHT STATION COUNT A ROMA: METODOLOGIA E STRUMENTI



Nell'ambito del progetto Help Center Mobile, non sono stati contati, come nel metodo classico, i senza dimora presenti nelle strade e nei dormitori, ma solo ed esclusivamente quelli che si trovavano nelle stazioni ferroviarie.

L'operazione One Night Station Count è stata preceduta da una intensa fase preparatoria: dai 100 monitoraggi effettuati tra ottobre 2009 e settembre 2010 nelle stazioni ferroviarie della città di Roma e presso l'aeroporto di Fiumicino, derivata una "mappatura" delle aree prese in esame, individuando le zone in cui si concentrano maggiormente i senza dimora. Questa fase preparatoria è stata indispensabile per evitare una sottostima del fenomeno determinata dalla mancata conoscenza di questi siti, per ottimizzare i tempi del monitoraggio notturno.

Si è deciso di effettuare questo primo One Night Station Count monitorando le 43 stazioni che si trovano all'interno del GRA. A queste è stato aggiunto l'aeroporto di Fiumicino, che dai monitoraggi svolti durante l'anno si è rilevato un sito particolarmente importante dato l'elevato numero di persone in stato di disagio che vi si concentrano. La scelta di limitare l'analisi alle stazioni comprese all'interno del GRA è stata in parte condizionata dalla disponibilità reale di risorse umane: il gruppo di ricerca infatti era costituito da 6 operatori, tutti interni al progetto Help Center Mobile, che sono stati affiancati da due osservatori esterni: il direttore dell'ONDS, Alessandro Radicchi, e un antropologo dell'INMP del San Gallicano. L'equipe è stata suddivisa in tre gruppi autonomi, ognuno dei quali aveva un itinerario di pertinenza, composto da un gruppo di stazioni.

L'itinerario è stato studiato in base ad alcune variabili: in particolare, si è tenuto conto delle informazioni possedute in merito agli orari di chiusura di alcune stazioni; si è, inoltre, cercato di elaborare un percorso che riducesse i tempi di spostamento tra una stazione e l'altra, sempre nell'intento che i gruppi potessero effettuare un conteggio simultaneo.



Le singole stazioni sono state idealmente suddivise in due aree: il “perimetro esterno” (che comprende strade contigue, area parcheggio, piazzale antistante, giardinetti limitrofi) e “spazi interni” (in cui rientrano l’atrio, l’area binari, i sottopassaggi, le sale d’attesa e gli altri locali interni alla stazione). Il conteggio è stato effettuato tra le ore 22.15 e le ore 04.30. La fascia oraria è stata individuata prendendo in considerazione gli orari dell’ultimo e del primo treno giornaliero per ognuna delle 43 stazioni analizzate. Si è cercato, infatti, di operare in un arco temporale in cui non circolassero treni, per evitare il rischio dei doppi conteggi dovuti agli spostamenti dei senza dimora. Per consentire a ogni gruppo di monitorare un elevato numero di stazioni, l’intervallo è stato inteso con una minima flessibilità.

Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3
Flaminio	Serenissima	Nomentana
S.Pietro	Prenestina	Nuovo salario
Quattro venti	Tuscolana	Fidene
Porta S.Paolo	Capannelle	Acqua acetosa
Trastevere	Torricola	Monte Antenne
Ostiense (04.30)	La Rustica	Tor di Quinto
Tor di Valle	Tor Sapienza	Due Ponti
Villa Bonelli	P. Togliatti	Grottarossa
Magliana	Tiburtina	Saxa Rubra
Muratella	Termini	Centro RAI
Fiumicino Aeroporto	Casilina	Campi sportivi
		Aurelia
		Valle Aurelia
		Appiano
		Balduina
		Gemelli
		Monte Mario
		S. Filippo Neri
		Ottavia
		Ipogeo degli Ottavi

Tab.1

In Tabella 1 sono riportate tutti i gruppi di stazioni monitorate. Accanto al nome di ognuna vi è l’orario in cui si è effettivamente svolto il conteggio. Per quanto riguarda la stazione Ostiense, si è reso necessario effettuare due monitoraggi nella stessa notte a distanza di circa 4 ore. Infatti, nel corso del primo, gli operatori del I gruppo non hanno potuto monitorare alcune aree della stazione per ragioni di sicurezza. Per questo si è tornati sul posto successivamente insieme agli altri due gruppi, effettuando nuovamente il conteggio.

Lo strumento utilizzato per l’operazione è stata la “scheda di monitoraggio”. Si tratta della stessa scheda già utilizzata nel corso dell’anno, a cui però è stata apportata una modifica, aggiungendo la voce “non rilevato” qualora risultasse difficile identificare una persona in base al genere, alla

3.3 RISULTATI DEL ONE NIGHT STATION COUNT

Stazione	Spazi interni	Perimetro esterno	Totale
Acqua Acetosa	0	0	0
Appiano	0	0	0
Aurelia	1	0	1
Balduina	0	0	0
Capannelle	2	0	2
Casilina	0	0	0
Centro Rai	0	0	0
Due Ponti	0	0	0
Euclide	0	0	0
Fidene	0	0	0
Fiumicino Aeroporto	39	0	39
Flaminio	0	0	0
Gemelli	0	0	0
Grottarossa	0	0	0
Ipogeo degli Ottavi	0	0	0
La Rustica	0	0	0
Magliana	0	0	0
Monte Antenne	0	0	0
Monte Mario	0	0	0
Muratella	0	0	0
Nomentana	0	0	0
Nuovo Salario	0	0	0
Ostiense	128	20	148
Ottavia	0	0	0
Palmiro Togliatti	0	0	0
Porta S.Paolo	0	0	0
Prenestina	0	0	0
Quattro Venti	0	0	0
S.Filippo Neri	0	0	0
S.Pietro	11	0	11

Saxa Rubra	0	0	0
Serenissima	0	0	0
Termini	48	92	140
Tiburtina	40	0	40
Tor di Quinto	0	0	0
Tor di Valle	0	0	0
Tor Sapienza	0	0	0
Torricola	2	0	2
Trastevere	3	1	4
Tuscolana	3	2	5
Valle Aurelia	0	1	1
Villa Bonelli	0	0	0
Totali	277	116	393

Tab.2

Come si vede anche in Tabella 2, 393 è il numero complessivo delle persone incontrate e censite durante l' "One Night Station Count". La maggior parte si concentrano tra la Stazione Termini e la Stazione Ostiense che insieme raggiungono la cifra di 288 persone senza dimora (140 l'una e 148 l'altra). Un elevato numero è stato rilevato anche alla stazione Tiburtina e all'aeroporto di Fiumicino, dove sono state contate rispettivamente 40 e 39 persone. Seguono per numero di presenze: la stazione San Pietro con 11, Tuscolana con 5, Trastevere 4, Torricola e Capannelle 2, Aurelia e Valle Aurelia 1. Nelle altre stazioni, nella fascia oraria presa in esame, non è stata rilevata alcuna presenza.

Per quanto riguarda la nazionalità dei senza dimora avvistati, è stato rilevato che nella maggior parte dei casi si trattava di stranieri (180); mentre solo una minoranza è stata riconosciuta come italiana (31). A questi due dati bisogna però aggiungere quello delle persone di cui non è stato possibile individuare la nazionalità, ben 182 (vedi grafico 1)

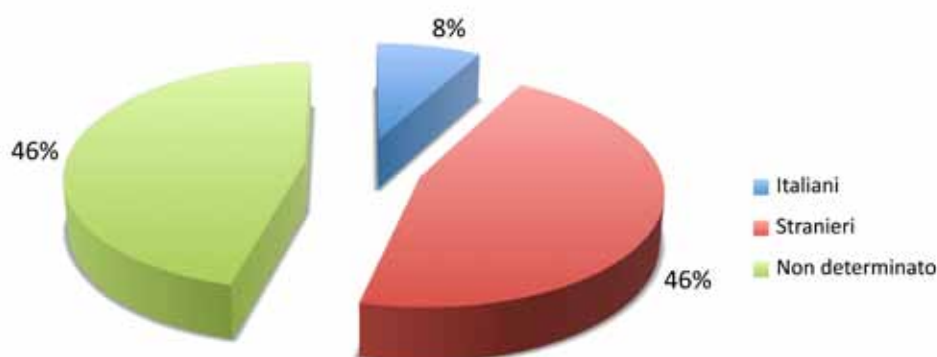
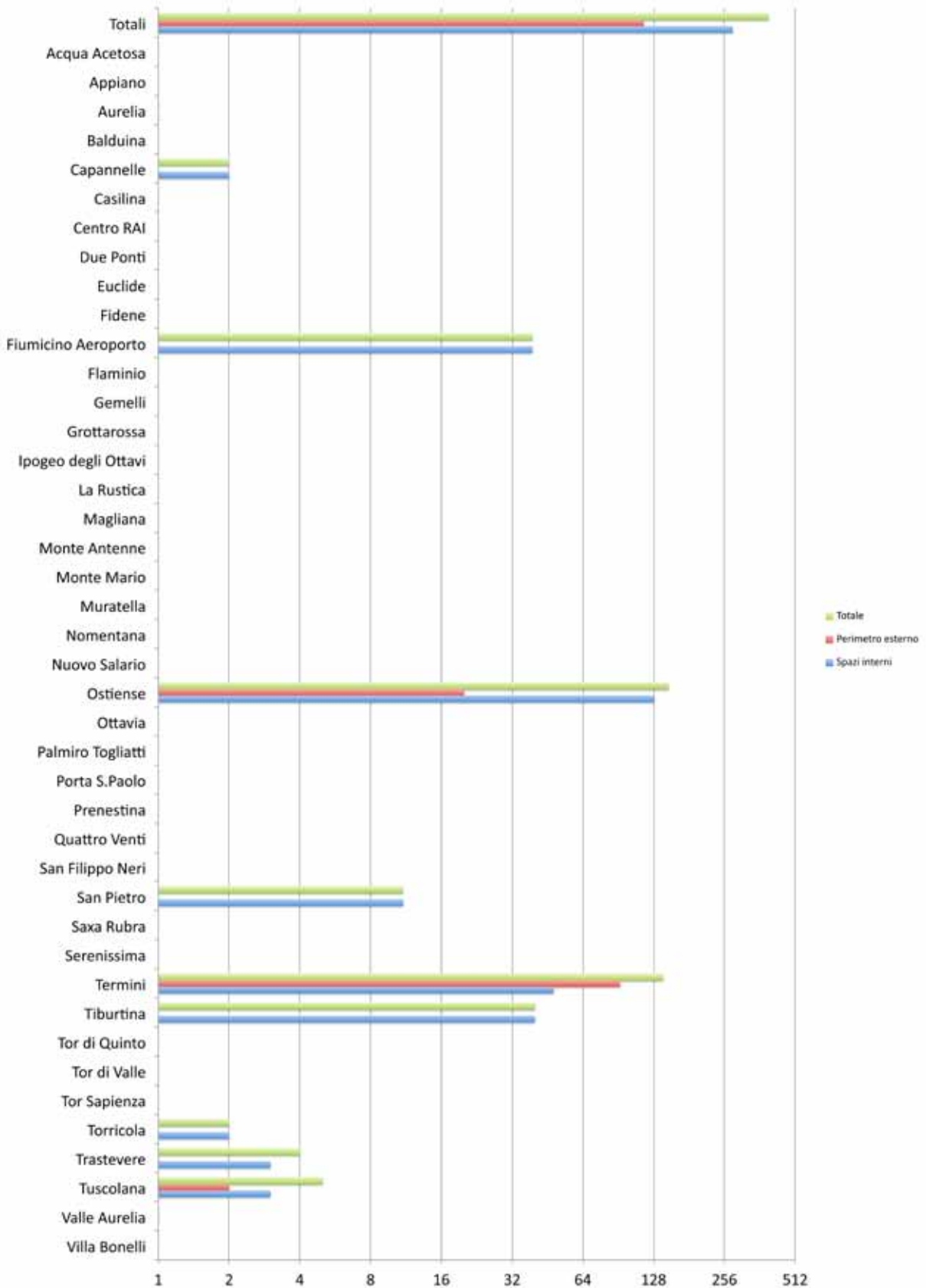


Grafico 1

Numero presenze notturne in stazione



Rispetto al genere delle persone avvistate, come si osserva nel Grafico 2, il numero maggiore di senza dimora incontrati è rappresentato da uomini, 221 a fronte di sole 30 presenze femminili. Resta anche in questo caso un elevato numero di “non rilevati”, ovvero presenze di cui non è stato possibile stabilire l'appartenenza di genere.



Grafico 2

3.4 CONCLUSIONI

I numeri emersi dall'esperienza del One Night Station Count rappresentano un dato importante rispetto al disagio sociale presente in stazione. Se infatti, durante il giorno è possibile formulare delle ipotesi in base alle presenze riscontrate, quante persone passano lì la notte, solo una rilevazione notturna permette di rendersi conto se una data stazione si configura come un luogo di "transito" diurno per persone in stato di marginalità, o piuttosto come un vero e proprio rifugio notturno.

Alla luce di quanto riscontrato durante il conteggio, non si può ad esempio non notare come la stazione Tuscolana, che durante le distribuzioni serali di cibo attira decine di persone, durante la notte sia pressochè deserta, registrando solo 5 presenze. Al contrario, l'aeroporto di Fiumicino, che durante le fasce orarie diurne non rivela particolari segni di disagio, nelle ore notturne fa registrare un dato di 39 presenze.

Il monitoraggio notturno si configura quindi come un utile strumento per comprendere le dinamiche di concentrazione del disagio sociale in stazione, da utilizzare anche in futuro, possibilmente estendendo il territorio analizzato a tutte le stazioni ferroviarie della Regione Lazio, avendo a disposizione maggiori risorse. Questo primo One Night Station Count di carattere "sperimentale" ha infatti consentito di individuare con più esattezza il numero di operatori necessari per una buona riuscita dell'operazione, che garantisca dei risultati attendibili e al contempo la sicurezza degli operatori che effettuano il conteggio.

L'esperienza del One Night Station Count fa emergere anche un dato importante rispetto al numero di persone senza dimora a Roma: 393 presenze in una notte nelle sole stazioni ferroviarie, infatti, rappresentano davvero un numero elevato, nonostante il dato debba essere considerato un'"istantanea" e non possa essere generalizzato, ma verificato in futuro con successive rilevazioni.

4. RISORSE DEL TERRITORIO E DISAGIO DI STAZIONE

Esaminate le criticità delle stazioni, evidenziando il numero elevato di coloro che vivono una situazione di disagio sociale e il loro impatto sul territorio, è opportuno soffermarsi sulle risorse di cui la cittadinanza dispone per fronteggiare le emergenze sociali che si manifestano nelle stazioni. Durante i monitoraggi effettuati dall'Help Center Mobile, sono state anche rilevate tutte quelle realtà associative, professionali o di volontariato, che costituiscono una risorsa per il territorio e in particolar modo per coloro che versano una condizione di disagio nelle stazioni ferroviarie. Il presente capitolo vuole fornire un quadro anche di queste risorse, nell'ipotesi di un futuro coinvolgimento in rete.

4.1 ATTORI DI STAZIONE E MARGINALITÀ



Le stazioni si configurano come un macrosistema di attività, imprese, servizi, clienti ed esercenti che intessono tra loro relazioni formali ed informali. Si può parlare di una sorta di “comunità” con risorse, bisogni, abitudini, pregiudizi, opinioni, linguaggi e vissuti comuni. Un servizio che intenda inserirsi in questo contesto, non può prescindere dalla considerazione di questo vissuto collettivo, che può costituire a seconda dei casi una risorsa o un ostacolo al perseguimento dei propri scopi.

Per questa ragione i monitoraggi dell’HCM hanno avuto come oggetto di indagine non solo le persone senza dimora, i servizi sociali e le associazioni di volontariato, ma anche gli altri soggetti quotidianamente presenti in stazione: i cosiddetti “attori di stazione”. In particolare, si è cercato un confronto con il personale ferroviario, delle forze dell’ordine, con gli esercenti, con gli addetti alle pulizie, con gli stessi viaggiatori. Essi rappresentano degli interlocutori privilegiati, in quanto possono fornire informazioni utili alla comprensione dei fenomeni di disagio sociale presso i singoli scali ferroviari.

In particolare, gli “attori” di stazione hanno fornito informazioni e supporto all’indagine sul disagio sociale in relazione a:

- la loro percezione del fenomeno
- la profondità della loro conoscenza del fenomeno
- la loro interazione con esso
- il loro approccio all’intervento dell’HCM

Pur nella varietà delle diverse realtà, è soprattutto il personale ferroviario a dover fronteggiare i maggiori disagi che la presenza di senza dimora comporta rispetto al normale funzionamento dei servizi in stazione e sui treni: conseguentemente, soprattutto nelle grandi città, si tende a sottolinearne gli aspetti disfunzionali. Nelle città più piccole, invece, i ferrovieri tendono maggiormente a costruire relazioni positive con le persone in stato di disagio, talvolta mediando efficacemente e

agendo da veri e propri facilitatori della convivenza in stazione. In generale, è diffuso il pensiero che non sia opportuno generalizzare e che alcuni senza dimora siano innocui, collaborativi; ma la presenza di persone meno “tranquille” costringe ad un atteggiamento di maggiore rigidità e intolleranza. Questo approccio si accentua nelle stazioni più grandi e affollate, nelle quali la convivenza è ovviamente più difficoltosa. D’altro canto, la conoscenza del fenomeno da parte del personale FS ha spesso consentito al personale HCM di accedere a preziose informazioni: è il caso delle stazioni di Formia, Aprilia, Ostia, Viterbo, Cassino, Frosinone, Fondi, dove i ferrovieri hanno tracciato anche una prospettiva storica dell’evoluzione del disagio nelle stazioni di riferimento, indicando anche i provvedimenti messi in atto ed i risultati che hanno portato. Nel caso di Cassino, il personale ha anche descritto un caso specifico chiedendo il supporto dell’HCM nell’orientamento ai servizi più idonei ad assisterlo. In alcuni casi si è realizzata una vera e propria collaborazione nel tracciare il profilo della stazione monitorata e individuarne le principali criticità.



Più articolato il rapporto delle Forze dell’ordine con le marginalità: spesso, infatti, sollecitate in casi che non attengono a problemi di sicurezza, sono costrette ad interventi che esulano dalle loro competenze, risultando schiacciate tra la mancanza di strumenti adeguati e la pressione delle fuorvianti aspettative di chi ne ha richiesto l’azione. In altre parole, talvolta i cittadini ricorrono alle forze dell’ordine per situazioni che richiederebbero esclusivamente un intervento sociale, o piuttosto sanitario. Per questa ragione la presenza di marginalità sociale può costituire per le Forze dell’ordine un problema: non si riscontra una pregiudiziale negativa nei confronti delle persone senza dimora, quanto piuttosto si coglie l’insofferenza dinanzi alle richieste di cittadini e istituzioni di intervenire con i mezzi della coercizione su problematiche che richiederebbero altri strumenti, di

cui essi non dispongono. La dimostrazione di ciò è il fatto che laddove l’HCM ha avuto modo di interloquire e di spiegare il proprio mandato, il progetto è stato accolto con gradimento e disponibilità a collaborare. Nei fatti, poi, gli interventi sinergici tra forze dell’ordine e servizio sociale di prossimità, si sono rivelati efficaci, quando ogni servizio può operare nel pieno rispetto delle proprie prerogative e competenze. In quest’ottica di rispetto dei ruoli, il servizio sociale è stato riconosciuto come una risorsa importante dalle forze di sicurezza, consentendo di delegare ad esso gli interventi concernenti le problematiche sociali; parimenti le forze dell’ordine hanno costituito una risorsa per il servizio, segnalando i casi più problematici e garantendo la sicurezza dell’intervento sociale, laddove questa fosse minacciata.

Per quanto riguarda gli specifici interventi nelle stazioni, si è, ad esempio, rivelato molto utile il confronto con la pattuglie dei Carabinieri presenti alla stazione Ostiense, Tiburtina, Capannelle, Ostia, Trastevere, nonché con la Polizia Ferroviaria a Viterbo.

In merito ai rapporti con gli attori di stazione è opportuno qui citare l'esperienza di Roma Termini, dove una collaudata collaborazione ha consentito di raggiungere obiettivi che possono costituire dei punti di riferimento, cui tendere anche nelle altre stazioni. A Termini, infatti, si riunisce periodicamente un tavolo di concertazione composto da personale delle Ferrovie, Protezione Aziendale FS, personale RFI, Sicurezza di Grandi Stazioni, Polizia Ferroviaria ed Help Center, al fine di concordare strategie comuni per la gestione delle maggiori criticità legate ai temi della sicurezza e delle marginalità sociali.

Per quanto riguarda i contatti con altre realtà operanti in stazioni, alla stazione Tuscolana l'HCM ha appreso di uno sportello per la mediazione sociale aperto presso la sede del Municipio IX, con lo scopo di proporre iniziative contro le marginalità estreme e di creare una rete tra le varie associazioni operanti sul territorio. Molto utile si è dimostrato anche il colloquio effettuato presso la stazione Trastevere con il personale ATAC, che ha suggerito le fasce orarie in cui, non essendoci il presidio delle forze dell'ordine, sarebbe stato più utile effettuare i monitoraggi, nonché sulle zone della stazione dove si concentra maggiormente il disagio. Un ulteriore esempio di collaborazione tra equipe HCM e attori di stazione si è avuto nel caso di Formia, dove i monitoraggi effettuati non avevano rilevato presenze, e dove è stato possibile, grazie alle informazioni degli autisti Cotral, programmare ulteriori monitoraggi in una fascia oraria differente.



Anche gli esercenti, ovvero gestori di bar, tabaccherie, edicole o altri esercizi commerciali che, rispetto alla problematica, hanno collaborato, mostrando atteggiamenti di tolleranza e rassegnata comprensione, che si concretizzano in azioni di supporto soprattutto in termini di relazione, e ascolto, ma anche in termini materiali: non è raro il caso di bar che offrono caffè, o il pasto, l'uso dei servizi igienici o la possibilità di depositare dei bagagli all'interno del proprio locale. La collaborazione tra gli esercenti e le persone senza dimora è un aspetto non secondario, in termini di impatto delle marginalità sugli impianti ferroviari. Contribuisce, infatti, ad allentare le tensioni sociali ed emotive, a fornire punti di riferimento rassicuranti alla persona senza dimora, ad inserirla in un sistema di relazioni che contiene i rischi di exploit o comportamenti antisociali: costituisce una sorta di ultimo legame che lo mette in relazione con la società, scongiurando la completa rottura di ogni rapporto cui facilmente conseguirebbe l'isolamento, il ritiro sociale e la degenerazione psico-sociale.



Nel caso di Fiumicino Aeroporto, è pratica diffusa, tra i ristoratori e i baristi dell'aeroporto, quella di cedere gratuitamente il non venduto a persone senza dimora che vi risiedono. In alcuni casi, si è creato un vero e proprio rapporto di collaborazione reciproca: alcuni senza dimora si sono infatti fidelizzati agli esercenti, tanto da collaborare nel mantenimento delle pulizie del locale, in cambio di un pasto caldo, di qualche caffè e di qualche bibita da prendere gratuitamente nel corso della giornata.

In certi casi sono stati proprio gli esercenti a fornire il quadro più lucido delle situazioni di disagio nelle stazioni: in particolare a Ladispoli, in parte a Formia, a Trastevere, ad Ostia Lido Centro, a Rieti, a Cisterna. A Roma Prenestina, il gestore del bar della stazione ha fatto addirittura da mediatore tra l'equipe HCM e le due persone senza dimora che vi pernottano, segnalando il caso, offrendo la propria collaborazione e riferendo dei precedenti interventi dei servizi sociali cittadini.

In generale, si può dire che, a fronte delle iniziali preoccupazioni espresse in merito agli effetti sull'ordine pubblico e sul decoro della stazione di una concentrazione elevata di persone in condizioni disagiate, da tutti gli interlocutori sono emersi comunque in più occasioni l'interesse a conoscere gli obiettivi del progetto e la disponibilità ad una collaborazione tra tutte le parti volta alla formulazione di possibili interventi sociali.

Occorre prendere consapevolezza della ricchezza di queste relazioni e valorizzarne la possibile funzione di supporto all'intervento del servizio sociale. In tal senso l'esperienza dell'HCM ha potuto confermare uno dei presupposti del modello di intervento sociale degli Help Center, ovvero non limitarsi a lavorare "nella" stazione, ma lavorare "con" la stazione. Questo rappresenta un elemento significativo ed un necessario punto di partenza per promuovere da un lato la creazione di una "rete" di servizi offerti, dall'altro la costruzione di una "comunità solidale".

Per quanto riguarda il primo aspetto, è necessario studiare le possibilità esistenti in un dato territorio; contattare i "soggetti" terzi potenzialmente disponibili al fine di coinvolgerli nella programmazione e promuoverne la collaborazione; sviluppare la formazione; favorire la crescita del "terzo settore" in ogni sua componente.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, con il termine di "comunità solidale" o "welfare community" si indica un modello di politica sociale che, modificando profondamente i rapporti tra istituzioni e società civile, le garantisca maggiore soggettività e protagonismo, aiutandola a realizzare un percorso di auto-organizzazione e di autodeterminazione fondato sui valori comunitari della solidarietà, della coesione sociale e del bene comune. In quest'ottica la comunità tutta diviene protagonista in base al concetto di "cittadinanza attiva", che esprime non solo una partecipazione, ma anche l'esercizio di una responsabilità di cittadinanza; e al "principio di sussidiarietà" che prevede da parte degli Enti locali la promozione dell'iniziativa autonoma di cittadini singoli o associati*.

Quest'idea di comunità solidale ci aiuta a comprendere pienamente che gli attori di stazione possono essere considerati una preziosa risorsa non solo per quanto riguarda il loro contributo alle indagini compiute sul territorio, ma anche grazie al loro spirito di solidarietà nei confronti delle

* "Le funzioni amministrative sono attribuite ai Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza. I Comuni, le Province e le Città metropolitane sono titolari di funzioni amministrative proprie e di quelle conferite con legge statale o regionale, secondo le rispettive competenze. La legge statale disciplina forme di coordinamento fra Stato e Regioni nelle materie di cui alle lettere b) e h) del secondo comma dell'articolo 117, e disciplina inoltre forme di intesa e coordinamento nella materia della tutela dei beni culturali" (Testo dell'articolo 118 della Costituzione italiana, che dopo la riforma del 2001 introduce all'ultimo comma il principio di sussidiarietà orizzontale).

persone più svantaggiate. Durante i monitoraggi dell’HCM, infatti, è stato spesso riscontrato un diffuso e generalizzato senso di solidarietà dei vari attori, seppure accompagnato, talvolta, da comprensibili preoccupazioni o lamentele relative all’ordine pubblico o alla sicurezza. Non è stato pertanto rilevato un clima di aperto conflitto sociale, quanto piuttosto quello di una diffusa tolleranza. L’HCM ha pertanto ritenuto opportuno evidenziare questi comportamenti virtuosi, al fine di immaginare un coinvolgimento in rete degli attori di stazione, e dunque, della società civile, in futuri interventi di inclusione sociale, proprio nell’ottica di un modello di “Welfare community”.

4.2 LE DISTRIBUZIONI ALIMENTARI IN STAZIONE

Come già illustrato in precedenza, una delle ragioni che spingono le persone senza dimora ad orbitare nei pressi delle stazioni ferroviarie è, certamente, la presenza di distribuzioni alimentari ad opera di associazioni di volontariato. Questi gruppi (oltre 30 nel territorio romano) offrono il loro servizio proprio per venire in soccorso delle persone in stato di disagio, ma provocano, talvolta, l'effetto paradossale di "attirare" e concentrare in stazione un gran numero di persone indigenti che vi si recano appositamente. Possiamo pertanto considerare le distribuzioni alimentari come uno dei fattori che rendono "attraente" una stazione per la popolazione senza dimora. Si tratta di una pratica che interessa i principali punti di aggregazione del disagio sociale nella capitale e, di conseguenza, le principali stazioni romane. Nel Lazio, le dimensioni del disagio sociale presente nelle altre città, sono talmente ridotte che i servizi cittadini, facilmente raggiungibili, assolvono agevolmente alle necessità primarie.

Il fenomeno assume alcune caratteristiche simili all'interno di quasi tutte le principali stazioni romane in cui è stato osservato (Tiburtina, Termini, Ostiense, Tuscolana, Trastevere, San Pietro). Anzitutto il luogo: il piazzale esterno della stazione è spesso punto privilegiato per le distribuzioni



di pasti, non solo per la sua capienza, ma anche per gli eventuali problemi di decoro che possono verificarsi in occasione di una così elevata concentrazione di persone che mangiano e producono rifiuti. Altro aspetto in comune è l'orario: i gruppi di distribuzione operano prevalentemente la sera, in una fascia oraria compresa fra le 20.00 e le 22.00 circa (quando il traffico di passeggeri è meno congestionato), in un giorno o più giorni specifici della settimana. Anni di collaborazioni fra le associazio-

ni infatti, rendono possibile, tramite riunioni ed incontri periodici, un'attenta suddivisione delle aree e dei giorni, grazie alla quale i gruppi possono alternarsi e garantire la copertura del servizio per tutta la settimana e, nei limiti del possibile, durante tutto il corso dell'anno.

Per quanto riguarda invece la "metodologia" della distribuzione, si possono riscontrare differenti modi di svolgere il servizio: alcune tendono a posizionarsi sempre nello stesso luogo, alla stessa ora, attendendo lì le persone. Questa modalità rende il fenomeno maggiormente visibile proprio il gran numero di persone che si raduna: i volontari hanno infatti riferito di distribuire anche 100/150 pasti a serata.

Altre associazioni, invece, formano piccoli gruppi per raggiungere le diverse aree frequentate dalle persone senza dimora, all'interno della stazione stessa, lungo i binari o nei sottopassaggi, dove spesso sono presenti giacigli che difficilmente vengono lasciati incustoditi da coloro che li occupano. È il caso, ad esempio, di Roma Trastevere, dove solo un piccolo gruppo di volontari consegna singolarmente i pacchi viveri all'interno della stazione alle persone più stanziali, passando quasi inosservato.

Presso la stazione di Roma Tiburtina, le distribuzioni avvengono solitamente nel piazzale limitrofo, ampio e riparato dalla sovrastante sopraelevata della tangenziale, che protegge l'area dalla pioggia e dal maltempo. La zona si presenta come area secondaria rispetto agli ingressi principali: se non si creano particolari disagi ai viaggiatori, si coglie, talvolta, qualche difficoltà dovuta al sovraffollamento che spesso sconfinava nelle vicine pensiline dei capilinea del trasporto pubblico, intralciando il regolare flusso di cittadini.

Nel caso di Tiburtina, il periodico verificarsi di episodi di conflittualità tra i beneficiari della distribuzione, si è notevolmente ridotto da quando la zona è presidiata da una pattuglia dei Carabinieri e da una camionetta dell'Esercito.

La stazione Ostiense, invece, ha un ampio piazzale anteriore con panchine, dove i gruppi e le associazioni si posizionano con i loro furgoncini e automobili: anche qui si registrano numeri molto alti, tuttavia gli spazi consentono un regolare svolgimento, salvo alcuni casi di conflitto, in genere tra utenti di nazionalità diverse. Tali conflitti si sono ridotti, anche in questo caso grazie alla presenza di un presidio dei Carabinieri. Nelle giornate di pioggia, la distribuzione si trasferisce nell'ala laterale sinistra del porticato d'ingresso.

Altra stazione dove si effettua la distribuzione con assiduità è Roma Tuscolana, dove l'ampio parcheggio di fronte all'ingresso principale viene utilizzato per svolgere l'attività. Per quanto riguarda la stazione Termini, si sono riscontrate due diverse procedure: la parte più consistente di alimenti e beni primari viene distribuita in piazzale dei Cinquecento, mentre, contemporaneamente, alcuni volontari consegnano il pacco viveri all'interno o lungo i binari, a coloro che generalmente non si spostano. Si tratta di una sorta di servizio "a domicilio" itinerante, riservato ad alcune decine di senza dimora.

Dai monitoraggi effettuati dall'HCM emerge chiaramente una relazione fra il fenomeno delle distribuzioni e il numero delle presenze riscontrato in stazione. È stato constatato, a tal proposito, come in estate, allorché le distribuzioni vengono effettuate con minore assiduità (per via della minore disponibilità di volontari), tende a diminuire anche il numero delle presenze in stato di disagio. Questa tendenza non rivela, naturalmente, un miglioramento delle condizioni di vita dei senza dimora o una risoluzione della loro situazione di bisogno, quanto piuttosto testimonia che la loro mobilità è spesso tesa al soddisfacimento dei principali bisogni materiali: in altre parole, se non vi è la distribuzione presso una determinata stazione, tenderanno a spostarsi presso altri scali dove è invece possibile usufruire di questo servizio, o a spostarsi in diverse stazioni nella stessa sera per poter accedere a più di una o due distribuzioni.

Alcune stazioni tendono a essere “utilizzate” dai senza dimora come luoghi di transito dove usufruire dei servizi offerti dalle associazioni (è il caso di Tuscolana, dove le persone consumano i pasti ma non rimangono a dormire), mentre altre vengono scelte per passare la notte e trovare rifugio per ragioni di ordine diverso. Per la persona senza dimora le strutture ferroviarie appaiono come luoghi “polifunzionali”, in grado di assolvere i loro diversi bisogni: sulla base di questi, viene prescelto un luogo piuttosto che un altro. Lo spostamento in una stazione avviene sulla base del criterio fondamentale del proprio bisogno: ovvero valutando in un caso, dove sia meglio mangiare e in un secondo momento dove invece sia più comodo, prudente e utile passare la notte.



La collaborazione tra l'equipe HCM e le varie associazioni intercettate è stata di fondamentale importanza. La frequenza e l'efficienza che spesso caratterizza il loro operato, infatti, ne fanno una risorsa importante per le persone in difficoltà. Grazie allo scambio reciproco di informazioni, è stato possibile individuare le ore di maggiore presenza di persone senza dimora, i flussi che le portano a spostarsi da una stazione all'altra, oltre che eventuali situazioni critiche particolari.

Parallelamente alle attività di distribuzione di beni primari, nell'area delle stazioni ferroviarie sono attive associazioni che effettuano interventi o presidi di vario genere. Gli interventi sono indirizzati ad instaurare un rapporto di fiducia che permetta poi alle persone in stato di disagio (spesso persone straniere prive di documenti di identità o italiani con residenza altrove) di chiedere aiuto per le questioni di salute e di essere orientati verso le strutture competenti. Nei pressi della stazione Ostiense opera il presidio mobile dell'associazione ME.D.U, al quale si rivolgono parte degli afgani che dormono nelle vicinanze. Il servizio era all'inizio indirizzato specificamente alla comunità afgana, ma considerato il bacino di utenza multietnica della stazione, l'associazione ha deciso di allargare il proprio campo di intervento a tutte le situazioni di marginalità presenti. A Roma Tiburtina, come già accennato, opera tutte le mattine e in alcuni pomeriggi della settimana



l'associazione La Tenda, con proficui risultati in termini di riduzione del danno relativo alle tossicodipendenze, anch'essa con un camper di presidio. Sul territorio Pontino è attiva l'Associazione ES 24 di Latina, la cui collaborazione è risultata fondamentale per poter comprendere appieno le dinamiche del disagio sociale nelle stazioni del basso Lazio. Un servizio di Unità Mobile itinerante del Consorzio dei Comuni del Cassinate ha lavorato

fino a un anno fa con buoni risultati, effettuando interventi di emergenza ed offrendo pronta accoglienza nelle strutture alloggiative della zona, in sinergia con la Caritas Diocesana Locale e con l'Abbazia di Montecassino. Senza poi trascurare gli interventi presso le stazioni ferroviarie da parte delle Unità Mobili della Sala Operativa Sociale del Comune di Roma.

Vi sono, dunque alcune realtà con una notevole esperienza sul campo che, tuttavia, per raggiungere risultati davvero soddisfacenti necessitano di essere sostenute dalle Istituzioni, onde evitare

di costringerle a progetti a singhiozzo, presidi saltuari, logiche emergenziali che, considerata la complessità del problema, non potranno mai essere risolutive.

Alle difficoltà connesse all'assenza di un piano serio, organico e duraturo di intervento, si aggiungono le difficoltà legate all'assenza di coordinamento tra le varie realtà. Se le pur lodevoli e professionali azioni delle varie realtà non vengono inserite in un sistema organico, se non viene messo a regime un coordinamento continuativo ed una struttura di rete che faciliti la collaborazione e la condivisione delle risorse e delle competenze, tutti gli interventi in atto, anche i più puntuali efficienti, rischiano di confrontarsi continuamente con la sconfitta.

La dispersione di notevoli potenzialità è anche il principale ostacolo alla valorizzazione delle associazioni di volontariato di cui si è scritto precedentemente.

Sovente sono state rilevate, e lamentate dagli stessi volontari, sovrapposizioni tra le associazioni, non tutte particolarmente attente alla pulizia degli spazi utilizzati. L'impressione è che lo sforzo di coordinamento e di organizzazione di tali attività, non sia recepito da alcuni gruppi. Se, da una parte, alcune organizzazioni, forti di un'esperienza consolidata, operano con procedure, meccanismi e modalità funzionali alla risoluzione delle criticità più gravi, è innegabile che, dall'altra, alcuni gruppi manifestino alcune difficoltà ad integrarsi con le buone prassi sperimentate dalle realtà più organizzate.

Se il percorso verso il coordinamento tra le associazioni di distribuzione di cibo e beni di prima necessità giungerà a compimento, il volontariato potrà davvero costituire un'inestimabile risorsa per la città e valorizzare il suo ruolo di mediazione, collaborazione ed implementazione dei servizi di assistenza istituzionale, a totale beneficio delle persone emarginate. Il primo anno di attività dell'HCM ha consentito di verificare come siano realisticamente percorribili processi di integrazione tra tutti gli attori in campo.



Associazioni

Di seguito, l'elenco delle associazioni di volontariato che si occupano di fornire generi di prima necessità alle persone senza dimora della città. Tali associazioni operano su tutto il terreno cittadino, di seguito riportiamo il calendario delle loro attività limitatamente alle stazioni ferroviarie.

Roma Ostiense

DISTRIBUZIONE GENERI DI PRIMA NECESSITÀ	
LUNEDÌ	Associazione "Figli di Maria per i piccoli" Parrocchia "Corpo e Sangue di Cristo" Associazione "Solidarietà Appio-latino" "Volontari per il mondo t.r. 2000"
MARTEDÌ	Comunità "Sant'Egidio"
MERCOLEDÌ	"Esercito della salvezza" Parrocchia "S. Timoteo" Parrocchia "S. Marcella" Ordine "Francescane per i poveri"
GIOVEDÌ	Associazione "Figli di Maria per i piccoli" Parrocchia "S. Giovanni Battista De Rossi"
VENERDÌ	Società "S. Vincenzo de Paoli"
SABATO	Associazione "Per la strada" Parrocchia "Corpo e Sangue di Cristo" Associazione Associazione di Solidarietà "Appio-latino-tuscolano"
DOMENICA	Associazione "Per la strada" Parrocchia "Corpo e Sangue di Cristo" Esercito della Salvezza
SERVIZI SANITARI ITINERANTI	
LUNEDÌ	Volontari della C.R.I. Comitato provinciale di Roma (SASFID)
MARTEDÌ	Associazione Medici Per i Diritti Umani (ME.D.U.)

Roma Tuscolana

DISTRIBUZIONE GENERI DI PRIMA NECESSITÀ	
LUNEDÌ	Comunità "Papa Giovanni XXIII" Parrocchia "Corpo e Sangue di Cristo" Associazione di Solidarietà Appio-Latino-Tuscolano
MARTEDÌ	Associazione "Volontari per il mondo T.R. 2000" Comunità di Sant'Egidio
MERCOLEDÌ	Parrocchia "S. Barbara"
GIOVEDÌ	Associazione di volontariato "Misericordia Appio Tuscolano" Onlus

VENERDÌ	Comunità” Papa Giovanni XXIII” Associazione “La goccia”
SABATO	Parrocchia “Corpo e Sangue di Cristo” Associazione di solidarietà Appio-Latino-Tuscolano
DOMENICA	Parrocchia “Corpo e Sangue di Cristo” Associazione di solidarietà Appio-Latino-Tuscolano
SERVIZI SANITARI ITINERANTI	
MERCOLEDÌ	Volontari della C.R.I. Comitato provinciale di Roma (SASFID)

Roma Trastevere

DISTRIBUZIONE GENERI DI PRIMA NECESSITÀ

DISTRIBUZIONI VIVERI

LUNEDI	Associazione “ Figli di Maria per i piccoli”
MARTEDÌ	Comunità di Sant’Egidio
GIOVEDÌ	Associazione “Figli di Maria per i piccoli” Comunità di Sant’Egidio
SABATO	Associazione Figli di Maria per i piccoli

Roma Termini

DISTRIBUZIONE GENERI DI PRIMA NECESSITÀ

LUNEDÌ	Conferenza San Vincenzo de Paoli della Parrocchia San Gregorio VII
MARTEDÌ	Roma 81 Futura; S.M.O.M. (Cavalieri di Malta) Conferenza S. Vincenzo De Paoli della Parrocchia S.Gregorio VII Volontari per il mondo T.R. 2000 Comunità di S.Egidio
MERCOLEDÌ	-
GIOVEDÌ	Caritas Diocesana di Roma
VENERDÌ	Caritas Diocesana di Roma Conferenza S. Vincenzo de Paoli della Parrocchia Ognisanti
SABATO	Associazione “Per la strada“ Istituto Teologico Don Orione; Roma Futura 81 Parrocchia S. Maria del Buon Consiglio
DOMENICA	Associazione “Per la strada“ Roma Futura 81

Roma Tiburtina

DISTRIBUZIONE GENERI DI PRIMA NECESSITÀ

LUNEDÌ	Volontari per il Mondo T.R. 2000
MARTEDÌ	Roma 81 Futura (Protezione Civile) Comunità di S.Egidio S.M.O.M. (Cavalieri di Malta)
MERCOLEDÌ	Parrocchia di S.Romano al Tiburtino Misericordia Roma S. Romano
GIOVEDÌ	Caritas Diocesana di Roma Roma 81 Futura (Protezione Civile) S.M.O.M. (Cavalieri di Malta)
VENERDÌ	Caritas Diocesana di Roma Società S.Vincenzo de Paoli
SABATO	Associazione Roma 81 Futura (Protezione Civile) Parrocchia Sacra Famiglia a Centocelle Volontariato Missionario Cristo Risorto
DOMENICA	-

4.3 LE RISORSE SUL TERRITORIO NELLE PRINCIPALI CITTÀ DEL LAZIO

Come già argomentato in precedenza, uno dei fattori che rendono la città di Roma particolarmente caratterizzata da forme di marginalità diffuse e numerose, è l'effetto attrattivo della disponibilità di servizi di assistenza presenti nella capitale. Si è già esplicitato in precedenza come le difficoltà nella risoluzione delle criticità risiedano non tanto nell'assenza di servizi, quanto piuttosto nell'assenza di un coordinamento efficace. Altra difficoltà consiste nella difficoltà a ridurre le distanze fisiche, culturali e comunicative tra l'utente "di strada" ed il servizio. In tale direzione si è mosso l'Help Center Mobile, configurandosi come servizio di prossimità che possa accorciare le distanze tra la marginalità nel contesto di strada ed i servizi.



Tuttavia, a Roma, vi sono esperienze efficaci e consolidate di orientamento e comunicazione in merito ai servizi sociali: la guida "Dove" della comunità di S.Egidio, le procedure di orientamento dell'Help Center Termini, lo stesso front office del Dipartimento per le Politiche sociali e di tutela della Salute, ne costituiscono alcuni esempi.

Diverso è il caso dei servizi nelle altre città della regione, dove si è riscontrata una certa difficoltà a comporre un quadro sinottico dei servizi presenti sul territorio, nonché ad intercettare delle fonti attendibili in merito ad orari, sedi e competenze degli stessi.

Molta attenzione si è dedicata all'attività di contatto con i servizi del territorio, per raccogliere ed aggiornare tutte le informazioni ad essi relative mediante contatti telefonici ed incontri, orientando la ricerca su: centri d'accoglienza notturna, mense, servizi di orientamento al lavoro, servizi per immigrati, centri d'ascolto e servizi sanitari. Attraverso uno scambio reciproco di informazioni con enti e associazioni che operano sul territorio oggetto della ricerca, si è compilata una mappatura dei principali servizi utili a coloro che versano in stato di disagio sociale. Le informazioni sono state raccolte su base provinciale, contattando enti pubblici, privati, parrocchie e associazioni.

La ricerca non pretende di essere esaustiva, tuttavia, può costituire un buon punto di partenza per ulteriori approfondimenti, nonché un primo strumento per l'operatore sociale, il ferroviere, l'agente o il semplice esercente che intercetti una situazione di disagio sociale in una delle stazioni della regione.

Si noti che non risulta alcun servizio di prossimità (ovvero un'unità mobile psico-sociale che intervenga in loco) nelle stazioni della regione, eccezion fatta per la provincia di Latina dove è attiva l'Associazione ES 24 ed un servizio di pronto intervento collegato ad un centralino telefonico denominato "Angeli". Un'esperienza di unità mobile dedicata alle persone senza dimora è stata attivata negli anni scorsi anche dal Consorzio dei Comuni del Cassinate con la collaborazione della Regione Lazio. Con l'Associazione ES 24 di Latina, con il Consorzio dei Comuni del Cassinate è stato possibile realizzare anche alcuni incontri di approfondimento sulla situazione dei senza dimora nelle stazioni e nelle strade dei rispettivi territori di competenza. Parimenti, si è potuto accedere a numerose informazioni relative alla provincia di Frosinone grazie alla collaborazione della Caritas Diocesana locale, con la quale si è realizzato un incontro in loco pre un reciproco scambio di informazioni.

In generale, si è potuto notare come, in alcuni capoluoghi di provincia, servizi primari risultino essere carenti o a volte del tutto inesistenti. Nella provincia di Rieti, ad esempio, si è individuato nessun centro di prima accoglienza per persone in stato di indigenza: carenza evidenziata anche dagli organi di stampa, dalle associazioni locali, dalla stessa Provincia nonché dalla Prefettura, che hanno segnalato la presenza di alcuni senza dimora in stazione.

Di seguito, l'elenco degli enti e delle associazioni che si occupano di marginalità e disagio sociale presenti sul territorio oggetto della ricerca. La tabella costituisce un primo resoconto di quanto rilevato, ma l'esperienza suggerisce di predisporre le misure necessarie per un ulteriore approfondimento.

PROVINCIA DI VITERBO

MENSE

Viterbo	Mensa "Don Alceste Grandori" Piazza San Leonardo 1, Viterbo Tel. 0761-303523	Aperta tutti i giorni Orario pranzo: 12.30-13.30
---------	---	---

CENTRI DI ACCOGLIENZA NOTTURNA

Viterbo	Centro di ospitalità "La Tenda" Via della Bontà 5, Viterbo Tel. 0761- 333055	Aperto dalle 19.30 alle 09.00
---------	---	-------------------------------

CENTRI DI ASCOLTO

Viterbo	Centro d'ascolto Associazione "EMMAUS" Piazza D.Alighieri 4, Viterbo Tel. 0761-303171 0761-341911 fax 0761/325910	Aperto dal lunedì al sabato orario: 9.00-12.15
Orte	Pubblica Assistenza Sos Orte P.za S. Manni, Orte Tel. / fax 0761.403153	Attività di accompagnamento e conoscenza dei servizi, servizio di trasporto facilitato

SERVIZI DI ORIENTAMENTO AL LAVORO

Viterbo **Centro di orientamento al lavoro**
Associazione "EMMAUS"
Piazza D.Alighieri 4, Viterbo
Tel. 0761 341911 fax 0761 325910

Servizio di orientamento al lavoro Caritas accoglienza-ascolto,
Diocesana discernimento-orientamento,
Via San Leonardo 1, Viterbo accompagnamento-presenza in
Tel. 0761-303523 carico, verifica

SERVIZI PER IMMIGRATI

Viterbo **Ufficio Immigrazione** Orari al Pubblico
Via del Ginnasio, 1 Lunedì:10.00-12.45
(accanto all'ex Ospedale Grande degli Infermi) Martedì:15.00-16.30
Mercoledì:10.00-12.45
Giovedì:15.00-16.30
Venerdì:10.00-12.45

PROVINCIA DI LATINA**MENSE**

Latina **Casa Betania**
Via Piave 1, 0773-417085 Latina

Mensa cittadina Da lunedì a venerdì
Via Cicerone, 114 Latina Orario: 17.00-19.00

Cisterna di **Mensa cittadina** dal lunedì al venerdì
Latina c/o Teatro Tres Tabernae, orario: 12.00-14.00
Piazza 19 Marzo,
Cisterna di Latina

Formia **Mensa Caritas**
Via Capo Castello, 16 - Formia
Tel. 0771-790139

CENTRI DI ACCOGLIENZA NOTTURNA

Latina **Casa Betania (Caritas Diocesana)** 6 mini mini appartamenti,
Centro prima accoglienza per donne con bam- posti disponibili anche per
bino/gestanti immigrati in attesa di sistema-
Via Piave 1, Latina zione
Tel.0773-417085

Aprilia **Centro accoglienza don Milani** 9 posti letto: 3 donne, 6 uomini
presso parrocchia S. Michele Arcangelo, via
Trieste 1, Aprilia

Formia	Centro d'accoglienza Caritas Via Capo Castello, 16 - Formia tel. 0771-790139	12 posti letto + camere per nuclei familiari. Distribuzione vestiario
--------	---	---

CENTRI DI ASCOLTO

Latina	Casa Betania Via Piave 1, Latina 0773-417085	Attività di segretariato sociale
--------	--	----------------------------------

	Centro d'ascolto cittadino Associazione di Promozione Sociale Angeli Corso Matteotti n. 61, Latina	Orientamento sociale, aiuto nella ricerca lavoro, sostegno psicologico. Orario: dal lunedì al venerdì 9-12.30 e 15.00-18.00
--	---	---

	Segretariato Sociale Latina Via Cesare Augusto 33, Latina tel. 0773.692466 Fax 0773.417727	
--	---	--

Aprilia	Centro Ascolto Via Piave 19, Aprilia	segretariato sociale, orientamento ai servizi del territorio
---------	--	--

Formia	Caritas diocesana Via Capo Castello, 16 0771-790139, Formia	segretariato sociale, orientamento ai servizi del territorio
--------	---	--

SERVIZI DI ORIENTAMENTO AL LAVORO

Latina	Centro d'ascolto cittadino Corso Matteotti n. 61, Latina	Aiuto nella ricerca lavoro orario: dal lunedì al venerdì 9-12.30 15.00-18.00
--------	--	--

Aprilia	Centro ascolto Via Piave 19, Aprilia	orientamento ai servizi sul territorio, ricerca lavoro
---------	--	---

SERVIZI PER IMMIGRATI

Formia	Sportello stranieri Via Vitruvio 190, tel. 0771-7781	Dal martedì e giovedì 09-12 giovedì anche 16.30-17.30 con psicologo, mercoledì e venerdì 16.30-18-30
--------	--	---

Cori	Sportello immigrati c/o la delegazione comunale di Giulianello, in Via della Stazione, tel, 06.96617267	martedì 15.00-18.00 ultimo sabato del mese 15.00- 18.00
------	--	---

PROVINCIA DI RIETI

MENSE

Rieti	Suore di S. Chiara Via San Francesco 4, Rieti tel. 0746 203157	tutti i giorni pranzo e cena
-------	---	---------------------------------

CENTRI DI ACCOGLIENZA NOTTURNA

Nessuna

CENTRI DI ASCOLTO / SERVIZI SANITARI

Rieti	Caritas Diocesana Via Cintia 82, Rieti tel 0746-203731	dal lunedì al sabato Le prestazioni mediche offerte sono gratuite. Per informazioni: tel. 0746/278402-03 (mattina), 0746/278262 (pomeriggio)
-------	---	--

	Centro di ascolto Caritas Via S.Agnese 32, Rieti tel. 0746/270666	dal lunedì al venerdì 10.00-12.00
--	--	--------------------------------------

Oratorio Una casa per tutti
Chiesa Avventista del 7° giorno
piazzale Angelucci - 02100 Rieti
cell. 347/6382826

	Ambulatorio medico per stranieri presso reparto di Malattie Infettive dell'Ospedale De Lellis. tel. 0746/278402-03 (mattina) 0746/278262 (pomeriggio)	Aperto da lunedì al sabato Prestazioni sanitarie gratuite Su richiesta del malato è possibile mantenere l'anonimato
--	--	---

	Unità Operativa Complessa Dipendenze e Patologie d'Abuso Sede: Via Salaria per Roma, 36 – 02100 Rieti Segreteria: Telefono 0746 278935 Fax 0746 278945	Orario: dal lunedì al sabato 8.00 - 14.00 servizio ambulatoriale per l'alcolismo le tossicodipendenze e le patologie correlate UOS attività semiresidenziali tossicodipendenze e alcolismo
--	---	--

	Ambulatorio medico sociale La Casa di Prometeo, associazione di promozione sociale via Amatrice 20 - 02100 Rieti	centro diurno per tossicodipendenti e alcolisti servizio di psicologia corsi di training autogeno via Amatrice 20 - 02100 Rieti
--	--	--

SERVIZI DI ORIENTAMENTO AL LAVORO

Rieti	C.I.L.O. Centro Iniziativa Locale per l'Occupazione Piazza Vittorio Emanuele (Palazzo Comunale – Piano terra) ,Rieti Tel. 0746.287451 – 0746.287242 - 0746.251692 Fax 0746.489237	Dal lunedì al venerdì 9.30-13.00 martedì e il giovedì 16.00-18.00 Promozione e sperimentazione per l'orientamento al lavoro dei Centri di Iniziativa Locale per l'Occupazione”
SERVIZI PER IMMIGRATI		
Rieti	Ufficio Relazioni Stranieri presso i Servizi Sociali del Comune di Rieti v.le Matteucci 82 - Rieti tel.0746/483707	Orario di apertura al pubblico: lunedì e giovedì 9.00-13.00 Orario di ricevimento enti e associazioni: martedì 15.00-18.00
	Sportello lavoro immigrati Gruppo volontari “Il Samaritano” p.zza Oberdan 198, Rieti	Da lunedì a venerdì 9.30-11.30
Forano	Distretto Sociale della Bassa Sabina Sportello per l'Immigrazione	sabato 10.00-14.00
Poggio Mirteto	Distretto Sociale della Bassa Sabina Spor- tello per l'Immigrazione Palazzo del Comune, piano terra	martedì, mercoledì, venerdì 10.30-12.30 martedì, giovedì 15.30-17.30
	Corsi di Italiano per stranieri Liceo Scientifico G. da Catino Via G. Felici snc –Poggio Mirteto (Rieti) tel.0765/24328 - fax 0765/423250	dal Lunedì al Sabato: 8.30-9.30 e 12.30-13.30 Martedì e Giovedì: 15.00-17.00 Strutturato secondo i parametri del Quadro Comune di Riferimento Europeo Rilascia attestato dal CTP di Rieti
Montopoli Sabina	Distretto Sociale della Bassa Sabina Sportello per l'Immigrazione	sabato 13.00-16.00
Stimigliano	Distretto Sociale della Bassa Sabina Sportello per l'Immigrazione	sabato 10.00-12.00
Magliano Sabina	Distretto Sociale della Bassa Sabina Sportello per l'Immigrazione	giovedì 10.30-12.30 (su appuntamento)

Montebuono	Distretto Sociale della Bassa Sabina Sportello per l'Immigrazione tel.0765/405247 cell.349/4684735	sabato 8.00-10.00
------------	--	-------------------

PROVINCIA DI FROSINONE

MENSE

Sora	Centro di Accoglienza Sociale Via Roma, 34 - Sora tel. 0776-822716	
Cassino	Mensa sociale CARITAS Piazza Corte, Cassino Tel. 0776/311311	
Ferentino	Mensa sociale borgo sant'Agata Ferentino (FR) Tel. 0775/248247	

CENTRI DI ACCOGLIENZA NOTTURNA

Frosinone	Centro di accoglienza notturna via Armando Fabi, snc - Frosinone Tel. 0775/265204	
Ferentino	Centro di accoglienza "Mons. Fausto Schietroma"	per donne
Ceccano	Centro di accoglienza "Giovanni Paolo II" Via Pietra Liscia, Ceccano tel 0775-600207	per famiglie
Veroli	Centro di prima accoglienza Don Andrea Coccia Castelmassimo di Veroli (Frosinone)	per uomini adulti
Strangolalli	Centro diocesano di accoglienza Via Principe Amedeo, 1 Strangolagalli (FR)	

CENTRI DI ASCOLTO / SERVIZI SANITARI

Frosinone	Centro di ascolto CARITAS Viale Madrid, 03100. Frosinone Tel. 0775-270256	
	Centro di ascolto SS. Annunziata Frosinone	
	Centro di ascolto "Don Luigi Di Liegro" quartiere Cavoni Frosinone	

Ceprano	Centro di ascolto Madre Teresa, tel. 0775-914881 Ceprano	mercoledì 15.30-18.30 sabato 09.30-12.30
Ferentino	Centro di ascolto "Don Fausto Schietroma" via Consolare 194, Ferentino 0775-246771	
	Centro di ascolto "Giovanni Paolo II" Ceccano	
SERVIZI DI ORIENTAMENTO AL LAVORO		
Frosinone	Centro per l'Immigrazione Via Tiburtina, 321 Frosinone tel: 0775 824017	accoglienza informazioni servizi per extracomunitari diffusione informazioni servizi per over 45 orientamento e consulenza servizi specifici per le donne promozione inserimento lavorativo
SERVIZI PER IMMIGRATI		
Frosinone	Consultorio multietnico per stranieri Via del Plebiscito, 22 e 32 – 03100, Frosinone Telefono e Fax: 0775.210.312	Associazione politico culturale "Oltre l'Occidente Per una alternativa allo sviluppo."
	ACLI per l'integrazione sociale immigrati, via Vado del Tufo 156/A, Frosinone Tel. 0775/1880384	martedì e giovedì 15.00-18.00
	Corsi di lingua italiana per stranieri. Sedi distrettuali: Alatri-Anagni-Paliano-Sgurgola	Si accede al corso mediante iscrizione presso il servizio distrettuale "Sportello Stranieri", presente in tutti i comuni del Distretto. Adulti-minori con regolare permesso di soggiorno.

5. SCHEDE ANALITICHE

5.1 INTRODUZIONE ALLE SCHEDE ANALITICHE

Le schede analitiche riportate di seguito costituiscono un importante risultato del lavoro svolto nell'ambito del progetto HCM, poiché consentono di valutare in maniera comparata la situazione delle 78 stazioni monitorate nella Regione Lazio. Nel capitolo seguente, pertanto, ogni singola stazione viene presa in esame in merito ai parametri di decoro, sicurezza, e di disagio sociale.

La struttura della scheda è stata concepita nel modo seguente:

- Una prima parte, denominata “Informazioni generali” , nella quale viene segnalato il nome della stazione, l'indirizzo, l'ente gestore.
- Una seconda parte, denominata “Informazioni struttura”, nella quale vengono descritte le principali caratteristiche strutturali della stazione.
- Una terza parte, denominata “Risultati monitoraggio”, in cui vengono riportati gli esiti delle osservazioni compiute dall'equipe HCM.

Quest'ultima, in particolare, riporta le fasce orarie in cui è stata osservata la stazione in esame, le presenze medie in stato di disagio rilevate e le aree maggiormente interessate dal fenomeno.

Per quanto riguarda i dati che vengono forniti sul numero delle presenze in stazione, occorrono alcune precisazioni metodologiche. Alla voce “Numero di presenze medie in stato di disagio rilevate” viene riportato un numero che non corrisponde alla quantità effettiva di persone incontrate realmente durante i monitoraggi, ma ad una media aritmetica, ottenuta dividendo il totale delle presenze riscontrate in una data stazione per il numero di monitoraggi effettuati. Si è ritenuto di procedere in questo modo poiché, sommando semplicemente le presenze registrate durante ogni monitoraggio, si sarebbero infatti contate più volte le stesse persone, ottenendo un dato non attendibile.

Bisogna altresì evidenziare che, durante le osservazioni, sono stati conteggiati soltanto coloro che fossero in evidente e visibile stato di bisogno, lasciando quindi un margine di incertezza su quanti, pur non apparendo in difficoltà, vivono situazioni di disagio sociale.

Sono infine riportate, alla voce “Associazioni”, tutte le realtà del terzo settore, volontarie o professionali che, in stazione, operano un intervento sociale di aiuto, assistenza o orientamento.

La scheda si conclude con un'analisi discorsiva dei risultati osservati: si è cercato, cioè, di tracciare un profilo di ogni singola stazione che ponesse in relazione caratteristiche strutturali, livelli di decoro, sicurezza e disagio sociale, individuando criticità e opportunità.

I “trenini del disagio”: legenda

Il lettore, scorrendo le schede analitiche, noterà alcuni simboli grafici (piccoli treni) colorati di verde, giallo o rosso accanto alle voci “Decoro”, “Sicurezza” e “Disagio”. Pertanto, il verde sta ad indicare una stazione molto decorosa, molto sicura e priva di presenze in stato di disagio, o con un numero di presenze ridottissimo e a bassissimo impatto sulla stazione. Il giallo sta ad indicare una situazione più critica, con qualche lacuna e qualche elemento di rischio in merito a decoro e sicurezza, e con un numero di presenze più elevato o con un impatto più alto sulla stazione. Il rosso sta ad indicare una situazione di emergenza piuttosto grave, caratterizzante una stazione in stato di forte degrado, piuttosto pericolosa e con una quantità di presenze molto elevata o ad elevato impatto.

Di seguito sono riportati i parametri utilizzati per assegnare il colore ai trenini:

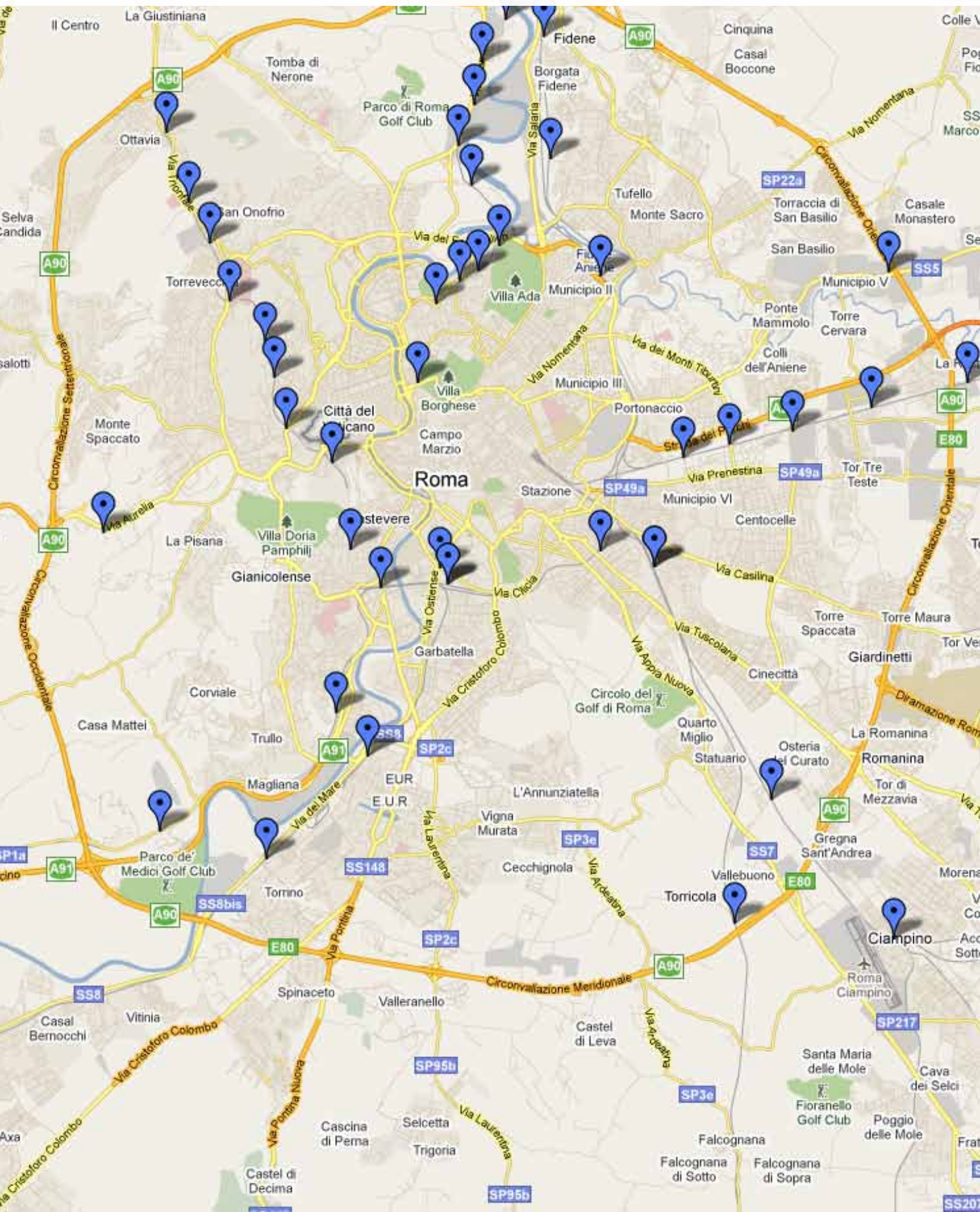
- Decoro: manutenzione, pulizia, fruibilità, accessibilità disabili, presenza o meno di cartellonistica e indicazioni.
- Sicurezza: presenza di presidi di Polizia, Carabinieri, Esercito, Vigilanza privata, colonnine SOS, videosorveglianza. Efficienza chiusura e recinzioni, illuminazione, vicinanza centri abitati, caratteristiche sociali del quartiere.
- Disagio sociale: numero presenze medie di persone in stato di disagio in rapporto alla grandezza dello scalo cittadino.

Per quanto riguarda il disagio sociale, si è deciso di non assegnare il colore sulla sola base del numero di presenze, ma di valutare caso per caso quale fosse l'impatto sulla stazione del disagio, combinando i risultati quantitativi e qualitativi dell'osservazione. L'impatto infatti può essere molto differente a seconda che la stazione sia grande, frequentata e centrale o, invece, piccola e tranquilla: per fare un esempio concreto, la presenza di 10 persone in evidente stato di bisogno può costituire una situazione estremamente critica per una stazione come Civitavecchia o Aprilia, identificabile con un trenino rosso, mentre per altre stazioni più grandi come Termini o Ostiense, l'impatto sarebbe molto minore, tale da determinare, per esempio, un trenino giallo.

Con l'attribuzione dei colori al trenino si è cercato quindi di rendere immediatamente visibile al lettore il livello di criticità percepita in ogni singola stazione.



5.2 STAZIONI ROMANE



5.2.1 STAZIONI PRINCIPALI

Ostiense	Prenestina	Termini
Tiburtina	Trastevere	Tuscolana
S. Pietro		

OSTIENSE

Informazioni generali

Nome	Roma Ostiense
Indirizzo	Piazzale dei Partigiani, 1
Ente gestore	Cento Stazioni

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì (aiuole, panchine, pensiline)
Parcheggio	sì ,a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	sì, bus urbano
Presidio forze dell'ordine	sì, carabinieri ed E.I. (presenti in stazione nelle fasce orarie 7.30-12.30 e 18.30-22.30), Polfer (binario 1)
Altri presidi di sicurezza	sì, videosorveglianza
Entrate	n° 2 collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	sì, atrio automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	sì, bar, supermercato
Binari	n° 15
Bagni	sì, presso il sottopassaggio pedonale a pagamento, non presenziati; binario 1, aperti, non presenziati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	02.50 per Reggio Calabria Centrale
Orario ultimo treno	23.57 da Messina Centrale

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	mattutina (06.00-14.00), serale (18.00-22.00) e notturna (22.00-6.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	57,75
Zone in cui si concentra il disagio	piazzale antistante, binario 1, binari 12-13-14-15, zona posteriore della stazione, in Via 14 ottobre 1492, in corrispondenza dell'uscita della Metro B
Associazioni	Comunità di Sant'Egidio, MEDU, Ass. Per la Strada, Ass. solidarietà appio-latino, Ass. Figli di Maria per i piccoli, Parrocchia Corpo e Sangue di Cristo, Esercito della salvezza, Parrocchia S. Timoteo, parrocchia di S. Marcella , parrocchia S. Vincenzo de Paoli, parrocchia Giovan Battista De Rossi, Ordine Francescane per i poveri, Ass. per il mondo t.r. 2000, Volontari della C.R.I. Comitato provinciale di Roma (SASFID)

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Il porticato antistante l'ingresso principale

La stazione ferroviaria di Roma Ostiense costituisce il terzo scalo ferroviario più importante della capitale. Si trova nel quartiere Ostiense, in Piazzale dei Partigiani, a breve distanza da Porta San Paolo.

Fa parte del tragitto delle linee ferroviarie metropolitane ad alta frequentazione FR1, FR3 e FR5, ed è collegata con la fermata Piramide della linea B della metropolitana romana e con la stazione Roma Porta San Paolo della Ferrovia Roma-Lido. La stazione e i suoi dintorni presentano un traffico di passeggeri molto intenso durante tutte le fasce orarie della giornata. All'interno del plesso sono presenti diverse attività commerciali (un bar, un supermercato, vari negozi), oltre ad uno sportello per la vendita dei titoli di

viaggio e alle biglietterie automatiche. Come Tiburtina, la stazione di Roma Ostiense rientra tra quelle costantemente aperte al pubblico, anche durante le ore notturne. Per sua stessa conformazione il plesso si presta all'accoglienza, in quanto dispone di numerosi spazi riparati, sia all'interno che all'esterno, che consentono di sostarvi e trovarvi ricovero diurno e notturno.

Considerate le caratteristiche sopraelencate, appare inevitabile dedurre che Ostiense costituisce un'attrattiva per persone in stato di disagio sociale. In effetti, la situazione si configura come una vera e propria emergenza sociale, come si può osservare anche dal numero di presenze medie giornaliere in situazione di disagio estremo riscontrate nel corso dei sopralluoghi effettuati (57,75). In tutte le fasce orarie si possono intercettare numerosi gruppi di persone senza dimora che hanno eletto la stazione a proprio rifugio diurno o notturno, concentrate soprattutto in alcune zone.

Il Piazzale dei Partigiani, antistante l'ingresso principale della stazione, è, ad esempio, un vasto spazio che accoglie numerose presenze, in particolare nelle ore serali, allorché i numeri si fanno ancor più significativi in occasione delle regolari attività di distribuzione di generi di prima necessità ad opera di associazioni di volontariato. Queste ultime, contattate dagli operatori HCM, riferiscono di distribuire, sul piazzale, anche 100/150 pasti a sera. All'attività di distribuzione delle associazioni va riconosciuto il prezioso contributo in termini di assoluzione dei bisogni materiali impellenti, avvicinamento ed orientamento ai servizi sociali, contenimento del livello di tensione sociale, nonché di controllo sociale di un territorio altrimenti fortemente impresenziati. Se in passato si sono verificati episodi di conflittualità e disordini, allorché si affacciavano ad Ostiense gruppi meno organizzati ed esperti, va riconosciuto che attualmente questi episodi sono del tutto estemporanei e ciò sembra dovuto a un più efficace dialogo tra le forze destinate al mantenimento dell'ordine e della sicurezza e le stesse associazioni. Pur consapevoli degli importanti passi finora compiuti, si ritiene che, come embrionalmente sperimentato con i tavoli di concertazione integrati a Roma Termini dall'Help Center, occorra un ulteriore sforzo di coordinamento interno tra le associazioni, una maggiore integrazione con i servizi sociali istituzionali, con il personale ferroviario e con le stesse forze dell'ordine. L'assenza di un piano concertato di azioni sinergiche che tenga conto di tutti gli attori, di tutte le componenti e di tutte le problematiche del contesto, sembra infatti la principale causa di dispersione delle risorse e di contraddizione tra le azioni messe in campo.



Le pensiline degli ultimi binari sono un luogo di bivacco, dove le PSD si concentrano soprattutto nelle ore notturne



L'area di Piazzale 12 Ottobre 1492 è utilizzata da una folla comunità di rumeni come dimora per la notte. Sotto un porticato stretto e lungo abbiamo rinvenuto materassi, brandine e masserizie varie

Davanti all'ingresso principale, è un ampio porticato funge da riparo, soprattutto nelle ore notturne. Durante la

giornata, la zona più frequentata è senz'altro quella del binario 1; qui gli operatori hanno annotato la presenza costante di persone senza dimora, una quindicina circa, quasi tutti italiani. Queste persone sono quelle con le quali gli operatori hanno stabilito delle relazioni più continuative, e quindi più proficue, sperimentando l'esportabilità in un contesto di unità di strada itinerante (nel caso dell'HCM verrebbe da dire "unità di stazione") del modello di intervento di orientamento e assistenza sociale degli sportelli Help Center delle altre stazioni italiane. La sperimentazione ha sortito buoni risultati in termini di costruzione di un rapporto di fiducia, e di primo orientamento, pur mostrando evidenti limiti in termini di praticabilità di un accompagnamento sociale più costante e di continuità della presenza sul campo.

Alcuni dei soggetti intercettati, grazie ai monitoraggi e ai presidi dell' HCM sono stati informati sulle opportunità presenti in città e indirizzati verso i servizi sanitari, gli uffici pubblici, i servizi di orientamento al lavoro, nonché gli sportelli di assistenza agli immigrati.



Nel periodo estivo 2010, parte del porticato è stato trasennato e questa comunità ha trovato riparo sotto un porticato perpendicolare a Piazzale 12 Ottobre 1492, adiacente al precedente, stretto tra l'uscita della Metro e l'Air terminal



L'Air Terminal, abbandonato, è diventato una discarica dove le PSD della zona depositano rifiuti

Nel corso dei monitoraggi serali, lungo le pensiline degli ultimi binari (12-13-14-15), gli operatori hanno potuto verificare numerosi segnali di "stanzialità": indumenti, coperte e scatoloni di cartoni erano ordinatamente adagiati sui marciapiedi tra i binari con l'evidente scopo di predisporre un giaciglio notturno. Il relativo isolamento di quest'area della stazione, a debita distanza dai binari più frequentati e conseguentemente dall'esposizione agli sguardi di cittadini, passeggeri, forze dell'ordine e personale ferroviario, permette alle PSD un sufficiente grado di invisibilità, tranquillità e privacy. Effettivamente, monitorando la zona in orari notturni, dalle 22 in poi, si è rilevata la presenza di numerose persone, soprattutto africani ed afgani, in procinto di coricarsi su coperte e cartoni per

trascorrervi la notte. La presenza di alcune fontane lungo i binari consente ad alcuni di essi di usufruirne per procedere ad una sommaria igiene personale nelle ore del primo mattino, quando ancora la stazione non è popolata.

La comunità afgana risulta decisamente preponderante fra quelle presenti alla stazione Ostiense. Tristemente famosa nella città è la situazione di Via Capitan Bavastro, dove è esistita fino a Luglio 2010 una vera e propria tendopoli, in cui alloggiavano circa 100 persone, quasi tutti afgani, rifugiati o richiedenti asilo, in condizioni di disagio estremo.

Nella tendopoli hanno operato "MEDU -Medici per i diritti umani" e la "Rete per la tutela degli afgani" fornendo agli ospiti orientamento e assistenza sanitaria. Grazie alla loro opera di sensibilizzazione e di pressione nei confronti delle autorità pubbliche competenti, il 20 Luglio 2010, la tendopoli è stata sgomberata predisponendo tuttavia il trasferimento degli interessati presso centri di accoglienza sul territorio romano. Gli operatori HCM grazie alla relazione stabilita con gli operatori di queste associazioni, hanno potuto seguire la vicenda quotidianamente e osservare consapevolmente le trasformazioni "sociali" dell'area.



L'area di Via Capitan Bavastro, nella parte posteriore della stazione, è stata per lungo tempo sede di una vera e propria tendopoli, frequentata soprattutto da immigrati afgani. Nel Luglio 2010 l'area è stata sgomberata

Altra zona caratterizzata da un elevatissimo grado di disagio sociale è quella di Via 14 Ottobre 1492, e cioè la parte retrostante la stazione, nelle vicinanze di un ingresso secondario al plesso ferroviario e dell'ingresso al corridoio sotterraneo di collegamento con la fermata Piramide della metropolitana B. Ivi, sotto il porticato dell'ex Air Terminal, si è insediato un folto gruppo di rumeni, che vi hanno trasferito materassi e tende e che versano in condizioni di disagio estremo.

Anche in quest'area, come a Via Capitan Bavastro, durante il periodo estivo si sono constatati dei cambiamenti. Il gruppo di rumeni che prima dell'estate sostava nell'area del porticato parallela a Via 14 Ottobre 1492, è stato sgomberato, l'area è stata transennata e il gruppo si è trasferito, sempre sotto il porticato, in un'area però molto più angusta e ancora più vicina all'uscita della metro "Piramide". In quest'area, visibile dal binario 15 della stazione, vivono, sostanzialmente stipati in un piccolissimo spazio, circa venti rumeni in pessime condizioni igienico-sanitarie. Si è provveduto ripetutamente a focalizzare l'attenzione su questa situazione, registrando una certa turbolenza dell'area, periodicamente teatro di momenti di tensione, conflittualità e vere e proprie colluttazioni.

I carabinieri presenti in stazione ne hanno confermato l'alto livello di tensione, riferendo anche di episodi di accoltellamenti e scippi.

L'esperienza del monitoraggio in fascia notturna, effettuato in occasione dell'S-night Count, tra il 17 ed il 18 ottobre 2010, ha fornito elementi ancora più significativi in merito al livello di emergenza sociale che contraddistingue la stazione. Sono stati effettuati due distinti sopralluoghi, uno alle ore 1.30 ed uno alle 4.30, constatando quanto segue:

- L'area del porticato antistante la stazione, la sala d'attesa e il binario 1 forniscono accoglienza a circa 30-40 persone, che trovano sistemazione sul pavimento o sulle panchine
- L'area dei binari 12-13-14-15 versa in condizioni di disagio estremo. Lungo le pensiline, dal centro della stazione in direzione nord, dormono circa 80 persone, strette l'una accanto all'altra.
- L'area del porticato, all'uscita della Metro B, nel retro stazione è gremita da circa 20 persone.

Grazie al monitoraggio notturno, quindi, l'HCM ha potuto constatare l'elevatissimo numero di persone che vi pernottano: una situazione che, oltre a porre una questione in merito al diritto ad un alloggio adeguato per ogni individuo, a maggior ragione se in possesso di tutti i requisiti di regolarità previsti dalla legge, configura un contesto di precarietà inevitabilmente foriero di tensioni sociali ed esasperazione, ponendo a rischio la sicurezza del luogo. Date le condizioni critiche, in stazione vi è un presidio giornaliero di una pattuglia dei Carabinieri ed una dell'esercito negli orari di punta del traffico mattutino e serale (7.30-12.30; 18.30-22.30). Se dunque dal punto di vista della sicurezza è opportuno riconoscere la funzione di interventi di presidio e contenimento, non si può tuttavia tralasciare la necessità di un intervento che lavori sulle cause delle tensioni sociali che sono alla base dell'esposizione del contesto a forme di disordine, devianza o addirittura violenza.

In altri termini, si è potuto verificare come il substrato di grave marginalità che caratterizza Roma Ostiense, necessita di interventi sociali continuativi, strutturati ed integrati che, come sperimentato dagli Help Center delle altre stazioni italiane, sortirebbero effetti tangibili anche in termini di abbassamento delle tensioni sociali, contenimento della conflittualità, mantenimento della sicurezza.

Dal punto di vista strettamente sociale, l'HCM ha potuto verificare sul campo l'efficacia di interventi di primo contatto ed orientamento, constatando nel contempo la necessità di renderli stabili, continuativi, dotati un setting adeguato. In altre parole, Roma Ostiense, come per altro constatato in merito a Roma Tiburtina, sembra richiedere un intervento stabile sul modello dell'Help Center di Roma Termini; con un presidio fisso quotidiano e continuativo che possa avviare un'azione di medio-lungo periodo, sia relativamente al contatto con le persone in stato di disagio, sia relativamente al coordinamento, alla messa in rete e alla valorizzazione di quel patrimonio di risorse ed energie costituito dalle molteplici realtà del volontariato e del terzo settore che operano sul posto.

PRENESTINA

Informazioni generali

Nome	Roma Prenestina
Indirizzo	Piazzale della stazione Prenestina
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	sì (piccolo bar)
Binari	n° 4
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	4.57 da Roma Tiburtina
Orario ultimo treno	22.28 per Roma Tiburtina

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	2
Zone in cui si concentra il disagio	Banchina del binario 1
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





THE BASSON PARTY

Roma Fiorentina



Sia la biglietteria automatica che l'obliteratrice sono fuori uso

Scarsamente collegato con il centro della città, lo scalo ferroviario di Roma Prenestina appare piuttosto desolato e poco frequentato da viaggiatori. All'interno è presente un piccolo bar, non molto fornito, quasi un bar "fantasma" che chiude poco prima del passaggio dell'ultimo convoglio (h 22.28). Non vi è una sala d'attesa, né una biglietteria né biglietterie automatiche. Di recente, inoltre, i bagni situati lungo il binario 1 sono stati murati. L'ampio parcheggio esterno, gratuito e non custodito sembra utilizzato in alcuni punti come vera e propria discarica: sono infatti visibili rifiuti vari, anche ingombranti, come mobili rotti e sanitari. La struttura nel complesso appare in stato di totale abbandono.

Proprio a causa di questo degrado e isolamento e del conseguente scarso traffico di passeggeri, la stazione non costituisce una forte "attrattiva" per persone in stato di emarginazione. Nel corso dei monitoraggi effettuati, infatti, è stata rilevata la presenza di un'unica situazione di disagio piuttosto grave, a fronte della mancanza di un flusso di persone senza dimora in transito, che caratterizza invece tutte le altre stazioni della capitale. Ciò è probabilmente dovuto, oltre alle già citate caratteristiche della stazione, anche all'assenza di distribuzioni alimentari o di associazioni che effettuano interventi di aiuto.

Per quanto riguarda la situazione di disagio sociale intercettata, essa presenta caratteristiche di "stanzialità": fin dai primi monitoraggi, infatti, è stata notata una coppia di persone senza dimora, un uomo e una donna, che vivono stabilmente, lungo la banchina del binario 1, dove hanno allestito una sorta di stanza all'aperto (è visibile una rete matrimoniale con materasso, sedie e vari oggetti personali). La donna è stata successivamente riconosciuta come un ex utente Help Center, cosa che ha permesso di instaurare in poco tempo un rapporto di fiducia e di raccogliere ulteriori informazioni sulla loro situazione attuale, per improntare un primo intervento di supporto. I due affermano infatti di vivere in stazione da circa 3 anni, e di non riuscire a trovare un alloggio alternativo, nonostante fossero già presi in carico dai servizi competenti.

Tuttavia, durante il monitoraggio notturno effettuato in occasione del S-Night Count (ore 22.35), si è rilevato che la coppia e i loro effetti personali non erano più in stazione, probabilmente in seguito a uno sgombero. Non è stato quindi possibile seguire gli sviluppi della vicenda. L'S-night Count ha inoltre evidenziato il fatto che la stazione durante le ore notturne risulta essere completamente vuota.

Da segnalare, infine, la presenza di numerosi locali interni al plesso in stato di degrado.



Il porticato all'ingresso della stazione



L'area adiacente al plesso ferroviario viene utilizzata come discarica pubblica



I locali della stazione che affacciano sul binario 1 sono danneggiati ed esposti alle intemperie



Due operatori HCM si accingono a fare un monitoraggio notturno



L'HCM in sosta davanti alla stazione

TERMINI

Informazioni generali

Nome	Roma Termini
Indirizzo	Piazzale dei Cinquecento
Ente gestore	GrandiStazioni

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	sì, Polfer
Altri presidi di sicurezza	sì, Vigilanza Privata, videosorveglianza
Entrate	Frontale, laterali: lato via Marsala, lato via Giolitti
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì: area commerciale in zona Forum, esercizi di vario genere in area binari e in galleria gommata
Binari	n° 31
Bagni	sì
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	4.50 per Napoli
Orario ultimo treno	23.58 per Lecce

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00) e notturna (24.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	52,66
Zone in cui si concentra il disagio	banchine lungo i binari, galleria gommata, atrio, forum sotterraneo, pensilina di ingresso sul piazzale antistante, marciapiedi di Via Giolitti e di Via Marsala
Associazioni	Confraternita S. Vincenzo De Paoli- Gregorio VII, Roma 81 Futura, Gruppo A.B.C. - S.M.O.M. (Cavalieri di Malta), Caritas diocesana, Parrocchia Ognissanti, Ass. Per la strada, Don Orione, Parrocchia S. Maria del Buon Consiglio, Comunità di S.Egidio

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Shopping

Metro

Uscita/Exit via Mervale

COMPRESI E DALLA
MIA PARTE.



SUPER

70



Roma Termini, l'ingresso da Via Marsala

La stazione ferroviaria di Roma Termini costituisce il più importante scalo ferroviario della città di Roma, il maggiore d'Italia e il secondo d'Europa, dopo la Gare du Nord di Parigi, per traffico passeggeri. Si caratterizza esteriormente per la lunga sinuosa pensilina in cemento, chiamata "il dinosauro". L'accesso ai treni avviene tramite la Galleria Gommata, una vera e propria strada pedonale trasversale che collega via Giolitti a via Marsala, dalla quale sono immediatamente raggiungibili tutti i principali servizi di stazione. La Galleria offre un'ampia offerta di esercizi commerciali, che continua nel Forum al piano interrato.

Ristrutturata in occasione del Giubileo del 2000, la stazione è divenuta un grande punto di riferimento per turisti e cittadini comuni, soprattutto grazie ai negozi e ai servizi. Roma Termini è una stazione di testa con 31 binari tronchi, 22 dei quali raggiungono la galleria gommata; 4 sono dedicati alle cosiddette "Linee Laziali"; i 2 del piazzale est ed altri 2 senza pensilina, ricavati da ex binari di servizio, servono il traffico regionale.

Con circa 800 treni al giorno e 400.000 passeggeri che vi transitano, per un totale di 150.000.000 l'anno, è la più trafficata stazione d'Italia.

Il collegamento diretto con l'aeroporto di Fiumicino porta ogni giorno un numero elevatissimo di turisti che vi transitano per raggiungere lo scalo aeroportuale. Nelle immediate vicinanze della stazione ci sono anche le linee bus che collegano Piazza dei Cinquecento con il resto della città. Sulla piazza si affacciano gli ingressi per le due linee della metropolitana.

Dal punto di vista della sicurezza, il plesso dispone di standard elevatissimi: dalla videosorveglianza, particolarmente capillare, soprattutto nei sottopassaggi e nelle zone meno frequentate, ai presidi di Carabinieri, Polizia Municipale e Polizia Ferroviaria. Termini, inoltre, dispone di un servizio di vigilanza privata che piantona tutte le aree più frequentate all'interno e all'esterno, compreso il Forum.

Dal punto di vista dell'osservazione delle dinamiche sociali, la stazione Termini gode del consolidamento del servizio dell'Help Center del binario 1. Attivo da dicembre 2002, in rete con l'Osservatorio Nazionale sul Disagio e la Solidarietà nelle stazioni, con il servizio Emergenza Sociale del Dipartimento per la promozione delle politiche sociali e della salute di Roma Capitale, l'Help Center è un centro di ascolto, orientamento e assistenza sociale specifico per il disagio di stazione. Parallelamente alle attività di contatto e orientamento dell'utenza, l'Help Center assolve un importante compito di monitoraggio, mediante l'osservazione e la raccolta quotidiana dei dati sul fenomeno nella stazione Termini. Dall'avvio del servizio ad oggi (dati aggiornati a dicembre 2010), l'Help Center ha contattato e colloquiato oltre 15.000 persone, rispondendo a circa 153.000 richieste di orientamento o assistenza, con altrettanti interventi. L'attività del presidio sociale del binario 1 consente di avere un quadro costantemente aggiornato, in merito alle dinamiche relative alle marginalità sociali e agli interventi di solidarietà: in ragione di ciò, lo staff HCM ha lavorato in stretta sinergia con Help Center Roma Termini avvalendosi della consistente quantità di dati disponibile.

È bene a tal proposito chiarire che le caratteristiche del tutto eccezionali per dimensioni, storia e complessità, del plesso ferroviario più grande d'Europa, meritano un'analisi più approfondita e specifica. Nella presente pubblicazione, che ha per oggetto il ben più generale profilo delle stazioni dell'intera regione, ci si limiterà ad evidenziare solo alcuni aspetti del contesto di Roma Termini.

Rimanendo dunque ad un'osservazione più generale, l'HCM ha potuto constatare come il fenomeno, che si può definire "storico", del disagio sociale a Roma Termini, sia difficilmente paragonabile a quello rilevato nelle altre stazioni monitorate e costituisca una sorta di "unicum", cui avvicinarsi con le dovute cautele scientifiche, epistemologiche ed operative.

In generale, si può affermare che Roma Termini si caratterizza per una consistente presenza di forme di emar-



Le pensiline di attesa degli autobus

ginazione sociale diffuse nell'intero plesso, in quantità diverse e variabili al variare della fascia oraria e della stagione dell'anno in cui le si osserva, multidimensionali, multietniche e multiproblematiche. Si configura, in altre parole, un profilo assai mutevole e composito, conseguenza della sovrapposizione di dinamiche sociali, migratorie, urbanistiche, antropologiche, politiche e anche commerciali. Basti citare l'influsso che possono avere sulla caratterizzazione del disagio presente fattori così diversi tra loro, ma co-agenti sulle dinamiche del territorio in osservazione: la centralità della stazione rispetto alle principali linee di trasporto, l'impatto della forte connotazione commerciale del complesso, la forza attrattiva della città rispetto ai flussi migratori nazionali ed internazionali, la multietnicità del vicino quartiere Esquilino, le proporzioni del flusso passeggeri, la disponibilità di ampi spazi riparati e riscaldati, nonché di fonti di sostentamento, l'intensa circolazione di denaro, solo per citarne qualcuno. Si tratta di elementi che contribuiscono a rendere il complesso particolarmente attrattivo per persone in stato di marginalità, ma anche a determinarne aumenti, riduzioni, variazioni qualitative e itinerari.



Testa binario 1: pensilina

Per quanto riguarda la tipologia del disagio che caratterizza la stazione, le dimensioni del fenomeno consentono di poter affermare che si è di fronte a una varietà di problematiche e di caratteristiche davvero infinita. Da gruppi con forte connotazione etnica (eritrei e somali in Via Marsala, rumeni in piazzale dei 500, indiani o nord-africani tra Via Giolitti e le altre strade che circondano il plesso), a personaggi ormai storici di stazione, da persone con disturbi psichiatrici, a gruppi di tossicodipendenti o alcolisti che, periodicamente, popolano alcune zone, per poi scomparire. Da anziani ormai rassegnati alla vita in stazione, a giovani in cerca di espedienti per vivere, da nuclei famigliari in difficoltà, a famiglie rom in cerca di elemosina.



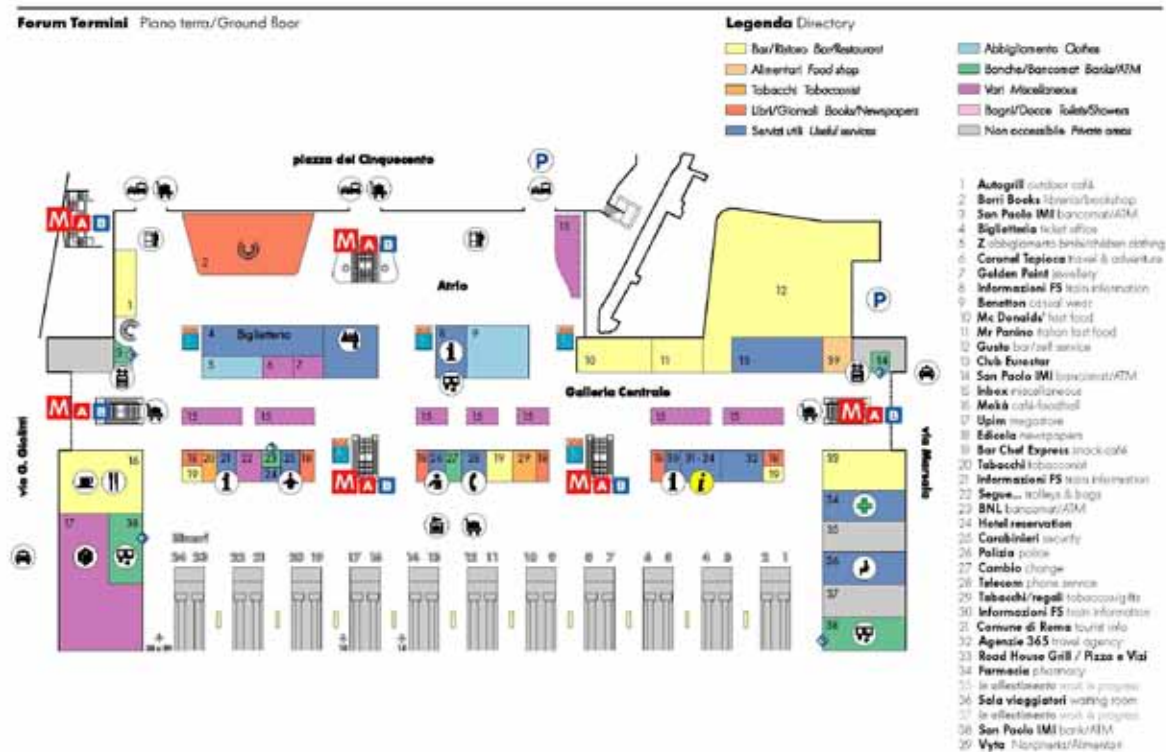
L'area di accesso alle pensiline

Evidentemente, il macrocosmo presentato, in continua evoluzione, produce degli "effetti collaterali" sullo svolgimento delle attività dell'impianto. In questo senso, la presenza dell'Help Center consente interventi di emergenza sociale, e, parimenti, un continuo lavoro di contenimento grazie all'attività dello sportello, operativo per 12 ore al giorno. Esso costituisce un punto di riferimento fondamentale nel disinnescare possibili criticità e nel canalizzare le richieste, spesso disordinate, delle persone in stato di marginalità entro gli argini di un servizio professionale, organizzato, e strutturato in orari e procedure consolidate. Nella prospettiva di intercettare, organizzare e indirizzare i bisogni delle persone senza dimora della stazione, l'intervento dell'Help Center, ormai saldamente inserito nella rete cittadina di servizi, produce benefici sia in termini di supporto e assistenza all'individuo, sia in termini di servizio alla collettività: il contenimento, l'ascolto la mediazione delle tensioni sociali e le risposte competenti e puntuali che vengono fornite, hanno effetti immediati anche su sicurezza e controllo sociale.

Per quanto riguarda l'attività di monitoraggio, l'estensione degli spazi ha indotto lo staff a procedere alle osservazioni quotidiane secondo una logica di scomposizione dell'area in singole zone, definite in base alla collocazione, alle caratteristiche strutturali e alle destinazioni d'uso. La mappa proposta nella pagina seguente può dare un'idea delle dimensioni e dell'articolazione degli spazi di Roma Termini.



Treno fermo lungo i primi binari



Gli operatori, grazie al contributo e all'esperienza quasi decennale dello staff dell'Help Center Termini, hanno dunque tratto alcune sintetiche conclusioni relativamente alle singole zone osservate.

Binario 1: alla luce della lunga esperienza sul campo, si è ritenuto di trattare il binario 1 separatamente dagli altri binari, in quanto ha la specificità di essere storicamente individuato come il "binario dei senza dimora". Oggi questa può apparire come una convenzione discutibile, frutto di una prassi risalente agli anni '80-'90 e primi anni del 2000, quando, allo scopo di circoscrivere e controllare maggiormente il fenomeno, le persone senza dimora rintracciate negli altri spazi della stazione, venivano invitate, quanto meno, a concentrarsi sul binario 1 dove, allo scopo di evitare eccessi di conflittualità sociale, era prassi diffusa che gli organi di controllo (Forze dell'ordine, Vigilanza) mantenesero informalmente un atteggiamento più tollerante.

Ad oggi questa prassi si è estinta, dal momento che la necessità di concentrare il fenomeno in una sola zona, allo scopo di decongestionarne altre, è venuta meno. La nascita dell'Help Center nel 2002 ha, infatti, sancito un passaggio culturale fondamentale: adottare la strategia dell'intervento sociale come strumento di gestione del fenomeno, riservando agli interventi di sicurezza solo i casi in cui si verificano conflitti, effettivo intralcio del normale esercizio delle attività ferroviarie e commerciali, oppure, ovviamente, attività illegali. Va detto che, nel corso degli anni, Help Center, Forze dell'ordine e Vigilanza hanno progressivamente affinato procedure, sinergie e collaborazioni, nel rispetto delle competenze di ciascuno.

Si è tuttavia rilevato come permanga da parte delle PSD una predilezione del binario 1 come luogo di sosta. Al di là delle consuetudini, vi sono delle cause strutturali ben più fondate: la presenza lungo il binario dei presidi di Polfer, Carabinieri e Polizia Municipale, che garantiscono l'incolumità dai vari rischi che si possono verificare in stazione soprattutto nelle ore notturne; la disponibilità di due accessi laterali, aperti fino alle 23, che permettono di entrare da via Marsala direttamente sul binario 1, abbreviando il percorso per chi proviene dalle strutture della Caritas in fondo a Via Marsala, o dal Quartiere S. Lorenzo o da Castro Pretorio; la presenza di un grande supermercato, aperto fino alle 22, preziosa risorsa per l'acquisto, quando non il furto o l'elargizione gratuita di qualche benefattore, di cibo alcool e altri generi alimentari.

Il binario 1 tende ad essere popolato da un disagio sociale stabile, o quanto meno regolare, caratteristico di persone

che, con una lunga vita di strada alle spalle, hanno ormai conformato i loro comportamenti a spostamenti e abitudini ripetitive. Fatta eccezione per alcuni periodici mutamenti, o alcune presenze estemporanee, il binario 1 accoglie tendenzialmente le medesime persone durante le ore diurne, con un ricambio durante le ore notturne. In generale si tratta di persone con tendenza al ritiro sociale, poco visibili e silenziose, ma talvolta vi si radunano gruppi provenienti dall'Est Europeo, o dai paesi del Magreb, con alcol e tossico-dipendenze piuttosto evidenti.

La “**galleria gommata**”: la grande galleria attrezzata che collega le due vie che costeggiano la stazione, è uno spazio caratterizzato da un'intensa, frenetica e movimentata frequentazione. La presenza dei tabelloni arrivi-partenze, di numerosi esercizi commerciali, in particolare punti per il ristoro ed il pasto veloce, genera un alto livello di confusione e affollamento che consente alle psd, da un lato, di passare inosservate, dall'altro, nei casi di malintenzionati, di dedicarsi ad attività di borseggio, taccheggio, o, nei casi più innocui, questua.

I dati dell'Help Center registrano in questa zona un'alta percentuale di alcolisti e tossicodipendenti, che orbitano tra le scale mobili che danno accesso al Forum, spesso radunati in gruppi rumorosi e talvolta importuni.

via Marsala: è, al contempo, la strada che costeggia la stazione, il parcheggio gratuito più vicino al plesso ferroviario, l'approdo più raggiungibile della stazione per chi proviene dalla Tangenziale est, dal Policlinico Umberto I, dall'Università La Sapienza, o dalle vie Nomentana, Tiburtina e Salaria. Costantemente ingolfata dal traffico e da attività di carico e scarico merci, e popolata da turisti in partenza, cittadini diretti ai supermercati sempre aperti della stazione, autolinee di collegamento con l'aeroporto di Ciampino durante le ore diurne, si spopola nelle ore notturne “lasciando il campo” soprattutto a nutriti gruppi di immigrati richiedenti asilo e, in un secondo momento, ad alcolisti, tossicodipendenti e sbandati. In tal senso, viene definita come la zona più “calda” della stazione, per quanto il presidio costante della vigilanza privata e delle forze dell'ordine garantiscano il mantenimento della sicurezza. Si tratta di una delle aree in cui la marginalità ha un impatto maggiore: nel corso del monitoraggio notturno “S-Night count” sono state conteggiate 50 persone tra le ore 20.00 e le 22.00, e ben 70 solo 5 ore dopo, a dimostrazione delle ragguardevoli dimensioni del fenomeno.

Atrio: l'ampio spazio che intercorre tra l'ingresso principale di Piazza dei Cinquecento e la “galleria gommata”, ospita le biglietterie, numerosi ristoranti, ed altri esercizi commerciali, ed è collegato al Forum sotterraneo mediante una monumentale scala mobile a farfalla. È frequentato da persone senza dimora specialmente durante l'inverno, ma solo transitoriamente, in quanto il controllo del personale di Grandi Stazioni vi scoraggia l'insediamento stabile o il pernottamento. Per lo più si tratta di singoli soggetti che si muovono nell'area, mimetizzandosi tra i viaggiatori, e spesso frugando tra le emettitrici automatiche di biglietti, confidando di poter raccogliere le eventuali monete di resto dimenticate da qualche avventore. Talvolta, approfittando della frenesia del contesto, si appropriano di oggetti o bagagli lasciati incustoditi, oppure si aggirano chiedendo elemosina. La zona non fa registrare numeri particolarmente rilevanti.

Piazza dei Cinquecento: caratterizzato da una vasta area pavimentata coperta dalla grande pensilina che ricopre la parte più vicina all'ingresso, il piazzale ospita il più grande terminal di autolinee metropolitane della città e si allarga su di un'estensione così ampia, da impedirne il completo sguardo da un unico punto di vista. Conseguentemente, nonostante sia molto frequentato da cittadini, turisti e lavoratori, il piazzale consente di sottrarsi facilmente al controllo, all'osservazione o semplicemente alla curiosità di sguardi indiscreti, garantendo a chi vive una condizione di particolare marginalità, quella invisibilità che è spesso determinante nella scelta del luogo ove pernottare o trascorrere la giornata.

Piazza dei cinquecento è, inoltre, il luogo di intervento delle associazioni che si occupano della distribuzione di viveri e generi di prima necessità alle psd. I volontari delle associazioni avviano l'attività generalmente intorno alle 21, per cui le persone in stato di bisogno tendono a concentrarsi sul piazzale già intorno alle 20.30, raggiungendo i livelli massimi di presenza.



Pensilina su Via Marsala

La distribuzione di generi di prima necessità, se da un lato produce indiscutibili benefici in termini di sussistenza, mediazione, contenimento delle tensioni sociali, avvicinamento ai servizi e controllo sociale, dall'altro, suo malgrado, favorendo la concentrazione in un unico luogo di una massa di persone in stato di necessità, può generare episodi di conflittualità. Quando, invece, tali attività vengono svolte con la dovuta organizzazione, caso frequente per quelle associazioni che vantano un'adeguata esperienza ed una profonda conoscenza del luogo, tali rischi si riducono, in considerazione anche del fatto che la piazza è presidiata da una pattuglia di Polizia ed una dei Carabinieri 24 ore su 24.



Venditori ambulanti su Via Giolitti

Via Giolitti: costeggia la stazione dal lato opposto a quello di via Marsala: il marciapiede adiacente al fianco della struttura è coperto da una lunga tettoia che offre riparo dalla pioggia e dal sole. Conta un numero di presenze decisamente inferiore a quelle di Via Marsala. Piccoli gruppi di immigrati, sovente in stato di ebrezza, sono soliti coricarsi in tarda serata su alcune grate, da cui esce aria calda dai locali sottostanti, a mitigare le rigide temperature notturne. Ad ogni modo, raramente le presenze hanno superato le 5-6 unità.

Ala Mazzoniana: si tratta di un monumentale ambiente a volta, sull'ala della stazione che si affaccia, da un lato, su Via Giolitti,

dall'altro sulla banchina del binario 24. Riscaldato, pulito, sovente presidiato dalla vigilanza privata, è prevalentemente destinato ad alcuni servizi a viaggiatori, turisti e cittadini: dall'autonoleggio, alle agenzie di viaggio, dalle informazioni turistiche all'edicola, al bar-ristoro, al presidio medico, all'ingresso per la palestra ed il centro benessere. Si configura dunque come una zona di rappresentanza, tanto che, destinata soprattutto ai turisti, o al transito dei dipendenti ferroviari, durante il giorno è raro intercettarvi persone in stato di marginalità, contrariamente a quanto accade la sera, quando sono soliti prediligere due o tre soggetti più anziani, per lo più italiani, attirati soprattutto dalla tranquillità e dal buon riscaldamento dell'area. Si tratta in realtà di una sosta piuttosto breve, in quanto l'ambiente viene chiuso al pubblico intorno alle ore 23: consente tuttavia alle persone senza dimora più tranquille e fragili, di assorbire un po' di calore rigenerante in vista della notte. Raramente vi si sono registrati episodi di tensione in termini di sicurezza o di emergenza sociale.

Binario 24, Diversamente dal binario 1, ad esso corrispondente sul lato opposto della stazione, non fa registrare numeri rilevanti. Al di là delle già citate ragioni "storiche" che fanno del binario 1 un punto di aggregazione del disagio sociale, la differenza rispetto al binario 24 posa anche su ragioni di ordine strutturale e commerciale: l'assenza di un supermercato, un più ridotto numero di entrate da Via Giolitti, l'assenza di un presidio di Polizia Ferroviaria a garantire un margine di sicurezza per chi vi pernotta, sembrano elementi di cui è opportuno tenere conto nel comparare le due banchine più esterne sui lati opposti di Roma Termini.

Forum, ovvero il piano inferiore della stazione, che permette di raggiungere la metropolitana: è di rilevante importanza anche per il numero di negozi che ospita. Ciò contribuisce ad attirare persone in stato di disagio sociale, alla ricerca delle più svariate forme di sostentamento, attingendo alle disponibilità di turisti, passanti e degli stessi esercizi commerciali. Non è raro il caso di esercenti di bar o ristoranti che offrano la colazione o un pasto, oppure di turisti che elargiscano in elemosina delle piccole somme di denaro a chi glielo chieda.

Queste forme "alternative" di auto sostentamento, se praticate diffusamente, possono disturbare il flusso dei viaggiatori e dei clienti degli esercizi commerciali: laddove vengano riscontrati degli eccessi, la vigilanza privata di Grandi Stazioni interviene per evitare che la pratica congestionhi il normale svolgimento delle attività e dei servizi. La zona in cui si concentra un maggior numero di persone senza dimora è la cosiddetta "scala a farfalla", dove una lunga panchina è un punto di aggregazione frequentato. L'intera area del forum è accessibile unicamente in concomitanza con gli orari di attività dei negozi e delle sottostanti stazioni delle metropolitane A e B.

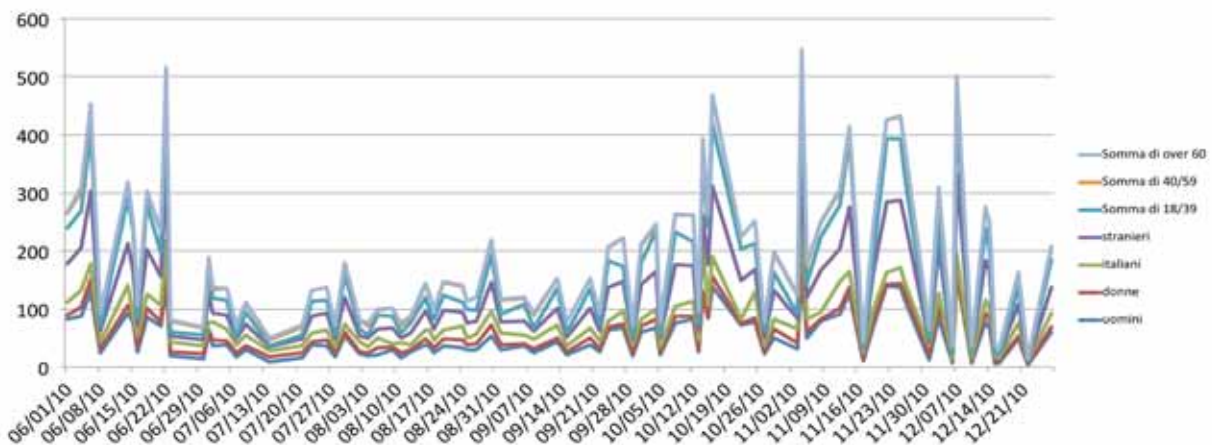
"Fronte binari" è l'area che fronteggia i binari e attraverso la quale è possibile accedere ai convogli in partenza e in arrivo. Anche qui la presenza di senza dimora non risulta stabile, in quanto non vi sono aree ove è possibile sostare, ma è caratterizzata dai movimenti continui di questuanti o di soggetti con disturbi psichici. Anche in questo caso si il presidio della vigilanza appare costante e incisivo.

Area binari comprende tutti i marciapiedi e i sottopassaggi che danno diretto accesso ai treni. In questa zona il disagio sociale si configura come stanziale ed abitudinario. Nella maggior parte dei casi si tratta di persone che vi pernottano ormai da molti anni. Trattandosi di un'area meno affollata, nella quale il flusso di viaggiatori è meno continuo e più rapido, risulta particolarmente frequentata da persone in stato di marginalità che cercano l'isolamento, il ritiro sociale, l'invisibilità. Non a caso, sono qui più frequenti i casi di homelessness di lungo corso e correlato a psicopatologie ed asocialità. Ad essi si aggiungono le presenze periodiche di "nuovi poveri" appena giunti in stazione. Gli operatori dell'Help Center del binario 1 monitorano ogni sera le singole banchine, nell'intento, da un lato, di intensificare le relazioni con gli utenti "di lungo corso", dall'altro di intercettare i casi di recente insediamento tentando di fidelizzarli al servizio e di poter fornire gli orientamenti più idonei a favorire un tempestivo accesso ai servizi sociali della città.

In occasione dell'S-Night Count, la notte tra il 17 ed il 18 ottobre 2011, un'equipe integrata di operatori HCM e dell'Help Center Roma Termini, con il supporto di un operatore dell'Istituto S. Galliciano INMP, ha monitorato l'intero plesso ferroviario, comprensivo delle zone interne alla stazione e di quelle adiacenti al perimetro esterno (Via Giolitti, Via Marsala, Piazza dei Cinquecento) intorno alle 3 della notte, rilevando la presenza di 140 persone senza dimora.

In generale, le presenze medie di persone senza dimora in tutto il perimetro della stazione Termini si stimano intorno alle 100, per quanto riguarda la fascia serale, dalle 20 alle 22; attorno alle 140, invece (48 lungo le pensiline interne, 92 lungo le aree adiacenti) per quanto riguarda la fascia notturna successiva alle ore 22. Come Ostiense, Roma Termini sembra essere utilizzata maggiormente per il pernottamento, rispetto ad altri plessi ferroviari della capitale, come Tuscolana e Tiburtina, più frequentate nelle ore serali che non in quelle notturne.

Totale complessivo presenze per data

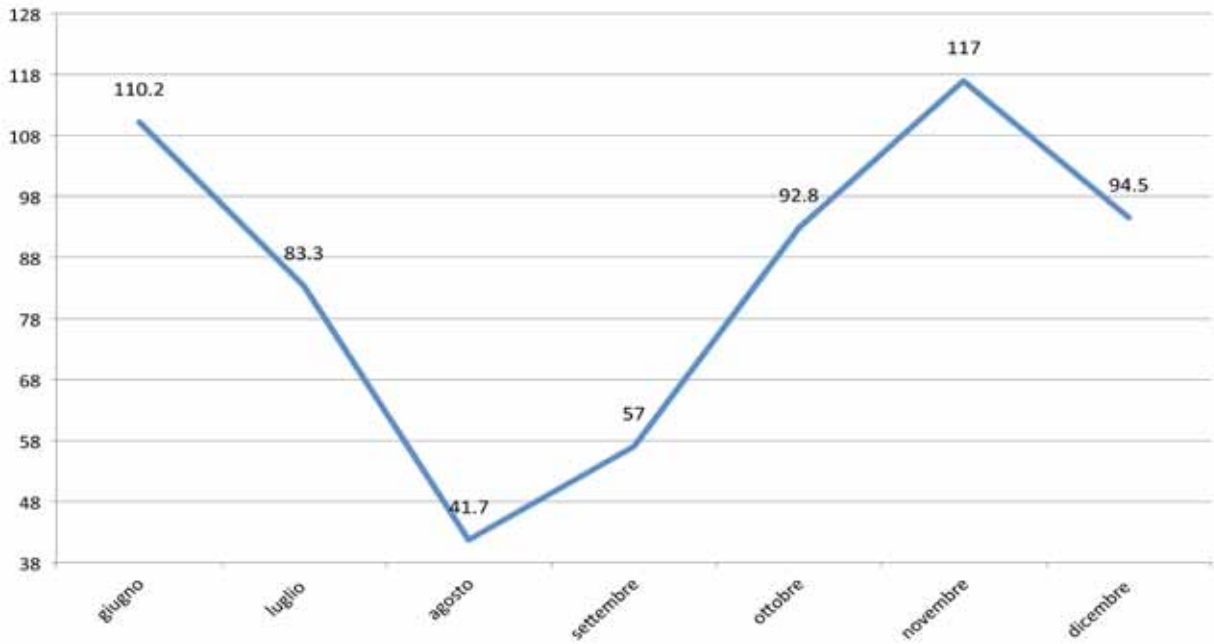


I grafici proposti di seguito propongono i risultati dei monitoraggi effettuati prevalentemente negli ultimi mesi.

Come si può notare, l'andamento dei totali dei senza dimora intercettati è molto variabile, a seconda del giorno della settimana o del periodo dell'anno. In una stazione come Termini, ovviamente, molteplici fattori esterni possono influenzarlo: ad esempio è stata constatata una notevole differenza di presenze tra i giorni feriali e quelli festivi, oppure in concomitanza con l'apertura di alcune mense.

Come si può notare nei mesi di luglio e agosto, periodi di chiusura di numerosi servizi nella capitale, nonché periodo di sospensione delle attività di distribuzione di cibo nelle stazioni, le presenze toccano i livelli più bassi. Analogamente, il calo che si intravede a dicembre 2010, è ascrivibile alle festività natalizie che interrompono le attività di volontariato in stazione, salvo rare eccezioni, e all'apertura dei centri di accoglienza di emergenza freddo.

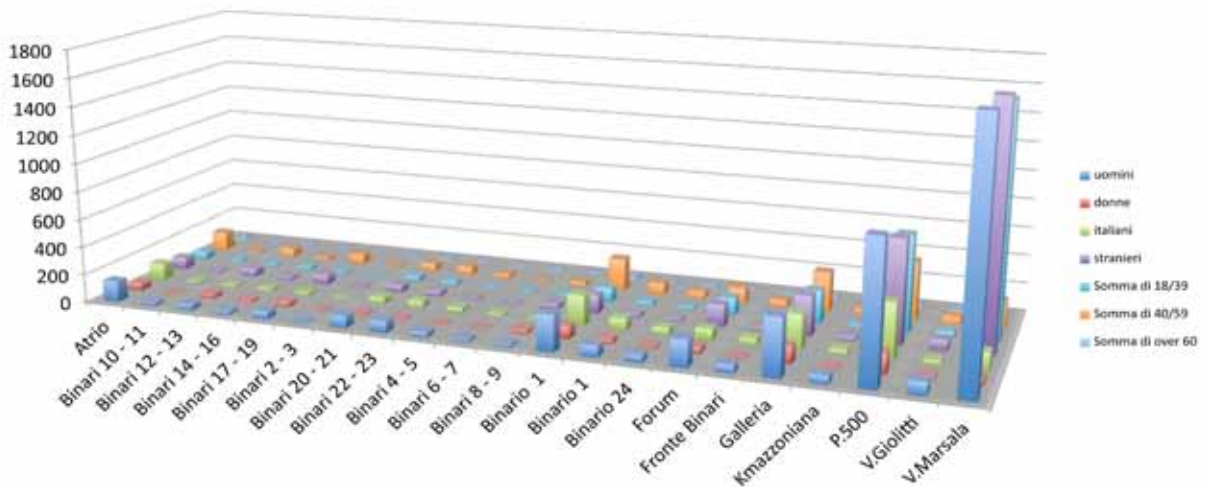
Il grafico proposto di seguito può fornire un'idea più chiara a tal proposito:



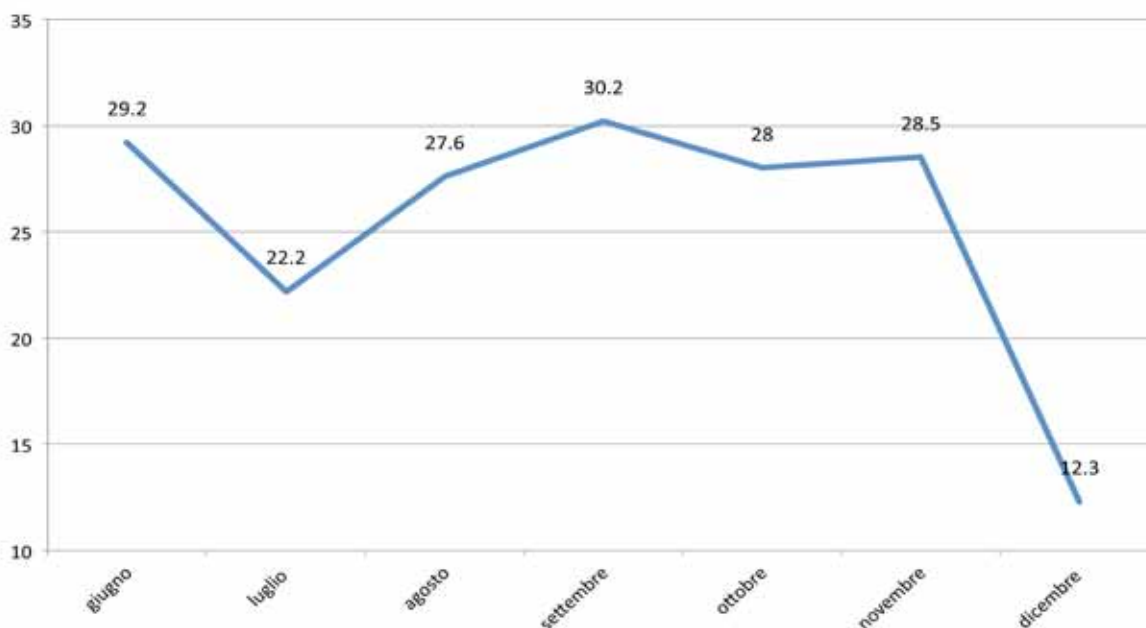
Andamento medie mensili delle presenze serali nell'area della stazione (giugno-dicembre 2010).

Quanto alla distribuzione lungo i vari spazi della stazione, il grafico proposto di seguito, indica la tipologia di presenza (per sesso, nazionalità e fascia d'età) distribuendola nella specifica zona in cui è stata intercettata: come si può notare Via Marsala, Piazzale dei Cinquecento, la Galleria Gommata, il Forum ed il Binario 1, sono i luoghi in cui il disagio tende a concentrarsi.

Totale complessivo presenze per zona



Nello specifico dell'area binari, i monitoraggi hanno rilevato, nel corso degli ultimi 6 mesi del 2010, una sostanziale stabilità, interrotta unicamente da una flessione durante i mesi estivi e dal dato di dicembre, che va tuttavia interpretato alla luce dell'apertura dei centri di accoglienza di emergenza freddo, nonché, dell'azione di maggiore controllo da parte dei servizi di sicurezza di stazione, in occasione dell'aumento del traffico ferroviario per le feste natalizie.



Andamento delle media mensile delle presenze serali lungo i binari a Roma Termini (Giugno-dicembre 2010).

Se dunque Termini si configura come un vero e proprio universo con caratteristiche del tutto particolari, nel quale i dati del disagio sociale raggiungono numeri ragguardevoli, va d'altra parte ricordato che l'attività dell'Help Center del Binario 1 contribuisce a contenere il fenomeno, favorendo l'avvio di percorsi di re-inclusione sociale mediante l'orientamento e l'invio ai servizi della città. In questo senso sembra appropriato parlare di "Laboratorio Termini": ovvero di una stazione di grandi dimensioni, con un forte orientamento commerciale, che si propone come modello da replicare nelle grandi città metropolitane d'Italia e d'Europa, nella quale si è sperimentata l'efficacia di un intervento sociale costante e strutturato. Il "modello Termini" sembra infatti la via maestra, laddove si intenda realizzare nella realtà il concetto di stazione come "piazza" della città, vale a dire una struttura non unicamente dedicata al trasporto ferroviario, ma piuttosto polifunzionale e attrezzata ad accogliere tutte le esigenze dei cittadini. A fronte di questa "rivoluzione", è indispensabile prevedere azioni consolidate che gestiscano il problema delle ricadute sull'equilibrio sociale della stazione: in tal senso il "Laboratorio Termini" ha sperimentato l'efficacia dell'Help Center come presidio sociale fisso, che, dialogando con gli altri attori di stazione e della città, è in grado di ammortizzare l'impatto che consegue alla radicale trasformazione nel concetto e nella struttura di una stazione. L'efficacia del modello è anche testata nel quadro del progetto europeo Hope in Stations, finanziato dal fondo PROGRESS, il cui obiettivo è proprio quello di valutare le forme di coordinamento delle iniziative sociali a Roma Termini, alla Gare du Nord di Parigi e alla Gare Centrale di Bruxelles.

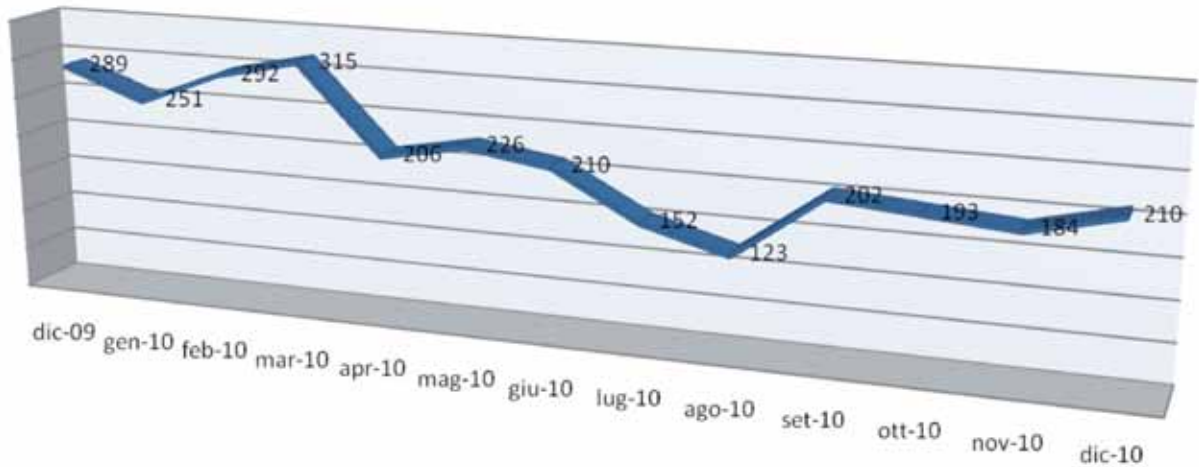
L' Help Center Roma Termini - Servizio di Assistenza e orientamento sociale

Dall'analisi dell'HCM si può affermare che la situazione del disagio sociale di Termini ha un impatto inferiore rispetto ad altri plessi ferroviari, anche grazie al presidio sociale del binario 1 e alle sinergie che nel corso degli anni ha consolidato con i servizi sociali cittadini, con i servizi di sicurezza, con il personale ferroviario, con i servizi sanitari del territorio. Molte delle persone senza dimora intercettate durante i sopralluoghi, sono risultate conosciute dall'Help Center, con il quale hanno avviato un percorso di affidamento ai servizi. Per dare un'idea della mole di lavoro dell'Help Center Roma Termini, si riportano di seguito alcuni dati relativi all'utenza che ha intercettato e accompagnato in 8 anni di attività.

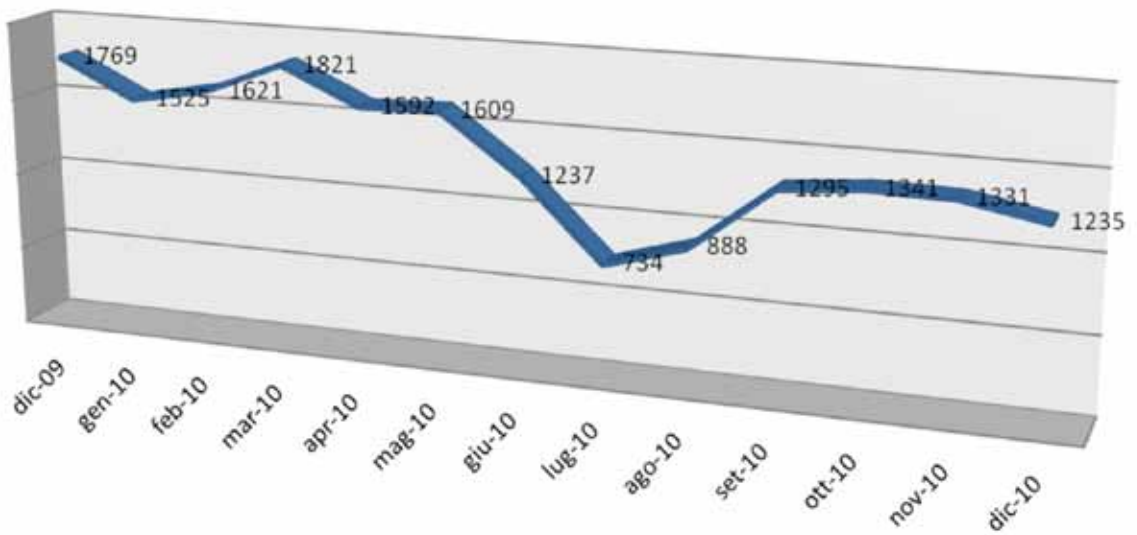
DATI TOTALI DICEMBRE 2002 – DICEMBRE 2010

Accessi al servizio	153.418
Nuovi utenti	15.686

Il grafico proposto di seguito presenta l'andamento dei totali mensili dei nuovi utenti che si sono rivolti per la prima volta all'Help Center da dicembre 2009 a dicembre 2010. Si può stimare che queste persone annualmente sono circa 2000.



Nel grafico proposto di seguito, sono invece riportati i totali mensili delle richieste accolte e assolve dal servizio nello stesso intervallo di tempo. Si può stimare che il servizio totalizzi annualmente tra i 15.000 e i 20.000 interventi.





TIBURTINA

Informazioni generali

Nome	Roma Tiburtina
Indirizzo	Piazzale della Stazione Tiburtina
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: panchine e pensiline, attività commerciali
Parcheggio	sì, gratuito e a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	sì (Metro, Atac, Co.tra.l, autolinee nazionali ed internazionali)
Presidio forze dell'ordine	sì, Forze dell'Ordine (Polfer nel piazzale antistante, presidio fisso Carabinieri/Esercito nei pressi del capolinea Co.tra.l)
Altri presidi di sicurezza	videosorveglianza
Entrate	n° 1, collocazione frontale, entrate metro frontali e laterali
Biglietteria	sì, atrio automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì (bar, edicola, negozi, supermercato)
Binari	n° 25
Bagni	sì, binario 1 (liberi e presenziati), aperti ore 05.00-24.00
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	00.12 da Fiumicino Aeroporto
Orario ultimo treno	23.42 per Roma Tiburtina

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	pomeridiana (14.00-18.00), serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	48,23
Zone in cui si concentra il disagio	Aree limitrofe (Capolinea bus sotto la tangenziale), atrio biglietteria/sala d'attesa
Associazioni	Caritas, Parrocchia San Romano, Sovrano Militare Ordine di Malta, Sacro Cuore di Gesù Agonizzante (Vitinia), Comunità di S. Egidio, La Tenda (presidio di intervento sociale per tossicodipendenti)

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'ingresso provvisorio della stazione, causa lavori in corso, visto dal viale antistante, sottostante la tangenziale

La stazione di Roma Tiburtina è, insieme a quella di Roma Termini, lo scalo ferroviario più importante di Roma e uno dei più importanti d'Italia. Vi transitano tutti i treni a lunga percorrenza sulle direttrici Firenze-Roma-Napoli, Roma-Pescara, Roma-Perugia, Roma-Terni-Rieti e Roma-Ancona. Nella stazione transitano anche i convogli delle linee regionali FR1 e FR2. La stazione è frequentata in media da 22 milioni di persone all'anno, e si trova nella zona Est di Roma, nel quartiere di Pietralata. Nello stesso plesso si trova l'omonima stazione della linea B della metropolitana di Roma. Poco più avanti del piazzale della stazione si trova l'Autostazione Tibus, un terminal di autobus di linea a media e lunga percorrenza sia per l'Italia sia per l'estero. Inoltre, il piazzale

della stazione funge da capolinea di numerose linee di autobus che lo collegano con i quartieri Pietralata, Tiburtino, Casal Bertone e con il centro della città.

Nell'ottobre 2007 sono iniziati i lavori di ammodernamento di Tiburtina, per la realizzazione dello snodo principale per l'alta velocità sulla direttrice nord-sud. I lavori dovrebbero avere la durata di poco più di tre anni, e ad aprile 2011 il 90% della struttura dovrebbe essere completato. Proprio a causa di questi lavori in corso, la scheda informativa della stazione sopra riportata non è da considerarsi come una descrizione definitiva della stazione, ma piuttosto come un'"istantanea" delle sue caratteristiche nel lasso di tempo in cui sono stati effettuati i monitoraggi.

Il riassetto strutturale della stazione riveste un'importanza notevole nella comprensione del disagio sociale che vi si concentra. È quindi possibile ipotizzare che anche le caratteristiche del disagio sociale in stazione si evolveranno, insieme al nuovo assetto strutturale. Visitando Tiburtina, al momento, si percepisce una situazione caotica, che appare in continua evoluzione proprio a causa dei lavori in corso, presentandosi come un grande "cantiere a cielo aperto". Allo stato attuale, sono due le zone della stazione in cui si ha la maggiore concentrazione di persone in stato di marginalità. La prima è il piazzale collocato al di sotto della tangenziale, dove vi sono i capolinea dei bus ATAC, nonché i presidi delle Forze dell'Ordine. Il grande afflusso di persone in questa zona è incentivato dalla presenza delle distribuzioni serali di alimenti ad opera



L'atrio biglietteria "provvisorio", semicoperto da un tensostruttura

di diversi gruppi di volontariato, soprattutto parrocchiali. Le distribuzioni "attirano" ogni sera sul piazzale circa 100/150 persone, prevalentemente di provenienza straniera, giunti spesso dall'Est Europa o di etnia Rom, la maggior parte delle quali si limita a consumare il pasto per poi allontanarsi. Lo svolgimento dei monitoraggi prima, dopo e durante la distribuzione aiuta a comprendere meglio questa dinamica: nelle ore pomeridiane, la zona in esame tende ad essere quasi vuota, ad eccezione di pochi individui stranieri che si radunano in piccoli gruppi caratterizzati spesso da abuso di alcol e stati di ebbrezza. Con l'approssimarsi della distribuzione, il piazzale inizia progressivamente a riempirsi, fino al picco di presenze di cui sopra, come confermato anche dai colloqui con i gruppi di volontari. In merito alla localizzazione dell'attività di distribuzione, l'indisponibilità di spazi idonei, conseguenza della chiusura di numerose aree per i lavori di ristrutturazione, si rilevata la precarietà dell'area sottostante la Tangenziale. La scarsa



L'atrio biglietteria. Sulla sinistra un lembo della tensostruttura che copre l'area destinata all'attesa

illuminazione, la vicinanza delle due corsie della circonvallazione nomentana, attualmente il principale collegamento stradale alla stazione, la vicinanza dei capilinea del servizio di trasporto pubblico, considerate le proporzioni della folla che ne usufruisce, rendono difficoltosa l'attività delle associazioni di distribuzioni e talvolta arrecano disagi al traffico automobilistico e ai passeggeri in attesa dei bus di linea. Pur se contenuti dal presidio dei Carabinieri e dell'Esercito nelle immediate vicinanze (dalle 7.30 alle 12.30 e dalle 19.30 alle 24.30), si sono talvolta verificati episodi di conflittualità tra gli utenti, dovuti con ogni probabilità allo stato di ebbrezza di alcuni di essi e al sovraffollamento in occasione della

distribuzione dei passi. È in tal senso opportuno segnalare il miglioramento dei rapporti di collaborazione tra le associazioni che se ne occupano e le forze dell'ordine, nonché, fatte salve alcune rare eccezioni riconducibili a gruppi di volontariato meno consolidati, una razionalizzazione delle procedure di distribuzione. Conclusosi l'intervento delle organizzazioni di volontariato, si è assistito a una rapida dispersione della folla che generalmente non si riversa però all'interno della stazione, tanto che le presenze che vi si registrano nelle ore successive alla distribuzione hanno numeri minori: molti infatti si spostano verso altri luoghi, con ogni probabilità altre stazioni (come Fiumicino o Ostiense), o alloggi di fortuna. Una minoranza, tuttavia, si trasferisce effettivamente all'interno della stazione, più frequentemente nel piazzale anti-



L'area coperta, destinata all'attesa: si intravedono, sedute tra i viaggiatori, persone dimora

stante, nei sottopassi, nella metropolitana. Tuttavia, si tratta, prevalentemente, di persone "in transito", di cui solo una parte pernoverà in stazione. Questa ipotesi è avvalorata anche dal fatto che molte di queste presenze sono state riconosciute come utenti o ex utenti dell'Help Center di Roma Termini e avvistate in orari o giorni successivi, in altre stazioni della capitale. Altri hanno esplicitamente dichiarato la loro "erranza", motivandola con la ricerca di cibo, essendo al corrente del calendario delle distribuzioni e delle associazioni che dispongono di una più soddisfacente quantità di cibo e di vestiario. È dunque il bisogno materiale a costituire il principale movente di tali spostamenti.

Un'altra zona contraddistinta da un rilevante numero di presenze è l'"atrio biglietteria". Si tratta di una sala d'attesa provvisoria, causa lavori di ristrutturazione, coperta da un porticato e collocata ad un livello inferiore rispetto al piano stradale, accanto alle biglietterie: collega i binari, il piazzale e la metropolitana.

Qui, pressoché durante tutti i monitoraggi effettuati in fascia serale, l'equipe HCM ha assistito alla stessa identica scena: vi si raduna una decina di persone in evidente stato di marginalità, tendenzialmente sedute o sdraiate negli stessi luoghi (panchine, scalini, angoli) in maniera piuttosto abitudinaria. Per questa ragione, l'equipe le ha definite come "presenze stanziali". A differenza delle persone in transito, costoro sono soliti trascorrere la serata e la nottata all'interno della stazione, aperta 24 ore su 24.

I monitoraggi effettuati in fascia pomeridiana e in fascia notturna (S-night count, ore 2.15) hanno evidenziato delle variazioni orarie di questo flusso di presenze. In fascia pomeridiana non si registrano forme di stanzialità nell'atrio-biglietteria (ad eccezione di una persona), più gremito invece in serata. Il monitoraggio effettuato a notte inoltrata, al contrario, ha consentito di rilevare un aumento delle presenze nelle ore notturne, tanto da raggiungere il totale di 40 persone. Questo dato è molto significativo, per quanto inferiore al numero registrato in poli come Ostiense e Termini: marca i tratti di un disagio sociale permanente e a caratterizzazione notturna. Anche le banchine degli ultimi binari (20-25) accolgono insediamenti di persone senza dimora: in occasione di ogni sopralluogo è stata rilevata una media di circa 5-6 persone. È stato tuttavia molto difficile stabilire con certezza se si trattasse effettivamente di persone che vi avrebbero successivamente pernottato, o di soste di breve durata in vista di un trasferimento in altro luogo. A tal proposito, si è constatata una diffusa frequentazione degli ultimi treni della serata, soprattutto in direzione Tuscolana-Ostiense-Trastevere Fiumicino, da parte di persone in stato di disagio.



La distribuzione di alimenti, talvolta "sconfina" nella zona dei capolinea, creando qualche difficoltà al normale flusso dei passeggeri

Discorso a parte merita quello delle tossicodipendenze, fenomeno molto diffuso nel territorio circostante, e particolarmente problematico negli anni precedenti: allo stato attuale si sono però riscontrati gli effetti benefici della alla presenza quotidiana dell'Unità Mobile dell'Associazione La Tenda, servizio di prevenzione e riduzione del danno rispetto alle problematiche connesse alle dipendenze, che assolve anche a funzioni di mediazione ed orientamento sociale.

Riassumendo, si può affermare che le zone in cui si concentrano situazioni di disagio sociale in maniera considerevole (il piazzale dei capolinea ATAC posto sotto la tangenziale e l'atrio biglietteria), si configurano rispettivamente come un luogo di "transito",

dove le persone in stato di marginalità si concentrano per consumare i pasti, trasferendosi poi altrove; e, parimenti, come un luogo di “stanzialità” per le persone in cerca di ricovero notturno. È, in altre parole, quanto mai necessario e impellente un intervento di tipo sociale che contrasti l’espandersi dei fenomeni di marginalità sopra descritti, anche in considerazione del fatto che, il completamento dei lavori di rifacimento del plesso ferroviario, restituiranno alla città una stazione dotata di numerosi spazi, dalla struttura complessa e articolata; se a ciò si aggiunge il fatto che ri-prenderanno le attività, momentaneamente sospese, di numerosi esercizi commerciali, con il conseguente aumento del flusso di viaggiatori nonché della circolazione di denaro, è prevedibile un effetto attrattivo sulle persone senza dimora in cerca di autosostentamento. Una visione che voglia essere lungimirante, non può non tener conto del probabile aumento delle marginalità che si potrebbe configurare ed interrogarsi sulla necessità di applicare anche per Roma Tiburtina quel modello di presidio sociale permanente che ha ottenuto indiscutibili risultati in termini di mediazione e contenimento delle tensioni sociali in un plesso a forte connotazione commerciale come Roma Termini, cui il progetto della nuova stazione Tiburtina sembra ispirarsi.

Se dal punto di vista del decoro, la fase di transizione che sta contraddistinguendo la struttura in questo periodo di riassetamento, suggerisce valutazioni molto prudenti e provvisorie, dal punto di vista della sicurezza il presidio fisso di Carabinieri ed Esercito sul piazzale antistante, il presidio Polfer in stazione ed il sistema di videosorveglianza allestito nelle aree meno visibili del plesso, hanno certamente ridotto la frequenza di episodi di conflittualità, violenza, e borseggio che avevano interessato la zona negli anni precedenti, tuttavia, l’intenso flusso di passeggeri, cittadini e situazioni di marginalità complica notevolmente le attività di controllo di un territorio vasto e molto popolato.



Un’altra immagine della distribuzione di alimenti alle persone disagiate. In realtà, nei minuti successivi, si assembreranno attorno al furgone molte più persone, con conseguenze sul transito dei passeggeri e sulla pulizia della zona

TRASTEVERE

Informazioni generali

Nome	Trastevere
Indirizzo	Piazza Flavio Biondo,1
Ente gestore	Centostazioni

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, bagni (chimici), pensiline, attività commerciali
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì (tram, bus)
Presidio forze dell'ordine	sì (esercito, carabinieri) ore 7.00-12.00 e 18.00-24.00
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì, atrio automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì (bar, supermercato, altro)
Binari	n° 6
Bagni	sì, binario 1 (liberi e presenziati)
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	04.43 da Roma Ostiense
Orario ultimo treno	23.57 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	pomeridiana (14.00-18.00), serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	9,25
Zone in cui si concentra il disagio	piazzale antistante, aree limitrofe, binari
Associazioni	Ass. Figli di Maria per i piccoli, Comunità di S. Egidio

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



ma Trastevere

In. Aeroporto ○○
In. Fara Sabina ○○↓





I dintorni della stazione: il viale retrostante, che conduce a Piazzale della Radio, appare in condizioni di degrado ed ispira nel passante una sensazione di insicurezza

La stazione ferroviaria di Roma Trastevere è situata alle spalle del rione omonimo, vicino alla zona Marconi e nei pressi del quartiere Portuense. Si snoda nel punto di congiunzione della linea Roma - Fiumicino Aeroporto con la Roma - Pisa. Nella stazione transitano anche le ferrovie regionali FR1, FR3 e FR5, ed è previsto anche l'interscambio con la linea D (in fase di progettazione) della metropolitana.

Il piazzale antistante è capolinea di diversi bus e tram. Facilmente raggiungibile da un lato, anche per la sua posizione geografica all'interno del territorio romano, e snodo di rilievo in ambito ferroviario dall'altro, la stazione di Trastevere diventa un luogo di transito per senza dimora e altre persone che versano in stato di marginalità e di disagio so-

ciale, le quali vi si recano per raggiungere altri luoghi dove ripararsi, mangiare (Stazione Ostiense) o dormire (come l'aeroporto di Fiumicino) o, più raramente, vi sostano per la notte.

Durante i primi monitoraggi in fascia serale, infatti, il numero di presenze riscontrate all'interno del plesso non era stato particolarmente significativo, nonostante le numerose segnalazioni di cittadini riguardo una presunta situazione di disagio. A questo punto, per meglio comprendere il fenomeno, si sono consultate le forze dell'ordine (presidio dell'esercito e carabinieri), gli esercenti (bar), gli autisti ATAC di Piazza Biondo. Da questi colloqui sono emerse informazioni che hanno consentito di mettere in correlazione le caratteristiche della stazione con la tipologia del disagio riscontrato.

Innanzitutto, tutti ci hanno confermato che il presidio fisso delle forze dell'ordine, con orari 7-12/18-24, di fronte all'unica entrata disponibile, costituisce un evidente deterrente allo stazionamento di persone e che, quindi, una maggiore concentrazione di presenze si ha negli orari in cui non sono in servizio gli agenti. Questa considerazione ha portato l'equipe a programmare alcuni monitoraggi in altre fasce orarie. L'altra informazione importante emersa è che la zona più frequentata da persone in stato di disagio non è l'interno, plesso ma il perimetro del piazzale antistante, soprattutto vicino ai bagni chimici per il personale ATAC, che costituiscono, in quanto gratuiti, una forte attrattiva, tra le lamentele degli autisti. Queste persone stazionerebbero anche vicino all'edicola del piazzale, alla macchinetta per le fotografie e al discount, talvolta generando risse. Molto frequentate sono anche le immediate vicinanze del bar, e il viale retrostante, che conduce a Piazzale della Radio. Si tratta soprattutto di stranieri, mentre è presente in stazione un unico caso di persona senza dimora "storico", che vi si troverebbe da decenni, ormai in condizioni igienico sanitarie molto gravi. Nel corso dei successivi sopralluoghi, si è riscontrato che si tratta di una situazione conosciuta ai servizi sociali, ma per la quale non si è riusciti ancora a trovare una soluzione.



I dintorni della stazione: lungo il perimetro del piazzale antistante, vicino al Capolinea ATAC, sono state rinvenute tracce di presenze di persone senza dimora

I monitoraggi condotti successivamente in differenti fasce orarie hanno confermato queste informazioni.

All'interno del plesso ferroviario, nell'atrio principale, alcune attività commerciali presenti e le biglietterie (presenziate ed automatiche) fanno da cornice ad una piccola sala d'attesa. Qui il numero di presenze rilevate è stato meno significativo in tutte le fasce orarie di monitoraggio. Un maggior numero di presenze è stato rilevato sulle banchine dei binari; tuttavia, tra le persone notate, sono stati talvolta riconosciuti alcuni utenti dell'Help Center, che hanno riferito di essere in attesa di un treno, o che sono stati avvistati mentre vi salivano, in direzione Ostiense, Tiburtina o Fiumicino. Questo confermerebbe il fatto che la stazione tende a caratterizzarsi come luogo di transito verso altri poli ferroviari che, grazie alla presenza delle distribuzioni alimentari, assenti a Trastevere, o per le loro caratteristiche particolari, attirano e concentrano maggiormente il disagio.



Un uomo dorme indisturbato sul bancone della biglietteria in pieno giorno

Da segnalare la presenza, anche sui binari e nell'atrio, di persone sotto l'effetto di stupefacenti. Di fatto, a Trastevere non transitano solo persone senza dimora, ma anche alcolisti, tossicodipendenti e persone dedite a traffici illeciti. Questo si riflette anche sullo stato di degrado in cui versano i dintorni della stazione, colmi di rifiuti, bottiglie, cartoni. Tutto ciò genera nel passante un diffuso senso di insicurezza, tanto più che solo l'interno della stazione è presidiato dalle forze dell'ordine e non le aree limitrofe. In occasione dell'S-night Count, è stato effettuato un monitoraggio nelle ore notturne (23.50), in cui è stata evidenziata la presenza di sole quattro persone che dormivano in stazione.

TUSCOLANA

Informazioni generali

Nome	Tuscolana
Indirizzo	Piazza della Stazione Tuscolana, 9
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2, frontale e posteriore (lato via Tuscolana)
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	no
Binari	n° 8
Bagni	sì
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	05.11 da Roma Tiburtina
Orario ultimo treno	00.06 per Roma Tiburtina

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	pomeridiana (14.00-18.00), serale (18.00-22.00) e notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	48,5
Zone in cui si concentra il disagio	Piazzale antistante
Associazioni	Comunità Papa Giovanni XXIII, Comunità di S. Egidio, Parrocchia Corpo e sangue di Cristo, Ass. Solidarietà Appio-latino-tuscolano, Ass. Volontari per il mondo T.R. 2000, Parrocchia S. Barbara, Ass. Misericordia Appio-tuscolano, Ass. La goccia, Volontari della C.R.I. Comitato provinciale di Roma (SASFID)

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





TUSCOLANA

BB 582RH



L'atrio stazione con la biglietteria, il giornalaio e il bar tabacchi

La stazione ferroviaria di Roma Tuscolana è situata nel quartiere Tuscolano a circa 200 metri dalla fermata della metropolitana Ponte Lungo della Linea A.

La posizione geografica, decentrata rispetto al centro cittadino, potrebbe suggerire un suo ruolo secondario rispetto agli altri plessi ferroviari di Roma. Tuttavia, se dal punto di vista del trasporto viaggiatori non riveste un ruolo nevralgico rispetto alle più frequentate stazioni Termini, Ostiense e Tiburtina, dal punto di vista del disagio sociale, la prossimità dell'Ufficio Immigrazione del Comune di Roma e di uno dei maggiori centri di accoglienza comunali (il centro "Madre Teresa di Calcutta"), entrambi in Via Assisi, la investe di un ruolo di primo piano. Infatti, nonostante la struttura presenti un piazzale antistante relativamente piccolo, privo di panchine, pensiline e capilinea di mezzi pubblici, il numero di persone in stato di disagio che vi si concentrano è elevato, soprattutto nella fascia oraria serale.

Anche l'interno della struttura risulta all'apparenza poco attraente: vi è solo una biglietteria automatica e nessuna attività commerciale. Tuttavia, la piccola sala d'attesa è quasi interamente occupata da persone in cerca di riparo, soprattutto dal tardo pomeriggio in poi. L'assenza di un presidio Polfer e la presenza di un doppio ingresso (anteriore e posteriore) acuiscono l'esposizione a forme di aggregazione del disagio. È comunque da sottolineare come molti degli utenti monitorati si allontanano dalla struttura ferroviaria dopo le ore 21.30, per recarsi in altri luoghi dove passare la notte.

Nel corso del 2010 si è deciso di effettuare i monitoraggi nella fascia serale che va dalle 18.00 alle 22.00, in particolare durante la distribuzione di pasti da parte delle associazioni di volontariato. Tra le 20.00 e le 21.15, si è in effetti constatato che il numero delle persone senza dimora cresce vertiginosamente rispetto fino a raggiungere, e talvolta superare, le 120 presenze. Il dato è stato confermato dagli stessi volontari e sancisce una interessante analogia con le dinamiche osservate nella stazione Tiburtina. In entrambe le strutture, infatti, la concentrazione di persone senza dimora appare fortemente condizionata dalle dinamiche e gli orari di distribuzione di generi di prima necessità. Nel corso di alcune delle riunioni di coordinamento di tali associazioni, cui l'HCM è stato invitato a partecipare, è emersa da parte di alcune di queste organizzazioni, l'ipotesi secondo la quale le due stazioni siano fortemente correlate relativamente al numero di presenze negli orari di distribuzione, in un rapporto di sostanziale complementarità: laddove si registra un aumento a Tiburtina, simultaneamente si registra una diminuzione a Tuscolana, e viceversa. Pur non potendo considerare questa tesi un assioma inconfutabile, l'osservazione HCM ha effettivamente verificato l'attendibilità dell'affermazione, avendo constatato, a conferma dei dati quantitativi che vi sono alla base, una forte somiglianza dell'utenza in termini qualitativi. Il rilevamento di frequenti movimenti serali di persone senza dimora sulla linea Tiburtina-Tuscolana-Ostiense-Fiumicino, avvalorava l'ipotesi secondo la quale una consistente quantità di persone in stato di bisogno si muove lungo la tratta nelle ore serali per intercettare la distribuzione di generi di prima necessità nell'una o nell'altra stazione a seconda della quantità e tipologia di cibo o vestiario che caratterizza l'associazione di turno. Le stesse affermazioni di persone senza dimora sembrano confermare questo fenomeno: alcuni hanno esplici-

tamente dichiarato di “calibrare” i loro movimenti serali sugli orari delle distribuzioni, nell’intento, talvolta, di intercettare anche due nella stessa sera (ad esempio: se un’associazione distribuisce alle 20.30 a Tiburtina e un’altra alle 21.30 a Tuscolana, l’intervistato riferisce di spostarsi a bordo del treno Tiburtina- Tuscolana delle ore 21.03 o 21.33). Gli operatori hanno anche osservato come, immediatamente dopo la distribuzione, un copioso gruppo di persone in genere affluisce sui treni successivi alle ore 22 in direzione Termini, Fiumicino o, di nuovo, Tiburtina.

Pur trattandosi di un fenomeno evidente, che merita di essere ulteriormente approfondito, è opportuno avere la cautela di circoscrivere gli effetti delle attività di distribuzione ad una parte dell’utenza, scongiurando il rischio che una semplificazione delle complesse dinamiche che caratterizzano i flussi di persone indigenti negli scali ferroviari, possa sovradimensionare il fenomeno.



Il sottopassaggio per l’accesso ai binari

In generale si può affermare che il disagio sociale rilevato presso Roma Tuscolana è molto caratterizzato da una notevole mobilità e tendenzialmente non stanzialità: in altri termini, difficilmente chi vi transita, ad esempio per ricevere un pasto caldo, poi decide di pernottarvi. In occasione del monitoraggio notturno S-night Count del 17-18 ottobre 2011 sono state infatti rilevate 5 solo pre-

senze, un numero piuttosto esiguo rispetto a quelli delle altre grandi stazioni di Roma. Per quanto riguarda il disagio sociale, Tuscolana si configura dunque come punto di incontro pomeridiano e serale, ma non notturno, a differenza di Ostiense, Tiburtina, Termini, e anche, in misura minore, Trastevere e S.Pietro.

Rispetto alle associazioni che operano sul campo, i monitoraggi serali hanno consentito di raggiungere l’obiettivo di un contatto diretto con ognuna di esse favorendo un utile scambio di informazioni in merito al territorio e alle dinamiche che caratterizzano la stazione.

Dal lunedì al venerdì si è potuta rilevare l’alternanza di varie associazioni: in particolare il lunedì e il venerdì è presente in stazione la comunità Giovanni Paolo XXIII, il martedì la comunità di Sant’Egidio, il mercoledì la parrocchia di Santa Barbara e il giovedì la parrocchia S. Giovanni Battista de Rossi. Anche nel caso di Tuscolana, le associazioni hanno caratteristiche, modalità operative e dimensioni diverse: si va dal piccolo gruppo parrocchiale auto-organizzato, alla grande associazione radicata in tutto il territorio della città, al gruppo di volontariato fortemente legato al territorio della stazione. Una varietà di stili di intervento, di forze in campo, e anche di intenti, che costituisce indubbiamente una ricchezza, ma al contempo, richiama all’esigenza di un coordinamento e di una messa in rete delle risorse perché si realizzi un’integrazione anche con i servizi istituzionali. Talvolta, infatti, alla enorme disponibilità di risorse umane e materiali, non sempre segue un’altrettanto solida organizzazione capace di valorizzarle. Così ad esempio, vi sono associazioni in grado di gestire senza difficoltà anche numeri elevati di beneficiari della distribuzione, mentre ve ne sono altre che più volte si sono trovate in situazioni di difficoltà, quando non di tensione o addirittura conflittualità. Gli stessi volontari di alcune organizzazioni hanno infatti ammesso la necessità di un presidio delle forze dell’ordine durante lo svolgimento della loro attività.

Altra considerazione riguarda la tipologia di utenza. Dai monitoraggi è risultata una netta prevalenza di persone straniere: il 73% contro il 27% di italiani. Si è riusciti a contattare singole persone solo in rare occasioni, considerando il breve lasso di tempo nel quale esse si concentrano presso la stazione: questo ha impedito di avviare dei primi sperimentali interventi di orientamento e accompagnamento ai servizi, come invece accaduto ad Ostiense e, in parte, a Tiburtina. Si è tuttavia constatata la presenza di numerosi utenti già conosciuti dall’Help Center di Termini e dal Centro Diurno “Binario 95” (almeno una decina). Questo dato è interessante, in quanto mette in evidenza l’importanza del lavoro di rete tra i vari servizi presenti sul territorio cittadino, sia per improntare degli interventi di sostegno, sia per osservare l’evoluzione dei bisogni e delle situazioni di disagio sociale in un’ottica di prevenzione e promozione.



Il piazzale antistante la stazione dispone di un parcheggio a pagamento

S. PIETRO

Informazioni generali

Nome	S. Pietro
Indirizzo	Viale Innocenzo III
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, alberi, panchine, aiuole
Parcheggio	sì, a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	sì, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	sì, POLFER
Altri presidi di sicurezza	sì, telecamere
Entrate	n° 2 collocazione frontale, più entrata dal sottopasso lato via Del Gallo
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì: edicola, bar
Binari	n° 4
Bagni	sì
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.31 da Civitavecchia
Orario ultimo treno	23.50 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00) e notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	8,1
Zone in cui si concentra il disagio	Atrio, piazzale antistante, sottopassaggio lato via Clivio di Monte Del Gallo
Associazioni	Figli di Maria per i piccoli; S. Vincenzo de Paoli; S. Gregorio VII; Volontari per il mondo T.R. 2000; Esercito della salvezza; Volontari della C.R.I. Comitato provinciale di Roma (SASFID)

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Roma S. Pietro





Il sottopassaggio conduce dalla stazione fino a Via Gregorio VII

Collocata vicino alla basilica, la stazione di Roma S. Pietro è stata tra le maggiormente osservate dall'equipe HCM. La struttura del plesso permette di accedervi da due diverse entrate, quella frontale e quella di via Gregorio VII. L'area commerciale è aperta tutto il giorno, i bagni sono aperti e non presenziati, collocati nell'immediata vicinanza della sala d'attesa passeggeri.

Il piazzale antistante è ampio, vi sono panchine e muretti che permettono la sosta. Lungo il binario 1, il sottopassaggio che collega l'area binari con via Gregorio VII (passeggiata del Gelsomino) chiude dalle 21.00 alle 5.00 del mattino. È proprio in questa zona che si è riscontrato un importante numero di persone in stato di disagio. Nei diversi monitoraggi svolti, in orario di apertura del sottopasso, il gruppo HCM ha potuto contattare un folto gruppo di indiani e bengalesi e alcuni uomini provenienti dall'Est Europa, quasi sempre in stato di ubriachezza.

A chiusura del sottopasso, le persone senza dimora si spostano pochi metri dalla stazione, in via Clivio di Monte del Gallo, dove sono presenti, sotto la tettoia della stazione, folti cespugli che permettono di ripararsi e di nascondere oggetti.

Anche all'altezza del binario 1, lato sinistro, dove sono presenti i container di proprietà degli addetti ai lavori della stazione, si sono notati altri giacigli notturni, occupati in questo caso, da persone italiane.

Durante il conteggio effettuato nel corso dell'S-night Count (ore 22.43), la stazione di Roma S. Pietro ha confermato la media dei numeri riscontrati nelle ore serali: 11 persone, per lo più uomini di nazionalità straniera.



Nei pressi dell'ingresso stazione, all'interno di alcune aree recintate, trovano dimora per la notte, alcuni uomini



All'interno del sottopassaggio e all'uscita dello stesso, in prossimità del bar, si radunano e passano la notte alcune PSD, dedite all'alcolismo



L'ingresso provvisorio della stazione, causa lavori in corso, visto dal viale antistante, sottostante la tangenziale



Un operatore HCM, nella sala d'attesa



In un'area adiacente al binario 1, tra alcuni prefabbricati delle FS, abbiamo rinvenuto tracce di un insediamento. Da personale delle FS abbiamo appreso della presenza stabile di una donna nell'area.

5.2.2 STAZIONI SECONDARIE

Acqua Acetosa	Appiano	Aurelia
Balduina	Capannelle	Centro Rai
Due Ponti	Euclide	Fidene
Flaminio	Gemelli	Grottarossa
Ipogeo degli ottavi	Magliana	Monte Antenne
Monte Mario	Muratella	Nomentana
Nuovo Salario	La Rustica Città	Ottavia
Palmiro Togliatti	Porta S. Paolo	Quattro Venti
S. Filippo Neri	Saxa Rubra	Serenissima
Tor di Quinto	Tor di Valle	Tor Sapienza
Torricola	Valle Aurelia	Villa Bonelli



ACQUA ACETOSA

Informazioni generali

Nome	Acqua Acetosa
Indirizzo	Piazza della Stazione dell'Acqua Acetosa
Ente gestore	Met.ro

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì (vigilanza privata)
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	no automatiche: sì (biglietti metrebus)
Sala d'attesa	sì, con due panchine
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.58 da Roma Flaminio
Orario ultimo treno	22.44 per Roma Flaminio

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Un convoglio in transito nella stazione

La stazione dell'Acqua Acetosa è collocata nelle vicinanze del Quartiere Parioli, zona centrale, benestante e densamente abitata della città di Roma. Nonostante questo, l'area vicina al plesso è piuttosto isolata e poco frequentata durante le ore notturne. Gli orari del primo e dell'ultimo treno consentono alla stazione di rimanere chiusa dalle ore 23 alle ore 5 circa, mentre i tornelli che regolano l'accesso all'atrio, munito di due panchine vicine al portone, la rendono poco "appetibile" per una eventuale persona in cerca di riparo o di un posto dove riposare. Dal punto di vista del disagio sociale, i rilevamenti hanno confermato l'assenza di persone senza dimora. Oltre alle considerazioni precedenti, la ragione sta nel fatto che non vi sono

attività commerciali nelle vicinanze: il plesso, considerata anche la scarsa disponibilità di parcheggio, non è teatro di un flusso particolarmente consistente di passeggeri. A ciò si aggiunga anche il fatto che la tratta metropolitana della Ferrovia Regionale FR 3 Roma-Viterbo, gestita dall'azienda Met.Ro., è presidiata da un servizio di vigilanza mobile che monitora a ciclo continuo tutte le stazioni: questo costituisce un deterrente per chi intenda eleggere il plesso a luogo di dimora o di riparo.

L'unico elemento di criticità è stato rilevato durante il monitoraggio notturno effettuato contestualmente all'"S-night Count": in tale occasione infatti, nei pressi della stazione sono stati osservati fenomeni di prostituzione femminile.



L'ingresso principale della stazione Acqua Acetosa



L'atrio della stazione è munito di panchine per l'attesa dei treni, tuttavia vi si può accedere solo dopo aver varcato i tornelli con il regolare titolo di viaggio

APPIANO

Informazioni generali

Nome	Appiano
Indirizzo	Via Appiano
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì, videosorveglianza e colonnine SOS per chiamate d'emergenza
Entrate	n° 2, entrambe laterali
Biglietteria	non rilevate automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no, solo un bar adiacente la stazione
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, mediante cancello automatico. Tuttavia nel corso dei monitoraggi notturni si è rilevato che i cancelli non vengono chiusi e la stazione rimane accessibile
Orario primo treno	4.57 da Roma Ostiense
Orario ultimo treno	23.44 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Appiano





L'atrio

La stazione di Appiano, situata sull'omonima via, appare moderna, in buone condizioni e sufficientemente illuminata. È collocata in una zona molto popolosa del quartiere Balduina-Medaglie D'Oro e il suo inserimento nel tessuto abitativo della città contribuisce a renderla frequentata e sicura, nonostante si tratti di una stazione secondaria. L'assenza di un parcheggio nelle vicinanze, l'ingresso poco evidente e distante dagli snodi centrali delle principali linee di mezzi pubblici, costituiscono insieme causa ed effetto della bassa frequentazione di passeggeri rilevata nel corso dei monitoraggi. La stazione ha una struttura architettonica particolare: l'area binari è sottostante rispetto all'ingresso principale, ma sopraelevata rispetto ai due ingressi secondari, disposti in parallelo con due scalinate chiuse, che fiancheggiano la linea dei binari. La struttura non dispone di grandi spazi per la sosta, dunque appare poco appetibile per persone in condizioni di disagio, in cerca di uno spazio dove dormire o sostare. L'assenza di esercizi commerciali e di servizi passeggeri all'interno, la chiusura notturna, mediante cancello meccanico ad azionamento manuale e la presenza di numerose telecamere di videosorveglianza, disincentivano l'afflusso di emarginati e contemporaneamente sembrano garantire sufficienti standard di sicurezza. Va detto che, nel corso dei monitoraggi notturni, si è constatato che i cancelli possono rimanere aperti durante la notte, senza particolari criticità per sicurezza e disagio sociale.



L'accesso alla scala mobile



L'area binari

Roma Aurelia



tecnica

HELP CENTER MOBILE
OBSERVATORIO REGIONALE SUL DISAGIO E LA SOLIDARIETA' NELLE STAZIONI



REGIONE
LAZIO

AURELIA

Informazioni generali

Nome	Aurelia
Indirizzo	Via della Stazione Aurelia
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, panchine, bagni (due blocchi)
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì (3 linee)
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2 collocazione frontale, posteriore
Biglietteria	sì (nel piazzale) no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 4 (2 destinati al transito)
Bagni	sì, collocati sul piazzale, liberi e impresenziati
Chiusura struttura	sì (cancello manuale)
Orario primo treno	5.51 da Roma Termini
Orario ultimo treno	23.47 per Civitavecchia

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	1
Zone in cui si concentra il disagio	sottopassaggio
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'accesso al sottopassaggio è regolato da un cancello a chiusura manuale

Collocata sulla direttrice che dal litorale tirrenico laziale e toscano conduce all'ingresso in città nelle vicinanze della Basilica di S. Pietro, è uno snodo strategico soprattutto per i pullman turistici provenienti da nord, tanto che vi è situato il check-point per l'ingresso a Roma. La stazione è in tal senso ben attrezzata, con una segnaletica puntuale per i pullman turistici ed un ampio parcheggio dedicato. La destinazione "turistica" del plesso si riscontra anche nella disponibilità di servizi igienici pubblici, di servizi ai viaggiatori, di esercizi commerciali, edicole. La parte dell'edificio dedicata al traffico passeggeri appare in discrete condizioni, ben illuminata, comoda e dunque adeguatamente attrezzata. Vi è, invece, un edificio laterale quasi totalmente privo di illuminazione nelle ore notturne e piuttosto trascurato. Un locale, con accesso sul piazzale e sul primo binario, appare in stato di abbandono, chiuso da una

grata, ma privo di una delle due ante della porta a vetri. Se ci si sposta sulla destra di questo edificio, si apre una area di sosta coperta, munita di un camminamento pedonale con panchine in cemento, muretti di cinta dell'altezza di circa un metro e panchine. Tutta l'area non è illuminata, si intravedono nel buio rifiuti, coperte e vestiti. L'impressione è che lo spazio durante il giorno sia occupato da qualche persona priva di dimora. Certamente, si tratta di un'area che necessita di maggiori cure e che potrebbe essere riqualificata e destinata ad un uso più funzionale.

Tornando al corpo centrale della stazione, proprio in prossimità dell'ingresso sono collocati due prefabbricati con due blocchi di bagni pubblici, anch'essi molto degradati. Durante il monitoraggio notturno si è verificato che non vengono chiusi durante la notte. Dunque, se da un lato l'ubicazione periferica della stazione Aurelia e le difficoltà di collegamento limitano l'afflusso di soggetti in stato di marginalità; dall'altro, la presenza di esercizi commerciali, di servizi igienici pubblici, il grande traffico di turisti, dunque di denaro, la disponibilità di spazi coperti con panchine relativamente appartate, la rendono una struttura potenzialmente "appetibile" per chi è in cerca di riparo, di un luogo dove dormire, di uno spazio di sosta.

La chiusura notturna del plesso ferroviario non è completa, in quanto il cancello manuale blocca esclusivamente i sottopassaggi per l'attraversamento dei binari. Durante il monitoraggio notturno, infatti, condotto in occasione dell' "S -Night Count", è stata riscontrata la presenza di un uomo, probabilmente straniero, di età compresa tra i 40 e i 59 anni, avvistato mentre dormiva sugli scalini che conducono al sottopassaggio.

Dal punto di vista della sicurezza, contrariamente al trend delle altre stazioni minori della città, non sono stati individuati apparecchi di videosorveglianza, né risultano presidi di forze dell'ordine nelle ore notturne, mentre appare sufficientemente curata l'illuminazione della zona.

L'isolamento del plesso, accessibile e totalmente impresenziato durante le ore notturne, limita la percezione di sicurezza.



L'area adiacente al binario 1



I due blocchi di bagni pubblici: aperti, gratuiti e impresenziati



Sporcizia, coperte e vestiario sparso testimoniano la presenza di persone senza dimora



Segnaletica stazione



BALDUINA

Informazioni generali

Nome	Balduina
Indirizzo	Via Damiano Chiesa
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì, colonnine SOS
Entrate	n° 2, frontale e posteriore
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 4
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, mediante cancello automatico. Tuttavia nel corso dei monitoraggi notturni si è rilevato che i cancelli non vengono chiusi e la stazione rimane accessibile
Orario primo treno	4.59 da Roma Ostiense
Orario ultimo treno	23.42 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Lampio atrio di Roma Balduina, moderno, illuminato ed accessibile ai portatori di handicap

Analogamente alla stazione Appiano, la stazione Balduina è più assimilabile alle stazioni della Metropolitana che non a quelle ferroviarie più periferiche: anch'essa ha binari sotterranei, anch'essa non offre servizi passeggeri, non ospita attività commerciali e non è presenziata da personale FS o di altro genere.

Queste caratteristiche, oltre all'assenza di luoghi riparati e riscaldati non esposti alla vista di tutti i passeggeri e all'assenza di bagni pubblici gratuiti, disincentivano fortemente la presenza di persone in stato di marginalità. Se a ciò si aggiunge il fatto che il quartiere Balduina, tradizionalmente benestante, non fa registrare presenze rilevanti di persone senza dimora, si comprende la ragione per cui i monitorag-

gi effettuati hanno fornito un quadro della stazione rassicurante dal punto di vista delle emergenze sociali.

Per quanto riguarda la sicurezza, si può affermare che le colonnine SOS ancora imballate, rivelano un tentativo di adeguamento agli standard.

Il plesso, dotato di un cancello automatico ad attivazione manuale, che ne prevede la chiusura nelle ore notturne, è stato tuttavia trovato aperto ed accessibile, nel corso del sopralluogo notturno effettuato in occasione dell' "S - night count".



L'area binari: l'imballaggio in cartone visibile sulla sinistra cela la colonnina SOS in allestimento. Tutta la tratta Fr 3 ne è provvista



Treno in arrivo

CAPANNELLE

Informazioni generali

Nome	Capannelle
Indirizzo	Via della Stazione di Capannelle
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no (saltuariamente camionetta carabinieri)
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale (più un piccolo cancello che fa da ingresso secondario)
Biglietteria	no automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì: edicola, bar
Binari	n° 2
Bagni	sì
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	4.09 da Roma Tiburtina
Orario ultimo treno	23.24 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'area Binari con treno in transito

La stazione è piuttosto isolata, ubicata in un quartiere benestante. In occasione dei monitoraggi si è effettuato un colloquio con gli agenti della pattuglia dei Carabinieri, che sono stati informati del nostro servizio e ai quali sono stati lasciati i recapiti e i documenti degli operatori HCM per eventuali emergenze. Uno degli agenti riferisce di alcuni problemi passati a causa della vicinanza di un campo Rom, che ora sembrerebbero risolti.

All'interno della struttura, la biglietteria automatica è stata trovata danneggiata. Nel monitoraggio svolto dagli operatori dell'HCM nelle ore notturne la stazione, seppur aperta, non ha presentato segni evidenti di degrado sociale. La collocazione e la saltuaria presenza di forze dell'ordine potrebbero essere considerati fattori

sfavorevoli per coloro in cerca di un posto ove passare la notte.

CENTRO RAI

Informazioni generali

Nome	Centro Rai
Indirizzo	Via Flaminia, 1088
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	06.46 da Flaminio
Orario ultimo treno	21.07 per Flaminio

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Si tratta di una stazione molto piccola, destinata all'uso pressochè esclusivo dei dipendenti del Centro Rai e dunque scarsamente frequentata, collocata nelle immediate adiacenze di un tratto ad alto scorrimento della Via Flaminia. Priva di bagni pubblici, di sportelli per l'erogazione di titoli di viaggio, di esercizi commerciali o di altri servizi ai viaggiatori, non offre spazi particolarmente riparati che possano renderla appetibile per persone in cerca di ricovero. Dal punto di vista del disagio sociale, non presenta particolari criticità. La scarsa frequentazione che la caratterizza, in particolare in orari che non coincidono con i movimenti dei dipendenti RAI, può indurre una sensazione di lieve insicurezza e di abbandono, tuttavia non si ravvisano elementi che possano costituire una minaccia effettiva. Dal punto di vista della manutenzione, si percepisce invece una certa trascuratezza, parallelamente alla necessità di un ammodernamento che ne migliori la fruibilità e la renda più visibile per chi vi sopraggiunga dalla Via Flaminia.

DUE PONTI

Informazioni generali

Nome	Due Ponti
Indirizzo	Via Vitorchiano
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	6.22 da Flaminio
Orario ultimo treno	21.51 per Flaminio

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00) notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale







La cartellonistica, coperta da graffiti, rende incomprensibili le indicazioni. Il cartello con il nome della stazione, inoltre, per colori, struttura e caratteri, appare differente da tutti quelli delle altre stazioni.

Tra le stazioni all'interno del raccordo anulare, la stazione Due Ponti è tra le meno adeguate sia dal punto di vista della sicurezza, sia dal punto di vista del decoro. Ubicata in una zona a scarsa residenzialità, tra il fiume Tevere e Via Flaminia Nuova, sorge in Via Vitorchiano, una strada stretta e angusta scarsamente illuminata e poco visibile. La stessa segnaletica sulla via Flaminia appare molto approssimativa, tanto da render difficoltoso raggiungere la stazione agli stessi operatori Help Center Mobile, pur muniti di mappa. Ciò pone dei dubbi anche in merito alla fruibilità dello scalo, raggiungibile esclusivamente per mezzo di automobile, non essendovi nelle vicinanze fermate del servizio di trasporto pubblico.

In realtà il suo utilizzo sembra

potrebbe essere circoscritto alla sede del Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri e di alcuni Istituti di Ricerca della Facoltà di Medicina dell'Università La Sapienza e, in misura minore dai pochi turisti che soggiornano in un albergo nelle vicinanze, fattore che spiega la presenza di cartelli di informazioni ferroviarie in lingua tedesca.

La struttura appare molto fatiscente, quasi in stato di abbandono, le indicazioni per i passeggeri assenti o illeggibili, l'illuminazione scarsa ed il fatto che intorno vi sorgano ruderi, case abbandonate, o uffici completamente vuoti durante le ore serali e notturne, aggrava la percezione di forte insicurezza nel viaggiatore o nel cittadino che vi si soffermi o semplicemente vi transiti. Durante i monitoraggi non è stata rilevata alcuna presenza di persone senza dimora. La situazione è stata confermata anche in occasione dell' "S - night Count", quando gli operatori hanno effettuato un sopralluogo intorno alla mezzanotte. Le condizioni di totale isolamento e abbandono della stazione, l'assenza di servizi igienici e di attività commerciali non la configurano come un luogo adatto a persone in cerca di riparo.



La stazione vista dal parcheggio antistante

Va detto che, nel corso dei monitoraggi, si è constatato come sia previsto per un piano di ristrutturazione e adeguamento, per quanto, al di là di là dell'installazione di recinzioni e cartelli di cantiere, non si siano riscontrati avanzamenti nello stato dei lavori nel corso dei dodici mesi di attività dell'HCM. La ristrutturazione della stazione rientra nel progetto di ammodernamento degli scali ferroviari della tratta urbana della linea Roma Nord - Viterbo, predisposto dall'ente gestore Met.Ro. Metropolitane di Roma, e già completato per quanto riguarda le stazioni Monte Antenne e Tor di Quinto.



Cartello in lingua italiana e tedesca: la stazione è utilizzata da turisti soggiornanti negli alberghi limitrofi



Un particolare dell'atrio: un gatto adagiato su di una caldaia conferma lo stato di abbandono del plesso

STAZIONE EUROLINE



05880
40 T3

HELP CENTER
OSSERVATORIO REGIONALE SUL DISAGIO E LA...

EUCLIDE

Informazioni generali

Nome	Euclide
Indirizzo	Piazza Euclide
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no, solo fermate bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì, vigilanza privata
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	6.09 da Viterbo
Orario ultimo treno	22.25 per Flaminio

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00) notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





La stazione è situata sotto un caseggiato cittadino

La stazione Euclide ad un occhio poco attento può risultare quasi invisibile, posizionata all'interno di uno degli edifici che si affacciano sulla grande piazza, e mimetizzata tra un'attività di ristorazione e un chiosco di giornali proprio di fronte. Si tratta di una delle stazioni più frequentate della linea, poiché sorge in una zona densamente abitata e con un'elevata presenza di uffici, il quartiere Parioli. Nell'atrio, di piccole dimensioni, vi è un gabbiotto occupato dal personale di vigilanza. L'accesso ai binari è regolato da tornelli, al di là dei quali ci si affaccia su una prima rampa di scale. Altre due rampe di scale conducono rispettivamente alle banchine di attesa dei treni nelle due direzioni. Come si può notare, la struttura sembra più assimilabile a quella delle stazioni della metropolitana, concepite per un passaggio rapido dei viaggiatori, che non a quella delle stazioni ferroviarie generalmente attrezzate per consentire la sosta dei passeggeri. La stazione, sprovvista di rampe e di ascensori che conducano all'area binari, sotterranea, è stata recentemente attrezzata per garantire l'accessibilità a persone di-

sabili, mediante l'installazione di montascale. Durante i monitoraggi effettuati non è stata mai rilevata alcuna presenza di persone in stato di disagio. Ciò appare inevitabile, se si considera che la piccola fermata Euclide presenta tutte le caratteristiche per disincentivarne l'afflusso: presidio di vigilanza, regolazione del flusso tramite tornelli, assenza di locali riparati, limitatezza degli spazi che non consente di passare inosservati, assenza di servizi igienici e di luoghi che favoriscano la sosta dei viaggiatori consentendo attività di "questua". Va altresì sottolineato che a ciò contribuisce anche l'ubicazione della stazione, collocata in un quartiere molto benestante, fortemente presidiato da servizi di sicurezza e vigilanza e da altre forme di controllo sociale, con una bassa incidenza di fenomeni di marginalità e devianza.



L'ingresso della stazione

FIDENE

Informazioni generali

Nome	Fidene
Indirizzo	Largo Don Antonio Penazzi
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, con aiuole e panchine
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no (assente videosorveglianza)
Entrate	n° 1, collocazione frontale (più un piccolo cancello che fa da ingresso secondario)
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	sì, bar tabacchi
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, mediante cancello automatico
Orario primo treno	5.30 da Orte
Orario ultimo treno	23.00 per Orte

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza

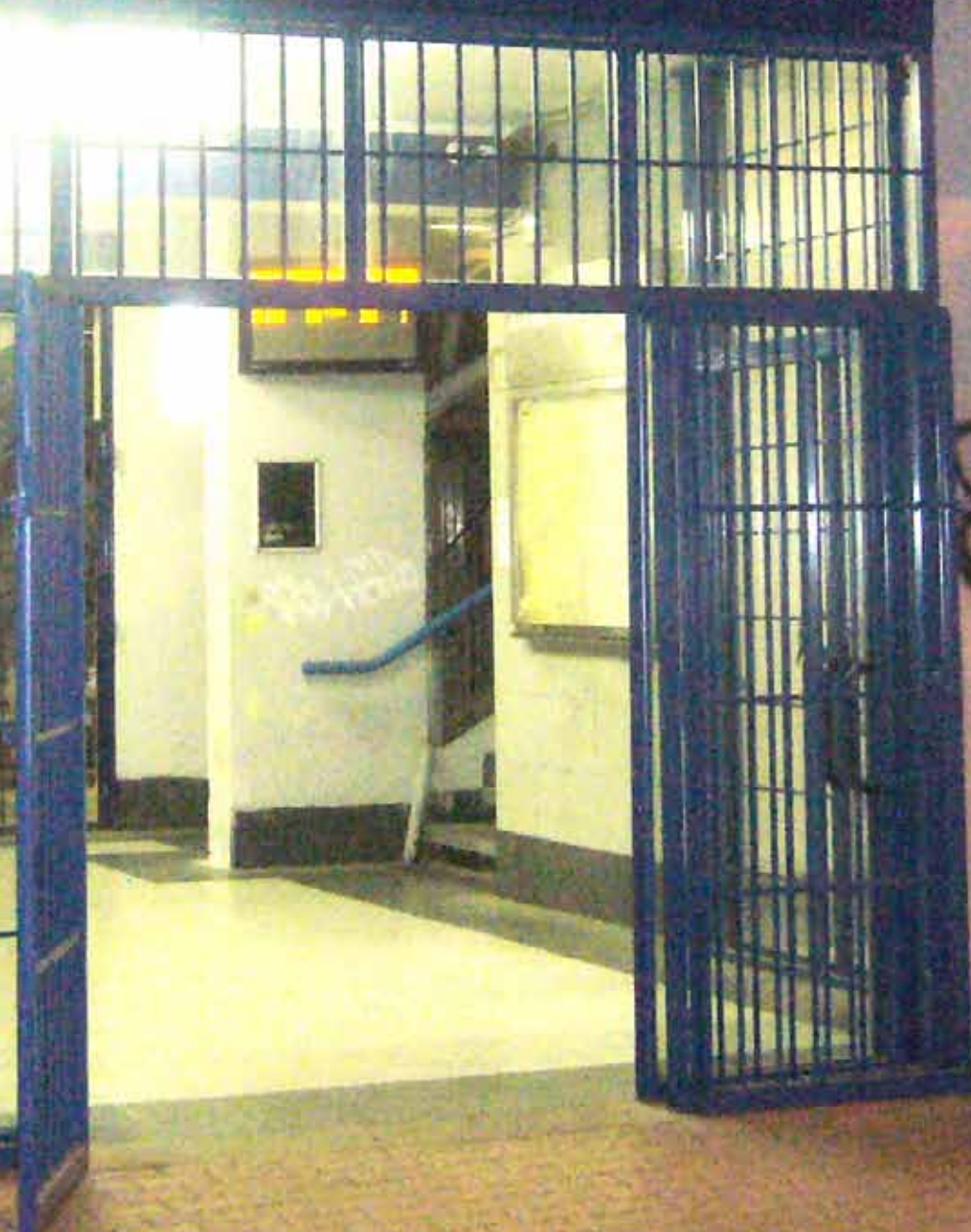


Disagio sociale



Fidene 

Servizio Metropolitano  **RFI**





La stazione Fidene, dopo l'ultimo treno, viene chiusa tramite un cancello a serratura manuale

La stazione Fidene si trova vicino alle abitazioni dell'omonimo quartiere della zona nord della capitale e risulta piuttosto frequentata. La struttura, come quella delle altre stazioni della stessa linea, è moderna e funzionale. Vi è un'attenzione particolare per le persone diversamente abili, che hanno un accesso garantito da rampe ampie e agevoli, nonché da un percorso sopraelevato che mette in comunicazione le banchine nelle due direzioni. È assente, sia all'esterno che all'interno, un sistema di videosorveglianza, diversamente dalle altre stazioni più moderne della stessa linea. La stazione è predisposta per chiudere al pubblico durante le ore di inattività notturna, elemento che disincentiva l'afflusso di persone senza dimora in cerca di riparo, per quanto, all'atto pratico, durante il monitoraggio notturno "S-night Count" gli operatori abbia-

mo potuto verificare che l'impianto era invece accessibile ben oltre l'orario di chiusura, previsto dopo il transito dell'ultimo treno. In linea teorica, chiunque avrebbe potuto introdursi indisturbato per pernottarvi. Va detto che in realtà la stazione non offre spazi particolarmente riparati, né una frequentazione tale da garantire un certo grado di sicurezza per la stessa persona senza dimora, né tanto meno possibilità di sostentamento mediante attività di "questua" o altri espedienti. Ciò è dovuto in parte all'assenza di esercizi commerciali. All'esterno dell'edificio vi è un bar tabacchi inaugurato negli ultimi mesi del 2009, il cui titolare ha il delicato compito di aprire e chiudere i cancelli della stazione in concomitanza, rispettivamente, con il primo e l'ultimo treno del giorno; ha, quindi, anche una funzione di vigilanza. Non è stata rilevata la presenza di persone in stato di marginalità nelle fasce orarie del monitoraggio.



Le lunghe e moderne rampe, illuminate e coperte, consentono anche ai disabili, l'accesso ad entrambi i binari, grazie ad un passaggio sopraelevato che sovrasta i binari



Sulla parete destra dell'atrio, l'ingresso di un locale in allestimento, probabilmente destinato a spazio commerciale. Analogie con la stazione Nuovo Salario, architettonicamente molto simile



Il passaggio sopraelevato per l'accesso al binario 2, direzione Roma Tiburtina

FERRUVIA ROMA VITER

URBANO PIAZZALE FLAMINIO - PIAZZA EUCLIDE PAR



FLAMINIO

Informazioni generali

Nome	Flaminio
Indirizzo	Piazzale Flaminio
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no (ma vi è la fermata Met.Ro. "Flaminio")
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	sì
Binari	n° 2
Bagni	sì (nell'atrio, non presenziati)
Chiusura struttura	sì (cancello)
Orario primo treno	06.12 da Viterbo
Orario ultimo treno	22.28 da Viterbo

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'accesso ai binari è regolato da tornelli



L'area adiacente al binario 1

La stazione Flaminio è il capolinea romano della linea per Civita Castellana e Viterbo. Fu inaugurata il 28 ottobre 1932 (decennale della Marcia su Roma). Da qui partono sia i treni urbani, che fermano alla stazione Montebello, che i convogli extraurbani per e da Viterbo. La stazione Flaminio è uno dei nodi di scambio più importanti della zona centrale della città. Il flusso di passeggeri è elevato, anche perchè per la sua posizione, da cui è possibile effettuare itinerari turistici, ne fa una delle stazioni più frequentate dai turisti. Accanto vi è la stazione Metro Flaminio. Il plesso si affaccia su un piazzale che per tutto il giorno è gremito di bancarelle. Durante il primo monitoraggio dell'HCM nel piazzale è stata notata la grande quantità di rifiuti lasciati dai banchi; ma in occasione dell'"S-night count" la situazione appare diversa: la piazza è pulita e non versa in condizioni di degrado.

Appena entrati, sulla sinistra, vi è un bar tabacchi che vende anche i biglietti. L'acquisto dei titoli di viaggio è possibile, inoltre, sia presso la biglietteria (aperta dalle 6.50 alle 20.30), sia mediante le biglietterie automatiche. Nell'atrio, sulla destra, sono posizionati i bagni, non presenziati e accessibili anche a chi non deve prendere il treno, ma chiusi nelle ore serali. Per accedere all'area binari occorre, invece, oltrepassare i tornelli. La presenza dei tornelli rende difficile l'accesso a chi è sprovvisto di biglietto e scoraggia lo stazionamento di persone senza dimora, così come la chiusura degli imponenti portoni della struttura, dopo l'ultimo treno.

GEMELLI

Informazioni generali

Nome	Gemelli
Indirizzo	Via della Pineta Sacchetti
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, solo fermata
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì, videosorveglianza
Entrate	n° 3 collocazione frontale, posteriore e superiore
Biglietteria	no automatiche: sì, ma non funzionante
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì (mediante cancello automatico a chiavetta)
Orario primo treno	5.02 (da Roma Ostiense)
Orario ultimo treno	23.39 (per Roma Ostiense)

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Gemelli

Uscita/Exit Ai Treni/To Trains

Ai Treni/To Trains





L'ingresso al piano inferiore della stazione affaccia su un parcheggio (sul lato opposto di Via della Pineta Sacchetti)

Collocata lungo la linea metropolitana e regionale, che collega i principali ospedali di Roma nord (Gemelli, S.Filippo Neri, S.Maria della Pietà) e prosegue fino a Cesano e Viterbo, la stazione Gemelli è caratterizzata da un flusso particolarmente intenso di passeggeri, per lo più in prima mattinata e nel tardo pomeriggio. Anche in ragione della particolare intensità del traffico che rende problematico il trasporto su strada nella zona, essa costituisce il più rapido ed efficace collegamento con l'Ospedale Gemelli e l'adiacente Università Cattolica, e ne risulta fortemente condizionata per quanto riguarda gli orari, le dinamiche e l'intensità del passaggio di pendolari, per lo più studenti, medici, famigliari dei pazienti, impegnati e lavoratori dell'indotto. Conseguentemente, la stazione risulta quasi completamente deserta negli orari successivi alle ore 20 e precedenti le ore 7.30. A questa caratteristica si aggiunge la

collocazione in una zona piuttosto buia, soprattutto per quanto riguarda il parcheggio retrostante, nonché la conformazione strutturale: tre livelli e diverse rampe di scale e corridoi, con ben tre uscite su lati diversi. Tutto questo induce un senso di particolare insicurezza nelle ore serali e notturne, nonostante sia presente un impianto di videosorveglianza. Anche dal punto di vista del decoro e delle generali condizioni di manutenzione dell'impianto, la constatazione di atti di vandalismo e manomissione delle biglietterie automatiche, nonché di effrazione dei vetri di protezione delle bacheche che riportano gli orari dei treni, fa supporre che, in certe ore, i frequentatori più malintenzionati agiscano indisturbati. A tal proposito, nonostante la struttura sia dotata di cancelli automatici ad attivazione manuale per impedire l'accesso dall'esterno negli orari di inattività, il monitoraggio effettuato alle 3 del mattino tra il 17 ed il 18 ottobre 2010 in occasione dell' "S-Night Count", ha rivelato come in realtà la stazione resti aperta.



Ampio spazio interno al livello intermedio. La rampa conduce all'uscita su Via della Pineta Sacchetti, mentre il corridoio sullo sfondo conduce direttamente all'ingresso al Policlinico Gemelli



Biglietteria fuori uso, si notano segni di scasso

Per quanto riguarda la presenza di forme di disagio sociale, non si sono riscontrati elementi di rilievo, eccezion fatta per alcune forme di mendicizia praticate da sporadiche presenza di nomadi in orari in cui il flusso passeggeri è più intenso. L'assenza di persone senza dimora che vi pernottino appare determinata da alcune caratteristiche che, nonostante l'accessibilità notturna, ne disincentivano l'utilizzo come ricovero notturno: in particolare la distanza dal centro della città, l'assenza di esercizi commerciali e servizi, la collocazione in una zona quasi completamente inattiva nelle ore notturne. Non è da trascurare inoltre la conformazione della struttura particolarmente esposta a correnti di aria fredda e scarsamente riscaldata.

GROTTAROSSA

Informazioni generali

Nome	Grottarossa
Indirizzo	Via della Stazione Grottarossa
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus sulla vicina Via Flaminia
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, tramite cancello a chiusura manuale, tuttavia, in occasione del monitoraggio notturno S-Night Count, il cancello era aperto
Orario primo treno	non rilevato
Orario ultimo treno	non rilevato

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'area binari

Collocata in una zona isolata e poco illuminata, adiacente ad un tratto ad alto scorrimento della Via Flaminia, la stazione deve la sua attività essenzialmente all'ampio deposito Atac che vi sorge di fronte e alla vicinanza all'ospedale S.Andrea. La stazione è fronteggiata da un vasto parcheggio impresenziato e libero, in condizioni di evidente trascuratezza, ai limiti dell'abbandono, pervaso da rifiuti e poco illuminato. Durante il monitoraggio notturno del S-night count, effettuato intorno alla mezzanotte del 17 ottobre 2011, il parcheggio era occupato da, forse quelle dei conducenti ATAC in servizio notturno. La struttura non offre luoghi di riparo, né servizi ai viaggiatori. Sono assenti sportelli di biglietteria, punti di ristoro, bagni pubblici. La difficile raggiungibilità dal centro della città e l'assenza di abitazioni o esercizi commerciali

nella zona, rende ragione del fatto che, nel corso dei monitoraggi effettuati, non sia stata registrata alcuna presenza di persone senza dimora o, più generalmente, in stato di disagio sociale. Ai bordi del parcheggio, il livello di pulizia è decisamente basso. In ragione di ciò, il 26 novembre 2010, i quotidiani locali comunicano l'avvio di un massiccio intervento di bonifica e raccolta di rifiuti nell'area, sollecitato dalle segnalazioni dei viaggiatori.

Non sono stati riscontrati presidi di sicurezza o altre soluzioni per garantire il controllo della zona, che, d'altro canto, appare troppo difficilmente raggiungibile e troppo scarsamente frequentata per attirare persone senza dimora. Certamente, però, il buio, la desolazione, la scarsa visibilità dell'area, infondono una sensazione di insicurezza che si accentua nelle ore serali e notturne. Si configura, come molte delle stazioni della tratta, come un complesso dedicato unicamente al transito molto rapido, scoraggiando la sosta ed anche forme di stanzialità di ogni altro genere.



L'ampio piazzale antistante la stazione



Degrado e sporcizia sono evidenti nelle aree adiacenti la stazione

IPOGEO DEGLI OTTAVI

Informazioni generali

Nome	Ipogeo degli ottavi
Indirizzo	P. zza della Stazione Ipogeo degli Ottavi
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2, collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	no automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, mediante cancello automatico ad azionamento con chiavetta manuale
Orario primo treno	5.14 da Roma Ostiense
Orario ultimo treno	23.27 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





NO BANCOMAT E CARTE
DI CREDITO
NO CREDIT CARDS
CREDIT KARTE VERBODEN
NO TARJETAS
PAS DE CARTE




MONETE



ANNULLA



ANNUNCI
Gratis e sempre
LOKIKI
www.lokiki.it



TESSERA
MICROCHIP



BANCONOTE





Atrio sotterraneo

Situata nei pressi del quartiere Ottavia, la stazione è circondata da una zona non edificata, quasi disabitata, in un tratto particolarmente angusto e buio, e si caratterizza come nodo di scambio, caratterizzato da un flusso passeggeri molto intenso nelle ore mattutine e nelle ore del tardo pomeriggio-sera. Appare invece completamente vuota dalle ore 20 in poi, poco accogliente per chi vi transiti, considerata l'assenza di presidi di sicurezza, di esercizi commerciali, di bagni pubblici e di altri servizi ai viaggiatori e scarsamente "appetibile" per persone in situazioni di disagio sociale o di emarginazione. Nel corso dei sopralluoghi effettuati in fascia serale e notturna, infatti, gli operatori non hanno intercettato né persone in situazione di disagio, né

viaggiatori, né altri soggetti: si deduce che dalle ore 20 in poi, solo i rarissimi passeggeri dei treni transitino attraverso la struttura per il breve tempo necessario a raggiungere la propria automobile nel parcheggio e allontanarsi. Ciò fa pensare che il luogo sia esposto ad un certo rischio per la sicurezza di chi se ne serve negli orari serali, considerata anche la scarsa illuminazione delle aree esterne. Da notare inoltre il fatto che durante il sopralluogo effettuato in fascia notturna (ore 3.50 circa), la stazione era aperta e totalmente accessibile, nonostante, dopo il passaggio dell'ultimo treno alle 23.27, dovesse essere chiusa mediante un cancello fino alle 5 del mattino. Da segnalare anche la scarsa manutenzione dell'ascensore per disabili (privo di illuminazione) e la presenza di una scala mobile fuori uso.



L'area adiacente al binario 1

Magliana



MAGLIANA

Informazioni generali

Nome	Magliana
Indirizzo	via Tempio degli Arvali, 2
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito sul piazzale retrostante
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus con tre linee
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2 una frontale, una sul retro
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	un cancello prevederebbe la chiusura dell'ingresso principale, ma anche di notte rimane aperto. Sul retro l'ingresso non è regolato
Orario primo treno	5.27 da Tiburtina
Orario ultimo treno	23.46 per Tiburtina

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



La stazione Magliana è collocata su di un tratto particolarmente angusto di Via della Magliana, che corre parallelamente ai binari con una carreggiata a due corsie praticamente priva di marciapiede. Stretto tra i binari e Via della Magliana, il piccolo edificio si sviluppa in un'area molto limitata senza parcheggio o piazzale antistante. Per questa ragione il plesso è unicamente un luogo di transito, privo com'è di spazi che vi rendano possibile una sosta prolungata, sia per le autovetture, che per i pedoni. L'unica possibilità di sviluppo si apre sul lato opposto ai binari, dove è stato avviato un cantiere per l'allestimento di un parcheggio. Il versante opposto a via della Magliana, tuttavia, è reso accessibile unicamente da un'angusta e tortuosa strada secondaria. Se, dal punto di vista strutturale, la stazione Magliana

non dispone di luoghi di sosta, la conseguenza sociale è che risulta poco appetibile anche per persone in situazioni di disagio in cerca di riparo. A ciò si deve aggiungere il fatto che sorge in una zona periferica della città, difficilmente raggiungibile dal centro di Roma e priva dei servizi (supermercati, grandi magazzini, negozi) che possono costituire un'attrattiva per chi è dedito all'accattonaggio, all'elemosina, al parcheggio abusivo o ad altri espedienti.

La struttura, inoltre, non è fruibile come riparo notturno, non disponendo di spazi riparati, di sale d'aspetto, di servizi igienici: non sembra, dunque, rispondere a nessuno dei bisogni primari della persona senza dimora.



Gli accessi ai binari



Durante la notte, solo un piccolo cancelletto di accesso ai binari viene chiuso

Per quanto riguarda l'area in allestimento sul lato opposto dell'ingresso principale, due monitoraggi effettuati a circa 15 giorni di distanza, hanno evidenziato l'avanzamento dei lavori e il miglioramento delle condizioni dell'area.

Dal punto di vista sociale non è stata rilevata alcuna situazione di marginalità estrema, eccezion fatta per una donna di giovane età, probabilmente tossicodipendente lungo il sottopassaggio di attraversamento dei binari, avvistata in nel corso di uno dei monitoraggi serali. In effetti, uno dei punti deboli del plesso, sembra riguardare l'isolamento che lo caratterizza nelle ore notturne.

Piuttosto, la connotazione del centro abitato circostante, con i casseggiati dal lato opposto di Via della Magliana, la Piazza e la Par-

rocchia della Madonna di Pompei, caratterizza il flusso passeggeri ed anche la popolazione che gravita nella zona. Le numerose rivendite di prodotti per l'edilizia e di materiali in ferro, rendono la zona ricca di imprese edili, ed intensificano il transito o la residenza di operai, manovali, muratori, talvolta a giornata, provenienti da paesi dell'est Europeo o dall'Africa.

MONTE ANTENNE

Informazioni generali

Nome	Monte Antenne
Indirizzo	Via della Moschea
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì, videosorveglianza
Entrate	n° 1 collocazione frontale
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.55
Orario ultimo treno	23.42

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



MONTE ANTENNE

Azeta

DIR. ROMA DIR. VITERBO





Veduta dell'area binari dalla strada



Uno degli ascensori disabili per l'accesso ai binari è guasto

Collocata tra Via della Moschea e la zona degli impianti sportivi dell'Acqua Acetosa, la stazione di Monte Antenne sorge in una zona praticamente inabitata, destinata unicamente ad assicurare il collegamento con l'area sportiva della zona e con l'adiacente Moschea. Nel corso dei rilevamenti notturni, la stazione e l'area circostante appaiono completamente vuote. Moderna, illuminata e ben conservata, si tratta di una stazione che poco si presta alla sosta: priva di esercizi commerciali, di ampi spazi comuni e riparati, di servizi igienici o servizi di assistenza alla clientela. È piuttosto un complesso destinato alla fermata rapida. La presenza sull'ingresso da Via della Moschea di un gabbiotto prefabbricato fa pensare che la stazione, durante le ore del giorno, sia presenziata da un custode. Dal punto di vista della sicurezza, l'assenza di quartieri abitati e di presidi di polizia nella zona, viene compensata da un diffuso impianto di videosorveglianza. Da segnalare, inoltre, il fatto che uno degli ascensori per la discesa alle banchine dei disabili è risultato guasto. Probabilmente a causa della posizione isolata del plesso, non è stata rilevata la presenza di persone senza dimora nelle fasce orarie in cui sono stati effettuati i monitoraggi.



 onds
www.onds.it

HELP CENTER MOBILE



REGIONE
LAZIO

MONTE MARIO

Informazioni generali

Nome	Monte Mario
Indirizzo	Via Castiglioni
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2, collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	sì, presso l'ingresso di Piazza De Santis automatiche: no
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì (bar)
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.05 da Ostiense
Orario ultimo treno	23.36 per Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	1
Zone in cui si concentra il disagio	sottopassaggio
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Collocata nell'omonimo quartiere residenziale, la stazione Monte Mario è la prima della linea Roma-Cesano-Viterbo, in cui in binari riemergono in superficie dopo la lunga tratta sotterranea tra Valle Aurelia e Gemelli. Conseguentemente, anche la struttura ha caratteristiche più vicine alle stazioni ferroviarie tradizionali che non alle stazioni Metro, come invece rilevato per Appiano, Balduina e Gemelli.

L'ingresso da via Castiglioni, a pochi metri da via Trionfale in una zona ad alta popolosità, ricca di negozi, di uffici, e di numerosi istituti scolastici, si affaccia su un piazzale destinato a parcheggio. Nella parte più lontana del parcheggio, poco illuminata e piuttosto trascurata, nel corso delle osservazioni serali sono stati avvistati una automobile abbandonata, piena di masserizie, ed un camper certamente "abitato". Il secondo ingresso, dal



Il bar tabacchi in atrio, chiuso in orario notturno

lato opposto, su Piazza De Santis è destinato, invece, ai grandi collegamenti con la città, in quanto la piazza consta di numerosi capolinea e di un ampio parcheggio. Nel corso del monitoraggio del sottopassaggio che collega i due ingressi, è stato avvistato un ragazzo, probabilmente Rom, che circolava solitario nelle ore di tarda serata lungo il complesso. Gli operatori si sono accertati delle sue condizioni, ed il ragazzo ha assicurato che i genitori sostavano nelle vicinanze in un camper parcheggiato su piazza De Santis.

La presenza dei due camper e dell'auto abbandonata ed utilizzata con ogni probabilità come giaciglio, è stata riscontrata anche durante il monitoraggio effettuato nelle ore notturne (ore 3.10 circa) in occasione dell'S-night count. Non solo, in questo caso è stata avvistata anche una roulotte, sempre in Piazza De Santis.

Per le caratteristiche di cui sopra, la stazione è attraversata da un intenso flusso di passeggeri. Per questa ragione l'atrio, che si affaccia su Via Castiglioni, dispone di biglietterie automatiche e di un bar tabacchi. Tutto questo, evidentemente, espone il plesso alla presenza di persone in condizioni di marginalità, attratte dalla alta frequentazione che può costituire una fonte di reddito mediante accattonaggio o espedienti analoghi. Tuttavia, l'ubicazione della stazione in una zona tutto sommato periferica rispetto al centro della città riduce il fenomeno a dimensioni contenute e non allarmanti.

Come per altre stazioni della linea, l'impianto dovrebbe chiudere dopo l'ultimo treno, in transito alle 23.36, e riaprire intorno alle 5 del mattino (la chiusura è regolata da un cancello ad attivazione automatica mediante una chiavetta). In realtà, durante il monitoraggio effettuato in orario notturno, la stazione era aperta e senza presidi di forze dell'ordine né impianti di videosorveglianza.



L'atrio dell'ingresso da Piazza De Santis



Camper e vetture abbandonate nel parcheggio di Piazza De Santis

MURATELLA

Informazioni generali

Nome	Muratella
Indirizzo	Via della Magliana/ Via A. Testoni
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, a pagamento video sorvegliato, sul retro in Via Testoni, max 5 auto
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì, videosorveglianza nella stazione e sul parcheggio di Via Testoni
Entrate	n° 2 collocazione frontale e retrostante
Biglietteria	non rilevate automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	no (non vi sono cancelli o recinzioni)
Orario primo treno	5.30 da Tiburtina
Orario ultimo treno	23.43 per Fiumicino

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Linea S. Maria S. Angelo - L. Aversa
Linea S. Maria S. Angelo - L. Aversa

Muratella

STA ♡ LOLO TIANO

Linea S. Maria S. Angelo - L. Aversa
Linea S. Maria S. Angelo - L. Aversa



La stazione Muratella

Analogamente alla stazione Magliana, che la precede immediatamente sulla linea Orte-Fara Sabina-Fiumicino Aeroporto, la stazione Muratella non si presta ad essere utilizzata per la sosta o pernottamento notturno. La struttura si trova infatti stretta tra i binari e Via della Magliana, ad essi parallela, in un tratto ad alto scorrimento, privo di marciapiede. Si è riscontrata una certa difficoltà nel parcheggiare l'auto, in quanto non vi è un piazzale nei pressi della stazione, ma solamente una piazzola di sosta sul lato opposto, con una decina di posti. Ne consegue che molte automobili vengono parcheggiate sulle banchine di Via della Magliana in una posizione pericolosa, che restringe notevolmente la carreggiata. Inoltre, considerato che la stazione si trova poco dopo una curva di via della Magliana, in un tratto extraurbano in cui si

raggiungono velocità piuttosto sostenute, la segnaletica stradale è insufficiente, tanto da rendere rischioso l'attraversamento pedonale per raggiungere la ferrovia.

La struttura ha un'estensione molto limitata, costretta nel rettangolo di terreno tra la strada e i binari: non vi è atrio, non vi è sala d'attesa, non vi sono biglietterie, bagni, o altri locali. Unici spazi di sosta sono le panchine dell'area binari coperta da una pensilina ma esposta al vento e aperta sui quattro lati. In sostanza, si tratta di una stazione di puro transito dei passeggeri, senza altri servizi ai viaggiatori. Tutto questo non la rende appetibile per le persone senza dimora che tendenzialmente prediligono luoghi in cui vi siano sosta di persone, servizi gratuiti cui poter accedere e luoghi chiusi e riscaldati nei quali trovare riparo.

Muratella è una delle poche delle stazioni minori della capitale priva di un dispositivo di chiusura al pubblico durante le ore notturne: evidentemente si ritiene improbabile che possa essere "abitata".

A ciò si aggiunge il fatto che la stazione Muratella sorge in una zona priva di abitazioni e di altre attività aperte al pubblico, molto distante dal centro della capitale, circondata da campi incolti e dalla riserva naturale della Tenuta dei Massimi.



La stazione è completamente videosorvegliata all'interno e all'esterno: la funzione di collegamento con la sede del World Food Programme esige standard di sicurezza e controllo elevati.

Sul lato opposto a Via della Magliana, si apre l'ingresso posteriore di Via Testoni, con un parcheggio piuttosto piccolo e la zona di sosta della Navetta di trasporto dei dipendenti del World Food Programme i cui uffici hanno sede nei paraggi. Il parcheggio è videosorvegliato da numerose telecamere. In effetti, nel corso dei monitoraggi, si rileva come il flusso più intenso di passeggeri si attesti tra le 8.00 e le 9.30 del mattino, e tra le 18 e le 19.30 della sera, costituito in gran parte degli impiegati e funzionari degli uffici del WFP e delle altre società che vi hanno sede.



Scala di accesso al sottopassaggio per l'attraversamento dei binari

In generale la stazione appare come un luogo molto isolato, lontano dai centri abitati e poco consigliabile in orari notturni, tuttavia dal punto di vista della sicurezza, è monitorata da un impianto di videosorveglianza molto diffuso, sia all'interno che nei parcheggi esterni. Sono presenti le colonnine S.O.S. per effettuare chiamate d'emergenza.

Roma Nomentana



Roma Nomentana

Linea Seryizio Metropolitan
Binario 1: Fara Sabina - Orte
Binario 2: FC/Micino Aeroporto

Usa
via Adda/Alcibi

NOMENTANA

Informazioni generali

Nome	Nomentana
Indirizzo	Via Val d'Aosta; piazza Addis Abeba
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, solo fermate
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì, videosorveglianza e colonnine SOS (alcune in allestimento)
Entrate	n° 2 collocazione frontale (Via Val d'Aosta) e posteriore (Addis Abeba)
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 4, di cui 2 dei quali solo transito di linee veloci
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, cancello automatico
Orario primo treno	5.40 da Orte
Orario ultimo treno	23.49 per Orte

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	1
Zone in cui si concentra il disagio	sottopassaggio binari
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Esempio di avviso ai viaggiatori

Per posizione, caratteristiche dell'utenza, condizioni strutturali e manutenzione, Roma Nomentana merita un'attenzione particolare rispetto alle altre stazioni dell'area metropolitana della città.

Si tratta di un impianto ad alta frequentazione, collocato tra il quartiere Nomentano ed il quartiere africano, zone ad altissima densità abitativa, popolate da impiegati, lavoratori e professionisti. La stessa tratta, che collega le stazioni di Fara Sabina e Monterotondo, nonché l'importante snodo ferroviario di Orte, con l'aeroporto di Fiumicino, attraversando tutte le principali stazioni del semicerchio Roma nord-est-sud, è una delle più frequentate della città. I passeggeri informalmente interrogati, riferiscono di un servizio sovraffollato di viaggiatori e lavoratori soprattutto nelle ore mattutine e serali. All'imponente clientela non sembra tuttavia corrispondere un'adeguata efficienza del servizio. Tralasciando questioni legate alla frequenza ed alla funzionalità dei treni, è la stessa struttura della stazione in esame a mostrare numerose problematiche.

L'ingresso di via Val d'Aosta, con l'adiacente parcheggio gratuito, per la verità non sufficientemente capiente per assolvere alla funzione di parcheggio di scambio, mostra strutture fatiscenti, pareti

coperte da graffiti, illuminazione approssimativa, cancelli e ringhiere metalliche arrugginite. Anche le informazioni per i viaggiatori sono carenti: manca il tabellone arrivi (probabilmente in conseguenza di un atto di vandalismo) e la cartellonistica improvvisata.

La stazione non dispone di un atrio chiuso, di servizi igienici pubblici, di altri servizi per i viaggiatori o di attività commerciali ed è pertanto poco interessante per persone in stato di marginalità. L'accesso da via Val D'Aosta è regolato da un cancello manuale a chiavistello che viene chiuso dopo l'ultimo treno alle 23.49 e riaperto poco prima del primo treno alle 5.40. Immediatamente dopo l'ingresso, una rampa di scale conduce al corridoio sotterraneo che, passando sotto a due binari destinati al transito senza fermata, conduce all'area binari destinati alla linea Orte-Fiumicino servita dalla stazione. Il sottopassaggio lungo, angusto, poco illuminato, è accessibile anche mediante una rampa per disabili completamente buia. L'effetto sul passeggero è una forte sensazione di insicurezza e di trascuratezza.

La parte certamente più degradata è il corridoio che conduce all'ingresso di Piazza Addis Abeba e le rampe all'aperto che vi salgono attraversando un'aiuola alberata ed appartata, che mostra i segni di una frequentazione notturna e diurna piuttosto turbolenta.

Le rampe, infestate da odore di urina, bottiglie di birra in frantumi, rifiuti di vario genere, sono buie ed isolate, per quanto un impianto di videosorveglianza le presidi. Nei prati alberati adiacenti, non visibili dalle strade vicine in quanto coperti dalla boscaglia sono evidenti i segni della presenza di gruppi di persone dedite all'alcol che utilizzano lo spazio per mangiare, espletare i propri bisogni fisiologici e, in qualche occasione, pernottare: avanzi di cibo, rifiuti, numerose bottiglie di birra, coperte, abiti usati ed escrezioni organiche sono sparse nell'area, che, per altro, non è coperta dal campo visivo delle telecamere di videosorveglianza, orientate più specificamente sulle rampe. In occasione dei sopralluoghi, alcune persone sono state viste nella zona. Non sono state invece rilevate altre presenze di persone senza dimora, nemmeno durante il monitoraggio notturno effettuato in occasione dell'S night count. Segno che evidentemente lo stato di degrado della stazione non la rende attraente come riparo.



Le scritte ricoprono anche le bacheche con gli orari dei treni. L'orario delle partenze è del tutto assente



La lunga rampa di accesso ai binari per i disabili è completamente al buio



Anche il lungo corridoio che collega le due uscite, passando sotto la tangenziale, è poco illuminato



Lo stato di degrado della rampa di ingresso da Piazza Addis Abeba



Sporcizia nell'area circostante

Nuovo Salario



Minore 1

AREA CONTROLLATA
DA SISTEMI DI VIDEOSORVEGLIANZA
IN CASO DI INFORTUNO
COMPLETTARE E NUMERARE
NECESSITATE DI SOCCORSO

ALBERGO
Caffè
Pia

Per info Vodafone Wind Tre
LOTTO - SUPERenalotto



TALKING

WATH

NUOVO SALARIO

Informazioni generali

Nome	Nuovo Salario
Indirizzo	Piazzale della Stazione Nuovo Salario
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì (aiuole)
Parcheggio	sì, uno gratuito davanti l'ingresso; l'altro, a due livelli, è a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	no, fermata di 6 linee di autobus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no, videosorveglianza nel parcheggio, ma non all'interno del plesso
Entrate	n° 1 collocazione frontale
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	sì (bar tabacchi)
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, mediante cancello automatico
Orario primo treno	5.34 da Orte
Orario ultimo treno	23.55 per Orte

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'operatrice si accinge a scendere dall'Help Center Mobile: sullo sfondo la stazione Nuovo Salario

Il grande parcheggio a due piani sul piazzale antistante la stazione Nuovo Salario attesta inequivocabilmente il suo carattere di stazione di scambio. Collocata tra il quartiere omonimo e Prati Fiscali, funge da principale collegamento con la stazione Tiburtina, ma anche con l'Aeroporto di Fiumicino, soprattutto per i lavoratori provenienti dalla Sabina, dai paesi dell'hinterland romano e dai quartieri residenziali della zona.

Dal punto di vista della sicurezza, dell'accessibilità e delle problematiche sociali, la stazione sembra adeguatamente attrezzata e non fa rilevare elementi degni di nota. In passato, conseguentemente alla presenza di alcuni campi rom in zona,

la stazione aveva dovuto fronteggiare fenomeni di mendicizia da parte di alcune famiglie nomadi, ma, allo stato attuale, non si riscontrano criticità di questo genere. Lo stesso si può dire di alcuni fenomeni di prostituzione, che vi si erano manifestati in passato.

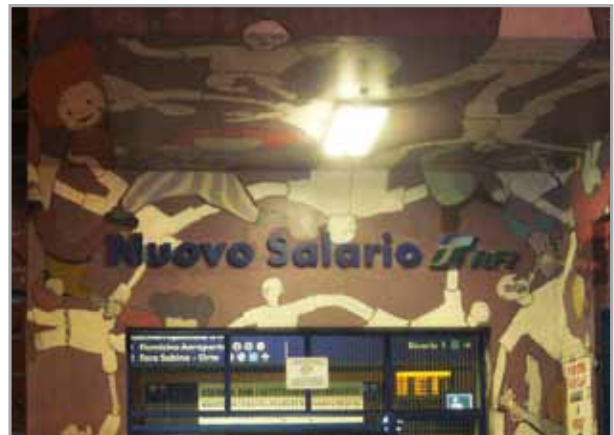
La struttura, che presenta molte analogie con la stazione Fidene, è accessibile attraverso un unico ingresso frontale con un cancello attivabile mediante un interruttore a chiave metallica: l'impianto chiude dopo il transito dell'ultimo treno e riapre alle intorno alle 5 del mattino. Non vi è dunque possibilità per persone senza dimora di alloggiarvi durante le ore notturne. Questo dato è stato verificato in occasione del monitoraggio notturno effettuato da HCM, durante il quale non sono state rilevate persone in stato di marginalità.



Il cartello spiega come la stazione sia stata recentemente ridipinta e decorata da un gruppo di "graffitisti" professionisti presente sul territorio: è un esperimento di coinvolgimento e contenimento del graffitismo, replicato anche in altre stazioni metropolitane



Come nelle altre stazioni della tratta, delle moderne rampe garantiscono l'accessibilità ai disabili



L'ingresso della stazione

LA RUSTICA CITTÀ

Informazioni generali

Nome	La Rustica Città
Indirizzo	Viale Achille Vertunni
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2 collocazione frontale e laterale
Biglietteria	no automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	6.42 da Tiburtina
Orario ultimo treno	22.14 per Tivoli

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



La Rustica Città





La stazione vista dal piazzale pedonale

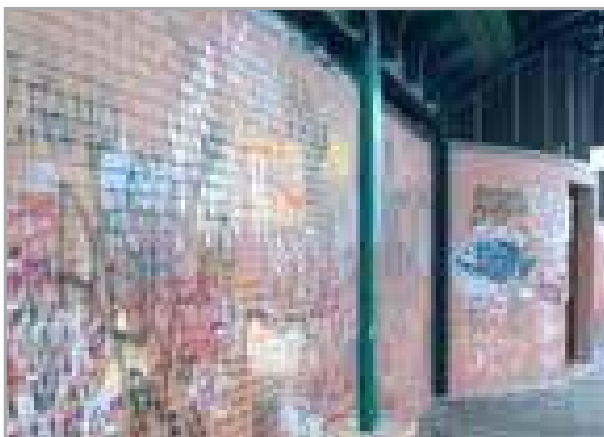
Collocata in una zona decisamente periferica della città, la stazione La Rustica serve la linea che collega Tiburtina con Tivoli, Lunghezza e Sulmona. Analogamente alla stazione Tor Sapienza, della quale riproduce a grandi linee anche l'impianto architettonico, si tratta di una struttura di recente fabbricazione. L'ampio piazzale esterno con giardini, aiuole e panchine, l'accessibilità di tutti gli spazi mediante ascensori o rampe per disabili, rendono il plesso molto funzionale.

Si tratta di una stazione fortemente caratterizzata dal flusso di pendolari, che hanno a disposizione anche un ampio parcheggio, collocato in Via Sileno. I monitoraggi effettuati intorno alle ore 22 rivelano che in fascia serale/notturna il plesso risulta completamente aperto e impresenziato e sono rarissimi anche i viaggiatori.

Tuttavia, al di là della scarsa illuminazione del parcheggio, il contesto dà una sensazione di sufficiente sicurezza, anche in ragione del fatto che sorge in una zona residenziale destinata per lo più a nuclei familiari. Dal punto di vista del disagio sociale, la distanza dal centro di Roma, l'assenza in zona di servizi assistenziali, di attività commerciali o luoghi di sosta dei cittadini per eventuali attività di accattonaggio, sono fattori deterrenti per la persona senza dimora o in stato di bisogno, in cerca di risorse o espedienti per sostentarsi. Né, d'altra parte, la stazione risulta appetibile per chi sia in cerca di un luogo riparato ove trascorrere la notte: il complesso chiude infatti dopo l'ultimo treno, alle 22.15 e riapre poco dopo le 5 del mattino, mentre il piazzale esterno è riparato solo per piccoli tratti ed esposto al vento e all'umidità, accentuata dalle aiuole e dalla vegetazione delle vicinanze. Inoltre, l'impossibilità di raggiungere la stazione durante le ore notturne, per la mancanza di mezzi pubblici, è un ulteriore fattore deterrente.



Scritte sui muri della stazione



Alcune panchine fincheggiano il perimetro esterno dell'edificio



L'isolamento notturno della zona consente ai "writers" di agire indisturbati

Ottavia

STYLIZED GYPSY

5116

↑
Ascensore/Lift →

STYLIZED GYPSY

...
x

NON CONTA COME
CONTA QUANTI

OTTAVIA

Informazioni generali

Nome	Ottavia
Indirizzo	Via della Stazione di Ottavia, 5
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2 collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	sì, collocati sul piazzale, liberi e impresenziati
Chiusura struttura	sì, mediante cancello automatico. Tuttavia nel corso dei monitoraggi notturni si è rilevato che di fatto i cancelli non vengono chiusi e la stazione rimane accessibile
Orario primo treno	5.11 da Roma Ostiense
Orario ultimo treno	23.29 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





La stazione è collocata nei pressi di un caseggiato

Collocata nei pressi della borgata omonima, la stazione Ottavia ne costituisce il collegamento con il centro di Roma e gli ospedali S.Filippo Neri, Gemelli, S.Maria della Pietà, e, dall'altro lato, con i centri urbani di Cesano e Bracciano.

La stazione dispone di due ingressi: quello principale si affaccia su Via della stazione Ottavia ed è fronteggiato da due bar tabacchi e un ristorante aperti anche nella tarda serata. Sono piuttosto questi ad attirare la popolazione del quartiere che non la stazione, priva di esercizi commerciali, di servizi per i passeggeri, di biglietterie, sale d'attesa o bagni pubblici. Anche per questa ragione, oltre che per la collocazione periferica

rispetto alla città, la stazione non presenta situazioni di disagio sociale, nonostante il plesso, durante il monitoraggio notturno condotto in occasione del S- night count (ore 3.37), sia stato trovato aperto e impresenziato.

L'interno, privo anche di biglietterie automatiche, mostra pareti imbrattate da numerosi graffiti, anche se il fenomeno raggiunge livelli più evidenti sulle pareti del piccolo cortile di accesso all'ingresso secondario in Via Trionfale. Qui si nota un locale in disuso, chiuso da una saracinesca ammaccata, ma in realtà tutto lo spazio appare trascurato e, in alcuni angoli, coperto di rifiuti.

Per quanto riguarda la sicurezza, pur se scarsamente frequentata nelle ore serali, la stazione, anche per la vicinanza con i bar di ritrovo del quartiere, sembra godere di una sorta di controllo sociale. Come in tutte le stazioni della linea, si notano le colonnine arancioni per le chiamate SOS, che, pur essendo ancora imballate, appaiono già coperte di scritte di vernice.



Le colonnine per le chiamate SOS, in allestimento in tutte le stazioni della tratta: qui, ancora imballate con del cartone, sono già state imbrattate



Nel piccolo cortile esterno di accesso, molto trascurato e imbrattato da scritte e rifiuti, si nota un locale in stato di abbandono, chiuso da una saracinesca



L'operatrice osserva l'atrio della stazione con le due uscite sulla Via Trionfale e sulla via della stazione Ottavia

PALMIRO TOGLIATTI

Informazioni generali

Nome	Palmiro Togliatti
Indirizzo	Via Collatina Vecchia
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2 collocazione frontale e laterale
Biglietteria	non rilevate automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	6.00 da Tivoli
Orario ultimo treno	22.22 per Roma Tiburtina

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



P. Togliatti 

P. Togliatti

Linea FS3



Visuale dal cavalcavia sopraelevato di Viale Palmiro Togliatti

La stazione Palmiro Togliatti, all'incrocio tra la Via Collatina e Viale Palmiro Togliatti, è collocata in una zona lontana dai quartieri residenziali, raggiungibili unicamente attraverso mezzi pubblici.

La sua funzione appare in particolare quella di collegare la linea Roma Tiburtina – Tivoli con la zona industriale e commerciale limitrofa alla stazione, facendo rilevare un flusso passeggeri piuttosto contenuto.

È servita da tre accessi, due al livello del piano stradale, opposti, ed uno ad un livello superiore sulla sopraelevata che taglia e sovrasta perpendicolarmente i binari, raggiungibile mediante rampe di scale ed ascensori per disabili. La stazione, priva di esercizi

commerciali, servizi ai passeggeri, bagni pubblici, in ragione della sua chiusura notturna, per la sua ubicazione piuttosto isolata, risulta poco appetibile per soggetti in situazione di disagio sociale ed abitativo. Il modesto flusso passeggeri non attira infatti persone dedite alla mendicizia, sebbene le segnalazioni di passeggeri e personale ferroviario, riferiscano della presenza di rom dediti ad accattonaggio e piccoli furti. Appare invece legata alle dinamiche del territorio circostante lo sporadico transito di donne vittime della prostituzione, fenomeno particolarmente diffuso su Viale Togliatti.

Dal punto di vista strutturale la stazione, di costruzione relativamente recente, appare in buone condizioni, per quanto uno degli ascensori per l'accesso all'ingresso al livello superiore presenta il vetro della porta in frantumi sul pavimento. A differenza di altre stazioni della linea, non si rilevano presidi di forze dell'ordine o vigilanza privata né telecamere per la videosorveglianza.



L'ingresso, molto precario, da Via Salviate

Appare invece piuttosto trascurato l'ingresso secondario opposto a quello sulla via Collatina, che, privo di sufficiente illuminazione, conduce ad una strada secondaria proveniente da una folta boscaglia in stato di abbandono. La collocazione del plesso, l'assenza di abitazioni o esercizi attivi in ore serali e notturne, trasmette a chi frequenta la stazione a tarda ora una sensazione di isolamento e di precaria sicurezza.



L'ascensore per disabili è stato recentemente danneggiato



Le informazioni sugli orari sono assenti



FERROVIA ELETTRICA
ROMA OSTIA LIDO



PORTA S. PAOLO

Informazioni generali

Nome	Porta S. Paolo
Indirizzo	Piazzale Ostiense
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, con aiuole, panchine, attività commerciali, fonti d'acqua
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	vigilanza privata, videosorveglianza
Entrate	n° 4, frontale, frontale-laterale, laterale (da stazione Metro Piramide), posteriore (da stazione Ostiense)
Biglietteria	sì, atrio automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	sì (bar, tabacchi, edicola)
Binari	n° 6
Bagni	sì, aperti e impresenziati (area binari)
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.40 per Ostia Lido
Orario ultimo treno	0.00 per Ostia Lido

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	3
Zone in cui si concentra il disagio	area binari
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Zona binari

Immediatamente adiacente alla stazione Metro Piramide, a poche centinaia di metri da Roma Ostiense, la stazione Porta S. Paolo, punto di partenza del treno metropolitano Roma-Ostia Lido è caratterizzata da dinamiche sociali più legate alla zona particolarmente complessa in cui risiede, che non alla sua specifica struttura.

Come rilevato per la stazione Ostiense, l'area compresa tra Piazzale Ostiense e Piazzale Partigiani è caratterizzata da una consistente presenza di immigrati e persone senza dimora. Si tratta, dunque, di un territorio a forte densità di disagio e le comunità etniche che vi si riuniscono costituiscono un polo attrattivo per gli immigrati che, appena giunti nella città di Roma, sono in cerca di punti di riferimento.

La presenza, nelle vicinanze di numerosi servizi di assistenza sociale, per lo più parrocchiali, che forniscono pasti, docce, vestiario ed altri beni di prima necessità, fa della zona forse il luogo della città a maggiore concentrazione di marginalità, assieme ai dintorni della stazione Termini ed della stazione Tiburtina, attualmente in secondo piano a causa dei lavori di ristrutturazione che la rendono poco fruibile.

Nello specifico, la stazione Porta S. Paolo non sembra ospitare fenomeni particolarmente consistenti di marginalità, che tendono piuttosto a manifestarsi nell'antistante Piazzale Ostiense, vero e proprio luogo di ritrovo. La presenza, inoltre, di esercizi commerciali, di fontane, di panchine e prati alberati, nonché di numerosi capolinea di mezzi pubblici ne accentuano le caratteristiche di luogo attrattivo del disagio sociale. La stazione ha 4 possibili accessi: quello principale su Piazzale Ostiense è regolato da una cancellata che viene chiusa dopo il transito dell'ultimo treno, a mezzanotte, e riaperta poco prima delle 5 del mattino, e da altri tre accessi, 2 di essi provenienti dalla adiacente stazione Metro Piramide e uno da un lungo camminamento sotterraneo proveniente dalla stazione Ostiense.



L'atrio della stazione

La chiusura notturna e la presenza di tornelli che limitano l'accesso all'area binari ai soli possessori di titolo di viaggio disincentivano le persone senza dimora. Nel corso dei rilevamenti sono state individuate 3 persone senza dimora, all'apparenza italiane e, probabilmente, con una lunga storia di marginalità alle spalle. Si tratta di persone e con un impatto ridotto sul contesto della stazione.

La presenza di vigilanza privata dell'azienda che gestisce l'impianto, Met.Ro., riduce ulteriormente i rischi di possibili criticità, nonostante il plesso ferroviario strutturalmente presenti le caratteristiche per attirare forme di disagio sociale e di devianza: dispone, infatti, di un atrio ampio e riparato, di alcuni esercizi commerciali, tra i quali un bar tabacchi, una biglietteria, bagni pubblici gratuiti e non presenziati. I rilevamenti effettuati nella vicina stazione Ostiense, aperta tutta la notte, ampia e con vaste aree appartate che consentono il nascondimento e l'allestimento di bivacchi non immediatamente visibili, avvalorano l'ipotesi che quest'ultima tenda a calamitare le situazioni di marginalità, diminuendone la pressione sulla stazione Porta S. Paolo.



L'accesso ai binari è possibile solo mediante i tornelli

Dal punto di vista del flusso viaggiatori, la linea Roma-Ostia Lido presenta aspetti di particolare interesse per un servizio di monitoraggio sociale qual è l'Help Center. Ostia rappresenta, infatti, una meta privilegiata per le comunità polacche e rumene, nonché per la diffusione di fenomeni di prostituzione e vagabondaggio nella pineta di Castel Fusano; infine, per l'alta ricettività di servizi di accoglienza notturna e mensa sociale della Caritas sul Lungomare Toscanelli. Per questa ragione, la stazione Porta S. Paolo, pur non risultando un luogo di stanzialità per soggetti in stato di disagio, ne rappresenta certamente un luogo di transito, in particolare nelle ore serali e notturne.

Il piazzale antistante, sempre trafficatissimo, è frequentato spesso da gruppi di persone dedite all'alcol o alla ricerca di espedienti per sostentarsi.



Centroventi

QUATTRO VENTI

Informazioni generali

Nome	Quattro Venti
Indirizzo	Via dei Quattro Venti
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì (panchine, aiuole, fontane)
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	videosorveglianza all'interno ed all'esterno della stazione, videosorveglianza sul piazzale, colonnine SOS per le emergenze
Entrate	n° 1 collocazione frontale
Biglietteria	non rilevate automatiche: sì
Sala d'attesa	no, presenza di panchine nell'atrio
Attività commerciali	no, punto di ristoro in allestimento
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, mediante cancello automatico
Orario primo treno	5.32 da Ciampino
Orario ultimo treno	22.13 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'atrio stazione

Collocata nel centro del Quartiere Monteverde, zona residenziale, ricca di attività commerciali ed abitata da una popolazione con un alto tenore di vita, la stazione Quattro Venti, tuttora in fase di ristrutturazione, si differenzia rispetto agli altri plessi ferroviari metropolitani minori per la sua centralità ed integrazione rispetto al quartiere nel quale sorge. A differenza delle stazioni più periferiche, infatti, costituisce una vera e propria “piazza” della città, più somigliante, per caratteristiche topografiche ed urbanistiche, ad una stazione della metropolitana, che ad una stazione ferroviaria.

Il piazzale antistante la stazione, ad esempio, viene vissuto come vero e proprio parco pubblico dai cittadini del quartiere, specialmente nelle ore serali. Dunque la stazione non è più quel luogo

appartato in cui un soggetto in stato di disagio può cercare isolamento e riparo, ma al contrario si assimila ai ritmi e alle dinamiche degli altri luoghi pubblici della città.

Quattro Venti è, inoltre, attraversata da un intenso flusso di viaggiatori, come dimostrano l'ampio parcheggio esterno, l'estensione della struttura ed anche l'imminente apertura di un servizio ristorazione, indice di un potenziale bacino di utenza sufficientemente rilevante da giustificare un investimento in tal senso.

La collocazione in una zona densa di esercizi commerciali, fa sì che situazioni di accattonaggio, o disagio, si concentrino più nei pressi dei supermercati vicini, o anche delle parrocchie della zona, per altro molto attive nell'ambito dell'assistenza, che non nella stazione. Inoltre, la vicinanza della stazione Trastevere, aperta durante la notte, molto più ampia e facilmente raggiungibile dal quartiere, tende a calamitare le situazioni di disagio della zona, decongestionando stazioni minori come Quattro Venti.

Non è da sottovalutare anche la presenza, a pochi chilometri di distanza, di tre sedi della Comunità di S.Egidio, tra cui un servizio mensa, un'accoglienza notturna ed un servizio docce.



Spazio interno alla stazione



Scale mobili ai binari

La stazione Quattro Venti, pur priva di un presidio di forze dell'ordine, dispone di un impianto di videosorveglianza sia all'interno che all'esterno della struttura: oltre 20 telecamere, infatti, coprono l'intero campo visivo del piazzale antistante. Anche qui, come nelle altre stazioni della linea, sono state installate di recente le colonnine SOS. La chiusura notturna della stazione, dalle 24 alle 5 del mattino, mediante cancello automatico ad attivazione manuale, la presenza di telecamere, il contesto urbano e sociale in cui è collocata, fanno della struttura un luogo poco attraente per persone in stato di disagio sociale.

S. FILIPPO NERI

Informazioni generali

Nome	S. Filippo Neri
Indirizzo	Via Trionfale (km 10)
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	videosorveglianza e vigilanza ospedale adiacente
Entrate	n° 2 collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	sì (ingresso Via Trionfale) automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	sì (ristorante, bar-tabacchi, edicola adiacente stazione)
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, cancello automatico
Orario primo treno	5.08 da Ostiense
Orario ultimo treno	23.33 per Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Situata su un tratto particolarmente tortuoso e angusto di Via Trionfale, ad una certa distanza dalle zone più densamente abitate, la stazione deve la sua frequentazione essenzialmente alla vicinanza rispetto all'Ospedale San Filippo Neri, difficilmente raggiungibile in automobile dal centro di Roma in ragione dell'intenso traffico che caratterizza le Vie Cassia e Trionfale.

Considerata l'assenza di bagni pubblici, di vani chiusi e riparati dal freddo e dalle correnti d'aria, di esercizi commerciali che vi attirino rilevanti flussi di pubblico, non sorprende che i sopralluoghi effettuati all'interno del plesso non abbiano fatto registrare presenze di senza dimora all'interno della struttura.

Per quanto riguarda invece il versante che volge verso l'ospedale S. Filippo Neri, l'ampio parcheggio a pagamento destinato soprattutto a personale dell'istituto sanitario, utenti e familiari, il piazzale con due bar, uno dei quali aperto fino alle ore 21 e l'intensa frequentazione dell'area potrebbero costituire fattori di attrazione per persone in cerca di riparo; ciononostante, non si sono rilevate forme di disagio o di mendicizia. Nel complesso, dunque, la stazione S. Filippo Neri non presenta elementi che destino particolare preoccupazione in termini di disagio sociale e di adeguata sicurezza dei passeggeri.

SAXA RUBRA

Informazioni generali

Nome	Saxa Rubra
Indirizzo	Via Carlo Emery
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	sì (due camionette EI, una macchina della polizia), presidio Polfer
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì, 1 Cotral e 1 per treno all'ingresso principale automatiche: sì (Cotral e treno)
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	sì (bar aperto dalle ore 6.00 alle 20.30)
Binari	n° 2
Bagni	sì, collocati all'ingresso principale, liberi e impresenziati
Chiusura struttura	no, tuttavia, in occasione del monitoraggio notturno S-night Count, il cancello risultava chiuso (sì, durante le ore notturne)
Orario primo treno	6.38 da Flaminio
Orario ultimo treno	21.15 per Flaminio

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





SAXA RUBRA

Linea Verde



Handwritten graffiti and markings on the wall, including various symbols and text.



L'accesso è regolato da tornelli: vi si accede solo se muniti di titolo di viaggio

La stazione Saxa Rubra è frequentata dai numerosi lavoratori provenienti dall'hinterland della zona nord di Roma e dai dipendenti dei vicini studi Rai e del conseguente indotto che si è sviluppato in un'area priva di quartieri residenziali.

Il plesso è affacciato su di un esteso piazzale dotato di un ampio parcheggio di scambio, sul quale sono presenti anche i capolinea di bus di collegamento cittadino e regionale, in direzione della Sabina e del Reatino. Il parcheggio è circondato da una rete di recinzione, che, in alcuni tratti è stata divelta. Tuttavia, la presenza di numerose telecamere di videosorveglianza, di colonnine SOS per le emergenze e di un diffuso impianto di illuminazione, una camionetta di sorveglianza dell'Esercito Italiano e di un vigilante privato garantiscono un alto livello di sicurezza. Questa è, proba-

bilmente, una delle ragioni per cui la stazione non si presta ad accogliere persone in cerca di riparo, nonostante l'intenso traffico passeggeri che la contraddistingue, la disponibilità di bagni pubblici gratuiti impresenziati, e le attività commerciali presenti all'ingresso, in particolare il bar tabacchi aperto dalle 6.00 alle 20.30.

L'accesso all'area binari è inoltre regolato da tornelli che consentono l'accesso unicamente a passeggeri muniti di titolo di viaggio, disincentivando presenze di persone in situazione di disagio ed in cerca di luoghi riparati dove pernottare o trascorrere la giornata. Il monitoraggio notturno effettuato in occasione dell'S-night count (ore 00.20) ha anche evidenziato come, durante le ore notturne, l'intera stazione viene chiusa al pubblico. Unica criticità è la periodica presenza di rom, talvolta dediti alla mendicizia, provenienti dai vicini insediamenti del Roman River Camping.

In conclusione, sembra che Saxa Rubra sia la stazione meglio attrezzata della linea Roma-Civita Castellana-Viterbo quanto a sicurezza, efficienza e contesto sociale.



L'area binari, sopraelevata rispetto all'ingresso



Il parcheggio antistante la stazione è costellato di telecamere e colonnine SOS. La stazione è stata teatro, in passato, di furti e altri reati.



La rete di recinzione del parcheggio antistante, è stata divelta e non ripristinata

Serenissima

Linea FR2



SERENISSIMA

Informazioni generali

Nome	Serenissima
Indirizzo	Viale della Serenissima
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, con aiuole, panchine e percorsi pedonali
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, fermate autobus su Viale della Serenissima
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n°2, frontale e posteriore
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, tramite cancello a chiusura manuale, tuttavia, in occasione del monitoraggio notturno S-night Count, il cancello risultava aperto
Orario primo treno	06.01
Orario ultimo treno	22.25

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'ingresso all'area binari e il piazzale pedonale antistante

Disposta in una zona sottostante il viadotto di Via della Serenissima che sovrasta perpendicolarmente la ferrovia, la stazione presenta un impianto architettonico complesso, composto da più strutture che si allargano su di un'area piuttosto estesa: per questa ragione, per quanto i sopralluoghi non abbiano fatto rilevare presenze fisiche di persone in situazioni di disagio sociale, tuttavia la dispersività del complesso, consta di spazi difficilmente controllabili, non sempre visibili, talvolta molto distanti l'uno dall'altro.

L'area su cui sorge l'edificio principale della stazione, è raggiungibile da tre diversi accessi: due "torrioni" con ingresso dal Viadotto sopraelevato di Via della Serenissima, al cui interno una rampa di scale ed un ascensore per disabili, consentono di discendere, fino ad un ampio giardino in parte pavimentato con aiuole panchine

e vialetti che conducono all'edificio principale. Uno dei due torrioni è risultato inagibile a causa di lavori di ristrutturazione, ma si rilevano anche segni di effrazione dall'esterno di uno dei vetri delle finestre e una generale incuria. L'altro torrione è invece accessibile, per quanto impresenziato e privo di videosorveglianza: dispone di alcuni spazi, tra una rampa di scale e l'altra, che potrebbero essere occupati od utilizzati in maniera impropria, dal momento che sono invisibili dall'esterno, riparati, riscaldati e poco frequentati.

Più agevole, invece, l'accesso tramite una scalinata aperta e visibile che da via della Serenissima, scende fino a Via Brasiliano, attraversata la quale, si entra nel giardino pavimentato che conduce all'edificio principale. Nonostante l'illuminazione di Via Brasiliano lasci piuttosto a desiderare, tuttavia, questo appare come un percorso maggiormente visibile dall'esterno e dunque sembra fornire più ampie garanzie di sicurezza.

L'ingresso principale della stazione è regolato da un cancello automatico ad attivazione manuale mediante chiavetta che dovrebbe impedire l'accesso nelle ore notturne dalle 23 circa alle 5.30 del mattino: di lì è possibile scendere all'area binari, sotterranea.

Ai lati dell'edificio principale, due piccole costruzioni, in aree più appartate ed oscure, fungono da via d'uscita d'emergenza. La porta che affaccia sul piazzale pedonale, può però essere aperta dall'esterno, consentendo a chiunque di introdursi, anche in orari notturni e pernottare all'interno sui pianerottoli della scala o nel sottoscala, poco visibile, ma riparato. A onor del vero, va detto che non sono state rinvenute tracce di presenza umana, tuttavia è bene segnalare in via preventiva il forte grado di esposizione di questi spazi ad usi impropri.

In occasione dell' "S-Night Count" il monitoraggio notturno effettuato la notte tra il 17 ed il 18 ottobre 2010, a tarda ora, sono state osservate alcune persone che si aggiravano nella zona, nonostante il transito dei treni si fosse concluso ormai da tempo. È opportuno segnalare inoltre come i cancelli fossero rimasti aperti, consentendo l'ingresso all'interno della stazione a chiunque ne avesse intenzione.

In generale, l'area binari è apparsa sufficientemente fruibile e sicura, sono piuttosto le altre aree a denotare una scarsa illuminazione e un'incuria piuttosto evidente.

In conclusione, la dispersività della stazione, l'articolazione degli spazi, spesso molto distanti tra loro, la lunghezza del percorso tra la strada e il binario, l'illuminazione molto precaria generano una forte sensazione di insicurezza e di abbandono, anche se, dal punto di vista della frequentazione di persone in stato di marginalità non si registrano elementi di rilievo.



Vetri rotti e fatiscenza del torrione



La stazione in prospettiva frontale



Uno dei "torrioni" di accesso dal cavalcavia sopraelevato di Viale della Serenissima



Il secondo "torrione" su Viale della Serenissima: inaccessibile per lavoro della Serenissima



Giardino pavimentato esterno con uscite d'emergenza e vani a varia destinazione



Pianerotolo interno al torrione: segni di incuria

TOR DI QUINTO

DIR. ROMA

↓ DIR. INTERVALLI

CONTRO OGNI FORMA DI VIOLENZA
NEI CONFRONTI DELLE DONNE
D. CIRCOSCRIZIONE DI ROMA PRIMA
N. 13 OTTOBRE 2007
IN MEMORIA DI
GIOVANNA BEGGIANI
ATTESA DI MASSIMA VIGILANZA DI COSTO SACCHI
N. 26 OTTOBRE 2007



TOR DI QUINTO

Informazioni generali

Nome	Tor di Quinto
Indirizzo	Via della Stazione di Tor di Quinto
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	sì (linea autobus 332)
Presidio forze dell'ordine	sì (camionetta EI, Polfer)
Altri presidi di sicurezza	videocamere
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	no automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 4 (2 destinati al transito)
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	6.14 da Flaminio
Orario ultimo treno	22.11 per Flaminio

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





*Nel piazzale davanti la stazione
c'è il capolinea del bus 332*

Collocata in una zona priva di abitazioni, a circa 200 metri da via di Tor di Quinto e ad almeno 2 chilometri dal primo quartiere residenziale, la stazione è tristemente nota per i tragici fatti di cronaca del 2007. In seguito a tale episodio, è stato programmato dalla Regione Lazio un progetto di restauro delle stazioni della tratta: il 13 ottobre 2009 ha avuto luogo l'inaugurazione della nuova stazione di Tor di Quinto, con l'adeguamento del vialetto pedonale di accesso alla struttura e l'installazione dell'impianto di video sorveglianza.

Se dal punto di vista del disagio sociale, la stazione non presenta caratteristiche appetibili per persone in cerca di ricovero notturno o di espedienti per sostentarsi (è priva di spazi chiusi riscaldati, di sale di attesa, di esercizi commerciali, di bagni pubblici e ubicata

in un luogo difficilmente raggiungibile sia con mezzi pubblici sia a piedi), dal punto di vista della sicurezza per i viaggiatori a tutt'oggi presenta una serie di elementi fortemente penalizzanti. Sorge, infatti, in un'area completamente isolata, lontana da caseggiati o luoghi abitati, alla fine di un vialetto di circa 700 metri, scarsamente illuminato che, nonostante sia oggi provvisto di telecamere e colonnine SOS, non trasmette a chi lo percorre a piedi una sensazione di tranquillità. Lungo entrambi i lati del viale c'è una rete metallica di protezione, in alcuni tratti rivestita di telo ombreggiante, al di là della quale ci sono solo campi. La stessa strada che porta al vialetto è una via secondaria, buia, poco visibile, in un tratto ad altro scorrimento di via di Tor di Quinto. Isolamento, oscurità, inaccessibilità, scarsa frequentazione, sono fattori determinanti una forte sensazione di insicurezza.

Arrivati al piazzale esterno, è visibile una camionetta dell'EI, con militari e personale della Polfer, che gira tra le stazioni della linea Roma-Viterbo.

L'edificio della stazione è stato ristrutturato, sufficientemente illuminato e pulito. Nel piazzale esterno fa capolinea la linea circolare 332, una navetta che congiungerà la stazione con il punto di scambio delle linee urbane 200, 232 e 32. L'accesso all'interno della stazione avviene solo tramite tornelli automatici. Da monitoraggi effettuati non risulta essere uno scalo frequentato, essendo molto distante dalle abitazioni (le più vicine si trovano dall'altra parte della via Flaminia) e circondato solo da capannoni commerciali.



*Il vialetto che collega la stazione a Viale di Tor di Quinto
è molto distante da zone abitate*

TOR DI VALLE

Informazioni generali

Nome	Tor di Valle
Indirizzo	largo Castel Bolognese, via del Mare
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no (presenza di fermate bus)
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì (colonnine SOS, videosorveglianza, vigilante all'interno)
Entrate	n° 2, laterali
Biglietteria	sì (chiude alle 21.40) automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì (cancello manuale)
Orario primo treno	5.45 da Ostia
Orario ultimo treno	23.40 da Ostia

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



PAOLO
MIES
A S PAOLA
AZIANA
Y VALLE
NICCH
ANTICA
ENTRO
POLARE
FUSANO
COLOMBO

biglietteria automatica
ticket machine





L'ingresso principale della stazione

Collocata in un'area ai margini di un quartiere residenziale della città, nelle immediate vicinanze dell'Ippodromo di Tor di Valle, l'omonima stazione fiancheggia un tratto ad alto scorrimento delle parallele Via del Mare e Via Ostiense. Il principale accesso si affaccia su largo Castel Bolognese, con un ampio parcheggio gratuito, non presenziato e scarsamente illuminato; mentre, sul lato opposto, l'ingresso dalla via del Mare è piuttosto difficoltoso, a causa dell'indisponibilità di posti auto e dell'alta velocità che caratterizza la strada a 4 corsie diretta ad Ostia.

Dal punto di vista strutturale, la stazione appare piuttosto fatiscente: nell'angusto atrio che collega i due ingressi sono collocati i tornelli, che consentono solo ai possessori di regolare titolo di viaggio di salire all'area binari sopraelevata, attraverso due rampe di scale parallele. L'assenza di bagni pubblici, di esercizi commerciali, di spazi chiusi e riparati sufficientemente estesi, disincentivano l'afflusso di persone in cerca di riparo o ricovero notturno, anche perchè, dopo il transito dell'ultimo treno, alle 23.40, il plesso viene chiuso al pubblico fino alle 5 del mattino. Lo spazio antistante l'ingresso di via del Mare è in condizioni di forte degrado: si tratta di un'area poco illuminata, sovrastata da un passaggio pedonale che valica la strada per condurre all'Ippodromo sul lato opposto. L'area binari risulta maggiormente controllata in quanto è presenziata fino a tarda ora da un vigilante privato. Anche per questa ragione probabilmente nella sala d'attesa non si rilevano presenze significative.



La biglietteria automatica nell'atrio



L'uscita sulla via del Mare appare piena di rifiuti

Sapienza

Handwritten graffiti on a brick wall, including the word "Hook" and various symbols.



Handwritten graffiti on a glass window, including a pink heart shape and the number "13".

TOR SAPIENZA

Informazioni generali

Nome	Tor Sapienza
Indirizzo	Via Alberto Pasini
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sono presenti aiuole e panchine per la sosta
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2, una frontale e una posteriore
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì (automatizzata)
Orario primo treno	05.01 da Roma Tiburtina
Orario ultimo treno	22.18 per Roma Tiburtina

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



La stazione Tor Sapienza, collocata nell'omonimo quartiere, zona periferica della città, tra la Via Prenestina e la Via Collatina, si può considerare, dal punto di vista architettonico, la "gemella" della stazione La Rustica Città. Edificate entrambe di recente, per garantire il collegamento dei due quartieri con il centro di Roma, in seguito alla saturazione del traffico sulle vie Prenestina, Collatina e Tiburtina, hanno una struttura architettonica moderna e funzionale. I due accessi, opposti, sono collegati da un lungo piazzale aperto con aiuole e panchine, al cui centro vi è l'edificio vero e proprio, con un atrio e due rampe di scale che conducono all'area binari sottostante.

La zona in cui sorge la stazione, da un punto di vista sociale, non è caratterizzata dalla presenza di marginalità estreme o grave disagio abitativo, fattore che "scongiura" la presenza di persone senza dimora e fenomeni di bivacco in luogo pubblico. Piuttosto, la zona risente di fenomeni di devianza giovanile, microcriminalità, tossicodipendenza, provenienti in particolare da quartieri piuttosto degradati di case popolari nelle vicinanze della Prenestina. In passato si rilevava un fenomeno di accattonaggio da parte di famiglie rom provenienti da campi non autorizzati, recentemente smantellati. In stazione i monitoraggi non hanno rilevato fenomeni consistenti, forse anche in ragione del fatto che il plesso ferroviario sorge in una zona decentrata rispetto ad esercizi commerciali, locali, bar, attività diurne o notturne. Quello che, al contrario, caratterizza la stazione Tor Sapienza nelle ore serali e notturne, è un senso di isolamento e di vuoto di presenze umane. La stazione non offre, infatti, servizi passeggeri, non ha biglietterie, se non automatiche, non ha esercizi commerciali, né capolinea di mezzi pubblici. L'area in cui sorge appare scarsamente illuminata ed anche la vita notturna dei caseggiati circostanti è quasi impercettibile. La struttura, inoltre, chiude al pubblico mediante cancelli automatici ad attivazione manuale, dopo l'ultimo treno in transito alle ore 22.11, per riaprire qualche minuto prima delle 5 del mattino del giorno successivo.

TORRICOLA

Informazioni generali

Nome	Torricola
Indirizzo	Piazza della stazione di Torricola
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale (più un piccolo cancello che fa da ingresso secondario)
Biglietteria	no automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	05.15 da Roma Termini
Orario ultimo treno	23.13 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Torricola 



HELP CENTER MOBILE

CINQUEPROVINCIA REGIONALE SANI ASSISTENTI E LE VOLONTARIATN' NELLE STAZIONI



REGIONE
LAZIO



Il chiosco ambulante sul piazzale della stazione

La stazione è collocata in area militare, dunque, è poco esposta a problemi di sicurezza o disagio sociale. La videosorveglianza è presente sul parcheggio e sul piazzale, ma non all'interno della stazione, che è stata restaurata da poco. Ottime le condizioni dei sottopassaggi e dello spazio adiacente ai binari con prato all'inglese ed irrigatori automatici.

Sul piazzale è presente un chiosco ambulante di panini, trovato chiuso nelle fasce orarie in cui è stato effettuato il monitoraggio. Esattamente di fronte è presente anche il cancello video sorvegliato di un deposito militare.

I numerosi dispositivi di sicurezza rendono la stazione di Torricola un luogo estremamente tranquillo e riparato per coloro che hanno bisogno di un posto dove passare la notte. Probabilmente, è questa la ragione per cui lo staff dell'HCM, nel corso del monitoraggio notturno effettuato in occasione dell'S-night Count, ha riscontrato, oltre che all'apertura della struttura, la presenza di due persone (un uomo e una donna) che dormivano in sala d'attesa. La stazione, posizionata in un'area distante centinaia di metri da negozi o strade trafficate, permette alle persone senza dimora di riposare almeno fino alle prime ore dell'alba, quando comincia il flusso dei pendolari.

Valle Aurelia



VALLE AURELIA

Informazioni generali

Nome	Valle Aurelia
Indirizzo	Via Angelo Emo/Via Baldo degli Ubaldi
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no (solo fermate)
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	videosorveglianza (nel parcheggio e nella stazione)
Entrate	n° 2 collocazione laterale
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, cancello automatico con chiavetta
Orario primo treno	4.53 da Ostiense
Orario ultimo treno	23.47 per Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	1
Zone in cui si concentra il disagio	Aree limitrofe
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Colonnina SOS per le emergenze disposta tra i vialetti che conducono all'ingresso principale

Importante snodo di collegamento tra la linea A della metropolitana di Roma e la linea regionale Roma - Cesano Viterbo, la stazione Valle Aurelia, situata in un quartiere residenziale, nelle vicinanze della Basilica di S. Pietro e del quartiere Prati, centrale e ricco di attività commerciali, impiegatizie ed istituzionali, è una delle più frequentate tra le stazioni minori della città. In gran parte, l'utenza è composta da lavoratori provenienti dal nord della provincia di Roma, da studenti diretti all'Università Cattolica, da pazienti dei grandi ospedali lambiti dalla linea ferroviaria. Si sviluppa su più livelli, il primo dei quali è collegato alla stazione della metropolitana da un ampio atrio scoperto; l'ultimo, invece, ospita l'area binari. I livelli intermedi sono costituiti da pianerottoli molto ampi che si alternano a 3

rampe di scale e scale mobili. Moderna ed accessibile ai disabili, la stazione, fronteggiata da aiuole con panchine e vialetti di transito, è servita da un ampio parcheggio di scambio diffusamente video-sorvegliato ed illuminato. L'ampio atrio di accesso alle prime scale mobili è esposto a forti correnti d'aria, che lo rendono poco accogliente per chi vi cercasse riparo diurno o notturno, l'assenza di bagni pubblici e la chiusura notturna mediante cancello automatico attivabile. Per queste ragioni, dal punto di vista del disagio sociale, pur trattandosi di uno snodo ben collegato col centro di Roma, al suo interno non si rilevano situazioni degne di nota. L'unica situazione degna di nota è risultata la presenza di una persona senza dimora su di un giaciglio di fortuna collocato in Via Innocenzo III, nelle adiacenze di una scalinata che conduce alla stazione della metropolitana, a circa 100 metri dall'ingresso principale della stazione ferroviaria. La presenza della stessa persona è stata anche riscontrata nel monitoraggio condotto in fascia notturna (1.50), in occasione dell'S-night Count. Si tratta quindi di un caso isolato, per quanto tendenzialmente "stanziale".



Ascensore per l'accesso ai disabili ai livelli superiori



La banchina del treno direzione Viterbo



il cancello automatico per la chiusura notturna del complesso. Sulla destra si nota l'interruttore attivabile mediante chiavetta

VILLA BONELLI

Informazioni generali

Nome	Villa Bonelli
Indirizzo	via Guido Miglioli
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: non ci sono aiuole né panchine, vi sono bagni chimici e un chiosco bar tabacchi chiuso la sera
Parcheggio	sì, 2 grandi parcheggi (uno gratuito ed uno a pagamento)
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì, videosorveglianza solo all'interno
Entrate	3, laterali: 2 su un lato (dall'altro lato Villa Bonelli con scalinata a scendere); 1 principale sull'altro lato con rampe per disabili a salire
Biglietteria	no automatiche: no
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	5.24 da Roma Tiburtina
Orario ultimo treno	23.49 per Roma Tiburtina

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	2
Zone in cui si concentra il disagio	non rilevate
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





HCM davanti la stazione

La stazione Villa Bonelli, fulcro dell'omonimo quartiere, costituisce il più importante collegamento con il centro della città anche per le vicine zone Portuense, Magliana e Gianicolense, caratterizzate da una forte popolarità e da una viabilità fortemente problematica. Per questa ragione, la stazione presenta un flusso molto intenso di pendolari ed è dotata di due ampi parcheggi, uno dei quali a pagamento. La linea che la attraversa, inoltre, collega l'Aeroporto di Roma Fiumicino con le Stazioni di Fara Sabina e di Orte. La struttura è molto estesa e, nel piazzale, si trovano alcuni capolinea di autobus, una stazione Taxi, un bar- tabacchi -tavola calda e un parcheggio a pagamento, gestito da personale privato che opera in un gabbiotto tra il parcheggio e la stazione con specifici orari. A poche centinaia di metri, si sviluppa un tratto di Via

della Magliana molto popolato e con esercizi commerciali.

Nel corso dei monitoraggi effettuati dopo le ore 21, il parcheggio è apparso semi-deserto, perché cessa il flusso di passeggeri.

Dal punto di vista della struttura, si rileva un certo decadimento, in particolare dei sottopassaggi di collegamento tra i due binari, con perdite di acqua dal soffitto e l'oscuramento pressoché totale della segnaletica e dei tabelloni arrivi/partenze a causa di murali e imbrattamenti di vario genere.

La stazione, oltre all'ingresso principale da via Guido Miglioli, dispone di due ingressi mediante scalinate in ferro che discendono dal vialetto che circonda Villa Bonelli, che sovrasta la stazione. Questi accessi sono scomodi e poco illuminati. Dal punto di vista dell'accessibilità per disabili, la struttura dispone di misure adeguate.

In merito alla sicurezza, un impianto di videosorveglianza presidia l'area binari, l'ingresso, il piazzale antistante, ma anche i due parcheggi. Nelle ore serali, il vialetto di collegamento tra il piazzale stesso ed il parcheggio gratuito, di circa 40 metri, è isolato e poco visibile.

Per quanto riguarda i fenomeni di disagio sociale, nel corso di un sopralluogo, sono state individuate due persone senza dimora dell'Europa dell'est, intorno ai 50 anni, con zaini e bagagli. Uno di loro è conosciuto dall' Help Center di Termini: si tratta in questo caso di soggetti collaborativi, che non disturbano i passeggeri. La chiusura della stazione nelle ore notturne, dopo l'ultimo treno delle ore 23.45, fino alle 5 del mattino, spinge queste persone a trascorrere la notte presso l'Aeroporto di Fiumicino.



L'area binari della stazione Villa Bonelli

5.3.3 STAZIONI INATTIVE

Roma Casilina

Campi Sportivi



ROMA CASILINA

Informazioni generali

Nome	Roma Casilina
Indirizzo	Via del Mandrione
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00) e notturna (00.00-6.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Roma Casilina è attualmente l'unica stazione della capitale gestita da Rete Ferroviaria Italiana ad essere chiusa al traffico passeggeri. Nonostante ciò, lo scalo continua ad essere presenziato, in quanto rappresenta uno dei principali nodi ferroviari della regione.

La stazione è stata definitivamente chiusa al pubblico il 13 dicembre 2003. Inoltre manca qualsiasi interscambio con autobus che la colleghino dal resto della città.

Nonostante ciò lo staff ha ritenuto di monitorarne l'area esterna, l'unica accessibile, non registrando alcun elemento di rilievo in termini di dinamiche sociali



309

Metrolink
Orange County

P
Km 2+910
910

STOP

CAMPI SPORTIVI

Informazioni generali

Nome	Campi sportivi
Indirizzo	Via del Pentathlon
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



La stazione Campi Sportivi risulta attualmente chiusa in quanto sottoposta a lavori di demolizione e ricostruzione. Si può comunque sottolineare come sia ubicata in una zona decisamente disabitata e come la sua principale funzione sia quella di garantire un collegamento con la zona, appunto, degli impianti sportivi dell'Acqua Acetosa. Nella via che conduce al cantiere che attualmente sostituisce lo scalo ferroviario, si è riscontrata la presenza di attività di prostituzione, come del resto rilevato anche nei paraggi della limitrofa stazione Acqua Acetosa.

5.3 STAZIONE DI FIUMICINO AEROPORTO





FIUMICINO AEROPORTO

Informazioni generali

Nome	Fiumicino Aeroporto
Indirizzo	Viale dell'Aeroporto di Fiumicino, 320
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, a pagamento, nella zona anteriore all'aeroporto
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	sì presidio Polfer nei pressi dei binari
Altri presidi di sicurezza	sì (videosorveglianza)
Entrate	n°2, dalla pensilina chiusa che conduce all'aeroporto; dal parcheggio al piano -1
Biglietteria	sì, adiacente ai binari (orari 7.48-14.30/14.48-21.30) automatiche: sì, 4, adiacenti ai binari
Sala d'attesa	no, spazi di attesa con panchine in area binari
Attività commerciali	sì, informazioni turistiche, accoglienza, bar-pizzeria, edicola-tabacchi
Binari	n°3, per Roma Tiburtina, Roma Termini, Fara Sabina /Orte
Bagni	sì, liberi, non presenziati al piano -1 d'accesso al parcheggio
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	4.48 da Roma Tiburtina
Orario ultimo treno	23.36 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00) e notturna (22.00-6.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



AEROPORTO “LEONARDO DA VINCI”

Informazioni generali

Nome	Aeroporto “Leonardo Da Vinci”
Indirizzo	Viale dell’Aeroporto di Fiumicino, 320
Ente gestore	Adr- Aeroporti di Roma

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì, al piano -1 e al piano 0, adibiti alla sosta breve per carico e scarico bagagli fruibilità: sì, numerose panchine e sedili, sotto il porticato di ingresso
Parcheggio	sì, numerosi, a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	sì, treno e autolinee da Roma ed Ostia
Presidio forze dell’ordine	sì
Altri presidi di sicurezza	sì (videosorveglianza)
Entrate	n°6; 3 (una per Terminal) al livello -1 (destinato agli arrivi), 3 (una per Terminal) al livello 0 (destinato alle partenze)
Biglietteria	numerosi sportelli di tour operator, compagnie aeree e sportelli per il check-in
Sala d’attesa	sì, svariate; numerose aree destinate alla sosta passeggeri, con sedili e panchine
Attività commerciali	sì, numerose, di vario genere, su tutti e tre i livelli (-1, 0 e 1). La concentrazione più alta di esercizi commerciali è al livello 1, nell’area “Terrazza Roma”
Bagni	sì, su tutti i livelli, gratuiti, non presenziati
Chiusura struttura	no

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00) e notturna (22.00 - 06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	28
Zone in cui si concentra il disagio	Terrazza Roma, Terminal 3 Livello 1, Zona adiacente i Gates G-H, Terminal 3 Livello 0, porticato esterno ai Terminal 3 e 2, Livello -1 (soprattutto nei mesi primaverili-estivi)
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Vista interna dell'aeroporto

L'inclusione dell'Aeroporto di Fiumicino tra le strutture monitorate dal progetto "Help Center Mobile" presenta un'apparente incongruenza: è l'unica struttura non ferroviaria tra quelle individuate come oggetto della ricerca.

Si configurano in effetti due anomalie: la prima relativa ai criteri di selezione del campo di osservazione del progetto, la seconda relativa alle modalità di catalogazione e presentazione delle strutture osservate.

Per quanto riguarda il primo aspetto, la scelta di includere non solo la stazione di Fiumicino Aeroporto, ma anche il plesso aeroportuale nel campo di osservazione del progetto HCM, risponde

all'esigenza di fare riferimento prioritariamente a criteri sociologici che tenessero conto del fatto che gli spazi aeroportuali costituiscono, in termini di dinamiche sociali, un'articolazione organica alla stazione ferroviaria e ad essa connessa, senza soluzione di continuità. In altri termini, si è ritenuto di considerare la stazione e l'aeroporto come un unico complesso. In effetti, nel caso di Fiumicino Aeroporto, la stazione ha ragione di esistere proprio in relazione allo scalo aeroportuale e, dal punto di vista dell'analisi dei fenomeni e delle dinamiche sociali che la contraddistinguono, sarebbe stato incongruo non tenere conto della continuità e dell'organicità tra le due strutture. Se da un punto di vista della destinazione d'uso e della distribuzione architettonica degli spazi, stazione e Aeroporto rispondono a funzioni diverse, dal punto di vista delle dinamiche sociali, costituiscono invece un unico complesso organico.

Per quanto riguarda invece la seconda anomalia, relativa alla presentazione del complesso Fiumicino Stazione-Aeroporto nella sezione della ricerca relativa alla città di Roma, piuttosto che in quella relativa alle strutture del Lazio, i criteri di analisi sociale e antropologica hanno prevalso su quelli geografici e urbanistici. In altre parole, si è ritenuto di rendere ragione di quelle dinamiche sociali che sanciscono un rapporto di profonda continuità sociale tra l'Aeroporto e la città di Roma, piuttosto che rispondere a criteri meramente geografici e urbanistici.

I frequenti collegamenti tra le principali Stazioni di Roma e la stazione Fiumicino Aeroporto, e in maniera particolare, il collegamento diretto Roma Termini-Fiumicino grazie alla linea Leonardo Express, sortiscono l'effetto di ridurre al minimo le distanze tra la città e l'aeroporto. Questi collegamenti rendono lo scalo aeroportuale vicino, fruibile ed fortemente integrato rispetto alle dinamiche sociali caratteristiche della città di Roma, in misura addirittura maggiore di altre di stazioni metropolitane che ne fanno parte dal punto geografico ed amministrativo, come, ad esempio, Ostia.



L'HCM in sosta davanti all'aeroporto

Dal punto di vista delle modalità di osservazione, in una prima fase di sopralluogo, l'equipe HCM ha confermato gli orari di monitoraggio a quelli utilizzati per le altre stazioni, come previsto dal progetto. Dopo una prima analisi dei risultati, è emersa la necessità di calibrare diversamente i tempi di osservazione, in ragione del fatto che le dinamiche incontrate, gli orari dei collegamenti con la città di Roma, nonché le numerose testimonianze di esercenti, personale ferroviario e delle stesse persone senza dimora contattate in aeroporto, hanno suggerito di estendere l'attività di monitoraggio alla fascia notturna. L'incongruenza tra le testimonianze raccolte tra le psd e i dati relativi alle presenze nello scalo tra le ore 18 e le 22 ha indotto lo staff a predisporre una seconda fase di monitoraggio in orari compresi tra le 20 e le 24.

Tale accorgimento ha permesso di constatare come, nelle ore notturne, le dimensioni del disagio sociale presente nello scalo romano assumano proporzioni decisamente più rilevanti. Ciò appare connesso, da una parte, agli orari delle distribuzioni itineranti di generi alimentari da parte delle associazioni di volontariato nelle stazioni della capitale, dall'altra agli orari dei collegamenti ferroviari tra la città e l'aeroporto. Alcune persone, dopo la distribuzione dei pasti, si trasferiscono a Fiumicino coi treni delle ore 21.33, 22.03 e 22.33 da Roma Tiburtina, Tuscolana e Ostiense, e delle ore 21.52, 22.09 e 22.22 da Roma Termini, approfittando anche di una minore frequenza dei controlli del regolare possesso del titolo di viaggio.

All'interno della struttura aeroportuale, a differenza delle principali stazioni romane, non viene svolta alcuna distribuzione alimentare: il bisogno del pasto serale influisce dunque sull'aumento delle presenze in aeroporto dalle ore 23 in poi.

Occorre tuttavia domandarsi perché una persona in stato di marginalità prediliga un aeroporto situato a 20 km da Roma rispetto ad altri luoghi della città come soluzione al suo disagio abitativo. Nel farlo occorre tener conto del fatto che il fenomeno dell'homelessness riguarda persone con problematiche, aspettative, vissuti, abitudini e biso-



Preparazione per la notte

gni molto diversi che non consentono un approccio interpretativo generalista. In altri termini, come anticipato nella parte generale sulle caratteristiche del disagio sociale nelle stazioni, la "senza dimoricità" è una categoria che racchiude in sé un vasto spettro di situazioni, esigenze e problematiche individuali, cui ogni soggetto reagisce con comportamenti anch'essi individuali. La persona senza dimora può dunque orientare i propri comportamenti in misura di volta in volta differente, per rispondere all'esigenza di ritiro sociale o, al contrario al bisogno di socializzazione; al bisogno di sicurezza, o alternativamente, al bisogno di sottrarsi a forme di controllo.

Nel caso di Fiumicino, alcuni aspetti specifici sembrano essere alla base delle caratteristiche che assunte dal disagio sociale che vi è stato rilevato.

- Struttura: disponibilità di servizi igienici diffusi, puliti, gratuiti. Disponibilità di spazi ampi, riscaldati, riparati, illuminati che garantiscono protezione dalle intemperie.
- Frequentazione: passaggio di un pubblico numeroso, mutevole, disomogeneo; ovvero, flusso continuo e quotidianamente rinnovato, di persone con disponibilità finanziarie, cui indirizzare attività di mendicizia, accattonaggio, e, in alcuni casi, borseggio.
- Possibilità di mimetizzazione: il traffico di passeggeri che caratterizza l'aeroporto durante la giornata consente alle PSD di essere meno visibili, confondendosi tra la folla; in coloro che da maggior tempo vi soggiornano, si manifesta una particolare tendenza a "mimetizzarsi", adeguandosi al contesto, ovvero utilizzando carrelli e valigie, mantenendo un aspetto decoroso e curato e assumendo sostanzialmente l'aspetto dei normali viaggiatori. Ciò è reso possibile soprattutto grazie alla notevole disponibilità di servizi igienici ad accesso gratuito 24 ore su 24, ampi e funzionali anche all'igiene personale quotidiana.
- Attività: disponibilità di esercizi presso i quali reperire beni primari tipo cibo, acqua, medicine in caso di emergenze.
- Presidi: servizi di pulizia, presidi di sicurezza, alta frequentazione garantiscono un margine di tutela della sicurezza personale in caso di emergenze.
- Collocazione: raggiungibilità dai luoghi centrali della città, in particolare dalle aree maggiormente presidiate dai servizi di assistenza sociale, ma, d'altro canto, una distanza sufficiente che disincentivi un'eccessiva concentrazione di marginalità sociali e con essa i rischi di conflittualità, competizione, visibilità del fenomeno.

L'aeroporto dispone di numerose aree dove sostare, sedersi o addirittura sdraiarsi in attesa del proprio volo; dal punto di vista di chi è privo di dimora, rappresentano altrettante possibilità di trovare un luogo dove passare la notte. Gli spazi maggiormente interessati da fenomeni di insediamento notturno sono generalmente quelli che garantiscono un maggiore grado di tranquillità, in aree secondarie rispetto a quelle più frequentate dai viaggiatori. Se poi vi è disponibilità di sedili o panchine utilizzabili per sdraiarsi, il fenomeno si accentua ulteriormente.

L'area denominata "Terrazza Roma", situata al livello 1 del Terminal 3, presenta tutte le caratteristiche del caso. Risulta infatti la zona con maggiore concentrazione di PSD.

Si accede alla terrazza dal livello 0 del Terminal 3 mediante una rampa di scale che conduce ad un'ampia area su cui si affacciano un bar-ristoro, aperto fino a tarda notte (ore 24), una libreria, alcuni esercizi commerciali e dei servizi igienici. Sparsi tra i sedili e confusi tra altri viaggiatori, o distesi lungo il perimetro dell'area, vi risiedono tra le 15 e le

20 persone senza dimora, tendenzialmente stanziali e abitudinarie. Circa 5 o 6 di loro, i più visibili, dormono a terra appoggiati su dei cartoni. La restante parte è invece confusa tra le serie di sedili in cui riposano passeggeri in attesa e, appunto, persone senza dimora. In questo caso, solo uno sguardo attento e ed una consolidata esperienza sul campo, hanno consentito di distinguere gli uni dagli altri.

Un'altra zona particolarmente frequentata è l'area in fondo al terminal 3, in corrispondenza degli imbarchi G-H. Si può notare la presenza pressoché costante di 8-10 persone, anche in questo caso distese sulle panchine destinate ai passeggeri. La vicinanza dei servizi igienici, nonché il fatto che durante la notte gli imbarchi G-H siano inattivi, garantiscono alla zona isolamento, tranquillità e disponibilità di servizi: fattori determinanti per chi sia in cerca di un ricovero notturno.

La presenza di persone senza dimora è stata rilevata anche in altre zone dell'aeroporto, per quanto tenda ad essere meno visibile: l'enorme disponibilità di spazi, anfratti e sedili, offre alle PSD le condizioni per stanziarsi in tutta la sua struttura.

Sono state rilevate presenze anche nei pressi dei Terminal 1 e 2, sia al livello -1 che al livello 0. L'osservazione ha consentito di evincere che si tratta, per lo più, di persone che si spostano in base al flusso di passeggeri e sostano in luoghi differenti nelle diverse ore della giornata. Si tratta, ad ogni modo, di un numero di persone piuttosto contenuto. Ulteriore elemento di rilievo è la presenza, durante i mesi estivi, di alcune PSD, sullo spazio esterno nei pressi dei marciapiedi che fiancheggiano l'area di sosta per scarico dei bagagli al livello -1. Si tratta in questo caso di persone in condizioni di degrado più evidente, spesso connesso a problemi di alcoldipendenza, che usufruiscono delle panchine per pernottarvi, ma anche per attività di questua, approfittando del clima più favorevole e del più intenso flusso di viaggiatori durante i mesi estivi. Tra costoro sono stati riconosciuti utenti dell'Help Center della stazione Termini, a conferma della diffusa "mobilità" di alcune specifiche forme di disagio sociale.

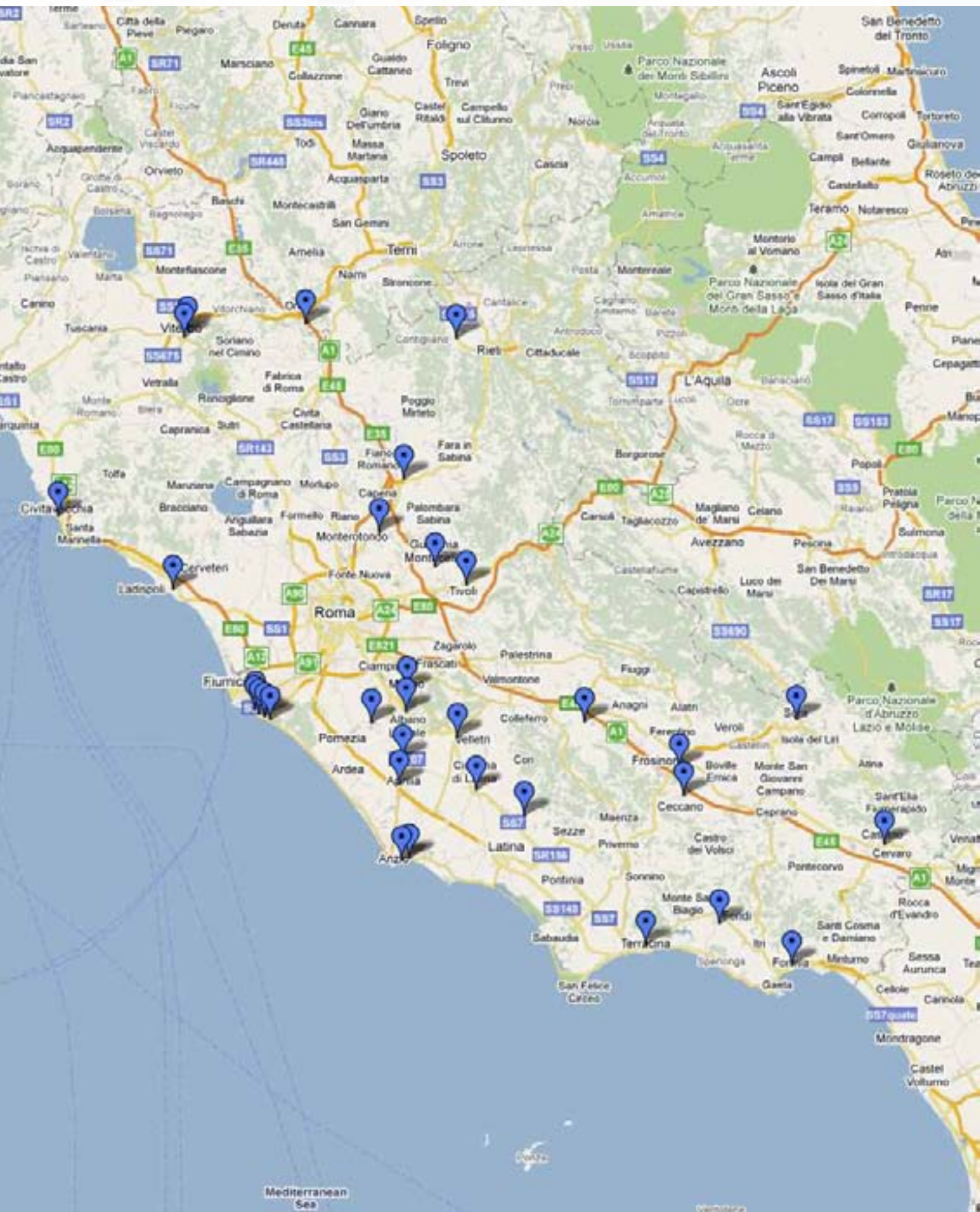
In conclusione, se, dal punto di vista della sicurezza e del decoro, Fiumicino Aeroporto raggiunge livelli molto alti, dal punto di vista del disagio sociale denota una situazione allarmante. Per quanto mimetizzata e confusa tra l'intenso traffico passeggeri e gli ampi spazi dello scalo aeroportuale, la presenza di una media di poco inferiore alle 30 persone senza dimora per notte, è un fenomeno che richiede al più presto di essere gestito da interventi strutturati, coerenti e continui di presa in carico sociale. A tal proposito sembra opportuno predisporre un presidio di primo contatto e orientamento sociale che possa dare continuità, sulla lunga durata, agli interventi avviati sperimentalmente nel corso del primo anno di attività dell'Help Center Mobile.



Molte PSD utilizzano delle superfici di marmo orizzontali, che si trovano nell'area Terrazza Roma, come giacigli per la notte



5.4 STAZIONI REGIONALI



5.4.1 PROVINCIA DI ROMA

Albano Laziale	Anzio
Ciampino	Civitavecchia
Colleferro	Guidonia - Montecelio
Ladispoli - Cerveteri	Marino Laziale
Monterotondo	Nettuno
Ostia Cristoforo Colombo	Ostia Castel Fusano
Ostia Lido Centro	Ostia Lido Nord
Ostia Stella Polare	Pomezia
Tivoli	Velletri

ALBANO LAZIALE

Informazioni generali

Nome	Albano Laziale
Indirizzo	Viale Europa, 5
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no, ma vicino vi è un parco con scalinate, alberi, panchine, aiuole, fontane
Parcheggio	sì, a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	no, fermata di un autobus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no, né pubblica né privata
Entrate	n° 1, collocazione frontale (più un piccolo cancello, ingresso secondario)
Biglietteria	sì, nell'atrio automatiche: non rilevate
Sala d'attesa	sì, chiusa nelle ore serali
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.32 da Ciampino
Orario ultimo treno	22.24 per Ciampino

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00- 22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



AZIALE

HELP CENTER MOBILE



REGIONE
LAZIO



Vista frontale del plesso ferroviario

La stazione appare piuttosto isolata, collocata nella parte bassa della cittadina laziale, in una zona poco abitata, distante circa 500 mt dalle aree più spiccatamente residenziali. L'assenza di esercizi commerciali, le caratteristiche delle vie che la collegano alle aree più densamente abitate, rendono la struttura poco frequentata nelle ore serali e notturne. Di fronte alla stazione si apre un piccolo parco particolarmente umido, soprattutto nelle sere invernali, certamente poco appetibile per chi, privo di un alloggio, vi volesse trovare rifugio. Tutto questo, se nelle ore diurne è particolarmente ameno, nelle ore notturne può ispirare una sensazione di isolamento nel passeggero che vi transita. In effetti, non sono stati rilevati presidi di sicurezza o sistemi di videosorveglianza che

possano porre rimedio alla desolazione notturna della zona.

Dalle ore 20 circa in poi l'atrio rimane chiuso, ma resta accessibile l'area binari munita di aiuole e panchine che, esposte al freddo e al vento, non attraggono persone in stato di marginalità. Dal punto di vista del disagio sociale, si può dunque affermare che non vi sono elementi degni di nota, anche in ragione del fatto che la cittadina laziale dispone di una notevole rete di servizi di assistenza.

Nel complesso, la stazione e l'area circostante appaiono piuttosto degradate dal punto di vista del decoro: la presenza di scritte sui muri, le condizioni della cabina telefonica adiacente l'edificio, fuori uso e oggetto di atti di vandalismo, e lo scarso livello di pulizia, suggeriscono di intensificare la manutenzione.



L'angusto accesso secondario all'area binari: non vi è chiusura notturna, a differenza dell'atrio e dell'edificio stesso della stazione, che invece chiude in prima serata. Si può dunque accedere unicamente alle parti "aperte" del plesso ferroviario



Anzio

Anzio

ANZIO

Informazioni generali

Nome	Anzio
Indirizzo	Piazza R. Palomba
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	sì, vigilanza
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	no automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	no
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	4.55 da Nettuno
Orario ultimo treno	22.05 per Nettuno

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'HCM in sosta ad Anzio

Caratterizzata da un intenso flusso di viaggiatori, in particolare pendolari che lavorano nella capitale, la stazione di Anzio, vicinissima al centro della città, appare ben organizzata e pulita, seppure di dimensioni contenute. A un'ora di treno da Roma, Anzio conta tra i suoi abitanti una cospicua percentuale di immigrati, anche in ragione di affitti molto più accessibili rispetto alla capitale e alla prima cintura. In conseguenza di ciò, come confermato da alcuni servizi cittadini, se nei mesi estivi la cittadina si popola di turisti e villeggianti, nei mesi invernali molti appartamenti vengono condivisi da gruppi di lavoratori dell'est europeo o provenienti dall'Africa, che svolgono lavori per lo più manuali nella capitale. Anzio, in effetti, presenta forme di disagio sociale estremo connesse per lo più al fenomeno dell'immigrazione, che non a cittadini del luogo.

Nel corso dei monitoraggi effettuati, lo staff HCM non ha registrato forme di marginalità all'interno della stazione. Con molta probabilità, le sue modeste dimensioni, l'assenza di una sala d'attesa e le poche panchine scoraggiano l'insediamento di persone senza dimora. Altro elemento deterrente è il presidio del servizio di vigilanza all'interno del plesso. Dalle testimonianze raccolte sul territorio, sembra che il fenomeno di persone senza dimora ad Anzio tenda ad intensificarsi nei mesi estivi e a riversarsi direttamente sulle spiagge, o piuttosto in edifici e casolari abbandonati o altri alloggi di fortuna.

D'altro canto, la stessa struttura della stazione, priva di bagni aperti e di altri servizi o esercizi commerciali, non sembra disporre delle caratteristiche che in genere attraggono forme di marginalità. Gli stessi spazi interni, che potrebbero costituire un adeguato riparo notturno o diurno, sono in realtà presenziati da associazioni culturali, e addirittura un Centro di Orientamento al Lavoro. Analogamente alla stazione di Ceccano, anche Anzio beneficia dell'utilizzo alternativo degli spazi di stazioni come strumento di vivificazione del luogo, ma anche di controllo sociale.



L'ingresso in stazione

CIAMPINO

Informazioni generali

Nome	Ciampino
Indirizzo	Piazza Luigi Rizzo
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, a pagamento
Capolinea mezzi pubblici	sì (navetta per aeroporto e bus urbani)
Presidio forze dell'ordine	sì, Polfer (area binari)
Altri presidi di sicurezza	sì (vigilanza privata)
Entrate	n° 2, collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	sì automatiche: sì (atrio)
Sala d'attesa	sì (panchine in atrio)
Attività commerciali	sì (in costruzione), edicola, bar, ristorante, tabacchi in allestimento
Binari	n° 7
Bagni	sì, area binari, liberi e impresenziati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	04.18 da Roma Tiburtina
Orario ultimo treno	23.46 per Lecce

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



ABBONAMENTI METREBUS
SETTIMANALI E MENSILI

BIGLIETTI *control* *TELEPRESTAZIONE* **METRO**

art. da





Vista frontale della stazione

La stazione ferroviaria, collocata in una zona centrale della città, non è lontana dall'omonimo aeroporto internazionale che costituisce il secondo scalo aeroportuale della capitale, ed è pertanto fortemente caratterizzata da una funzione specifica di collegamento con l'aerostazione.

Le due strutture sono collegate da un servizio bus navetta con frequenza non superiore ai 30 minuti tra una corsa e l'altra. Nel piazzale antistante, un'area è specificamente dedicata al servizio taxi. Si accede alla struttura sia da Piazza L. Rizzo, che da Viale Kennedy. Questa entrata, pur essendo secondaria, è comunque molto frequentata, in quanto collegata a numerose abitazioni ed

esercizi commerciali. All'interno, nell'area binari, vi è un presidio della Polizia di Stato, che sottolinea quanto la vicinanza dell'aeroporto richieda un più consistente servizio di sicurezza e di controllo. I servizi igienici sono aperti ed impresenziati. Nell'atrio vi è una piccola sala d'attesa, mentre nelle vicinanze è situata la biglietteria, aperta dalle 7.30 alle 12.30. L'area ristoro della stazione, in occasione dei nostri sopralluoghi, è risultata essere chiusa per lavori di ristrutturazione, mentre è attiva un'edicola che vende anche biglietti ferroviari. Le modeste dimensioni, la costante vigilanza nei pressi della stazione e la mancanza di aree fruibili rende assai difficoltoso il "soggiorno" per persone in difficoltà: i monitoraggi effettuati non ne hanno, infatti, rilevato tracce.



Biglietterie self-service in atrio



CIVITAVECCHIA

Informazioni generali

Nome	Civitavecchia
Indirizzo	Viale della Repubblica
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	sì
Altri presidi di sicurezza	videosorveglianza
Entrate	n° 2, collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì, chiusa
Attività commerciali	sì (bar, ristorante, tabacchi)
Binari	n° 5
Bagni	sì
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	4.53 da Torino
Orario ultimo treno	23.21 per Grosseto

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	12
Zone in cui si concentra il disagio	Atrio, binario 1, piazzale
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



La stazione di Civitavecchia, ancorché caratterizzata dalle dinamiche del tutto specifiche delle città portuali, non sorge, tuttavia, in un'area particolarmente disagiata; parte della struttura, in particolare il sottopassaggio che collega le due entrate, è stata recentemente ristrutturata (2009) ed è stato disposto un capillare sistema di videosorveglianza. È stato anche facilitato l'accesso ai portatori di handicap grazie all'installazione di un montascale sulla scalinata d'ingresso. Principale porto di collegamento dell'Italia centrale per la Sardegna, la Corsica e le altre isole del Tirreno, Civitavecchia è collegata a Roma da una linea ferroviaria molto frequente e piuttosto rapida. In poco più di un'ora si può raggiungere il centro della Capitale. Conseguentemente la stazione risulta molto frequentata in particolare negli orari mattutini o serali durante l'inverno, oppure nell'arco di tutta la giornata nei mesi estivi: in altri termini, nei mesi invernali il traffico è condizionato dagli orari dei pendolari, mentre d'estate dai flussi di turisti e villeggianti.



La stazione di Civitavecchia

In ragione di ciò, è evidente come Civitavecchia possa essere, per molte persone in cerca di sostentamento, una meta nella quale poter, ad esempio, guadagnare qualcosa dalla vendita di oggettistica sulle spiagge o da altri espedienti. Per coloro che non hanno una impiego ed una retribuzione stabile, i luoghi caratterizzati da un intenso transito di persone rappresentano infatti una risorsa cui attingere.



Il parcheggio esterno

All'Help Center di Roma Termini sono note numerose persone che, in situazione di disagio alloggiativo, hanno preferito per lunghi periodi, per lo più estivi, insediarsi in alloggi di fortuna (talvolta addirittura in spiaggia) piuttosto che rimanere nella capitale, certamente più caotica e meno tranquilla.

Si può dunque affermare che, sulla linea Roma-Civitavecchia, si muova periodicamente un numero consistente di persone in stato di disagio di vario genere, per lo più immigrati e persone senza dimora.

Dai monitoraggi effettuati, infatti, si è constatata un'intensa frequentazione da parte di passeggeri stranieri, per lo più africani.

Nel corso dei vari monitoraggi è stata registrata una media di circa 12 persone senza dimora presenti: ad eccezione delle principali stazioni di Roma e di Fiumicino Aeroporto, che ha una caratteristiche e connotazioni del tutto particolari, è la media più alta rispetto alle altre stazioni della regione. In particolare è risultato particolarmente frequentato il binario 1, con una forte preminenza di cittadini stranieri. Durante uno dei sopralluoghi effettuati, lo staff ha avuto modo di riconoscere nel piazzale antistante una persona senza dimora già conosciuta dall'Help Center di Roma Termini, intento a procurarsi del denaro in forma di elemosina dai passeggeri. Si è potuto dunque avere conferma di quanto testimoniato ed osservato in questi mesi di lavoro, ovvero che la città di Roma è al tempo stesso polo attrattivo di forme di marginalità e agente propulsore, nel caso di persone in cerca di luoghi più raccolti e meno confusionari nei quali trovare riparo o forme di sostentamento. In particolare, si è notato come l'ultimo treno proveniente dalla capitale, sia particolarmente frequentato da persone senza dimora, mentre un analogo fenomeno accade intorno alle 20.24 della sera in direzione opposta, a conferma del "pendolarismo" del disagio sociale che caratterizza le tratte ferroviarie tra Civitavecchia e Roma.



L'ingresso della stazione

Per quanto riguarda le singole aree della struttura, insediamenti di marginalità sociale interessano in particolare la



La sala d'attesa

sala di attesa. Vi sono state avvistate, adagiate sulle panchine, fino a 7 persone senza dimora contemporaneamente: tra di esse anche delle donne. Si configura dunque un quadro che suggerisce ulteriori approfondimenti in termini di quantificazione e analisi del disagio, per poter progettare azioni di contenimento, orientamento e supporto, insieme alla rete dei servizi locali, particolarmente diffusa ed attiva sul territorio.



I bagni, liberi e non presenziati



Dall'atrio si accede al bar-tabacchi



La stazione è accessibile a disabili



L'ingresso posteriore

COLLEFERRO

Informazioni generali

Nome	Colleferro
Indirizzo	Via Sabotino
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì, fermata e capolinea pullman Co.tral.
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì, in atrio automatiche: sì
Sala d'attesa	sì, costantemente aperta
Attività commerciali	sì, bar tabacchi con accesso dalla facciata della stazione
Binari	n° 4
Bagni	sì, (aperti, gratuiti, impresenziati)
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	5.02 da Cassino
Orario ultimo treno	22.25 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	2
Zone in cui si concentra il disagio	sala d'attesa
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Vista frontale della stazione



Vista binari

Collocato in un viale periferico di Colleferro Scalo, a circa un chilometro dalla cittadina, il plesso consta di modeste dimensioni ed è caratterizzato da un flusso passeggeri composto per la maggior parte da pendolari diretti a Roma. La stazione è in condizioni soddisfacenti di decoro, pulizia e manutenzione; è dotata di biglietterie a sportello ed automatiche. Dal punto di vista della sicurezza, pur se priva di videosorveglianza, non appare caratterizzata da fenomeni di delinquenza o devianza, se non del tutto occasionali o sporadici, anche in ragione del fatto che è periferica rispetto alla cittadina laziale. Tuttavia, nel corso dei monitoraggi notturni, si è registrata la presenza di persone senza dimora che pernottano nella sala d'attesa, che rimane aperta durante tutta la notte. Si tratta di due uomini tra i 18 e i 39 anni, uno italiano ed uno straniero, che sembrano pernottare all'interno del plesso da lungo tempo. In conclusione, se dal punto di vista della sicurezza e del decoro la struttura evidenzia standard adeguati, dal punto di vista del disagio sociale, la frequentazione di persone senza dimora, soprattutto durante le ore notturne, assume una certa rilevanza, considerando le dimensioni dello scalo, della cittadina e la distanza dalla città di Roma.


Portofino


Alitalia



GUIDONIA - MONTECELIO

Informazioni generali

Nome	Guidonia - Montecelio
Indirizzo	Piazza Francesco Baracca
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì (panchine)
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì (bar tabacchi chiuso dalle 19.30) automatiche: sì, ma fuori uso
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì, caffetteria, edicola
Binari	n° 3
Bagni	no
Chiusura struttura	sì (cancello a chiusura manuale)
Orario primo treno	5.28 da Tivoli
Orario ultimo treno	22.40 per Tivoli

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'HCM di fronte alla stazione

La stazione dal punto di vista strutturale appare nel complesso adeguatamente attrezzata: sia il piazzale antistante che la sala d'attesa interna hanno a disposizione panchine per la sosta dei viaggiatori; vi un punto ristoro e distributori automatici di bevande e snack.

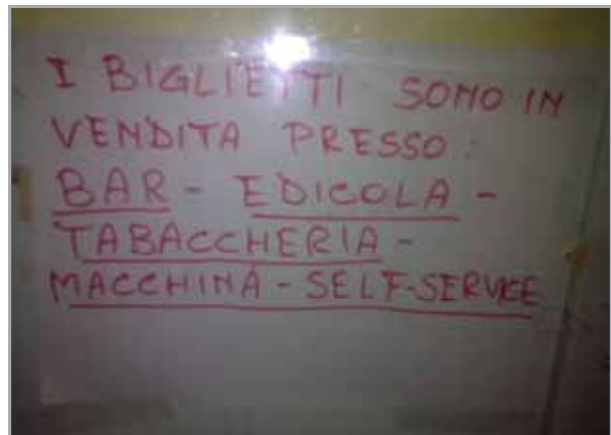
Dal punto di vista della sicurezza, invece, si è riscontrata qualche lacuna, sia per la mancanza di un presidio di polizia, che di dispositivi di videosorveglianza.

Nonostante ciò non è stata rilevata la presenza di fenomeni di marginalità. Le modeste dimensioni, lo scarso numero di passeggeri che usufruisce dello snodo ferroviario, l'assenza di servizi

igienici, costituiscono con ogni probabilità degli elementi deterrenti all'afflusso di persone indigenti. L'equipe, in occasione del monitoraggio, si è confrontata con il personale di stazione, che ha confermato la totale assenza di senza dimora, sia negli spazi interni sia nelle aree circostanti.



Rampe di accesso per disabili conducono agli uffici



Un cartello artigianale segnala la difficoltà a reperire i biglietti

LADISPOLI - CERVETERI

Informazioni generali

Nome	Ladispoli - Cerveteri
Indirizzo	Viale Innocenzo III
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, panchine e aiuole
Parcheggio	sì, gratuito, situato all'ingresso posteriore
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2 collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì, con poche panchine
Attività commerciali	sì, bar e tabacchi
Binari	n° 5
Bagni	sì, lungo il binario 1, liberi, non presenziati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	5.24 da Civitavecchia
Orario ultimo treno	23.11 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	6
Zone in cui si concentra il disagio	sala d'attesa, servizi igienici
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Self Service

REGALATI O

un buco
aiuta a





Il plesso ferroviario

La stazione di Ladispoli- Cerveteri, posizionata proprio al centro della città, è molto frequentata dai pendolari che raggiungono quotidianamente Roma. Durante il periodo estivo, il traffico dei passeggeri ha un ulteriore aumento di volume, essendo Ladispoli una nota località balneare laziale. Il plesso affaccia su una grande piazza, dove sono presenti un bar, alcune pizzerie e altre attività commerciali.

La stazione è in condizioni di igiene e decoro complessivamente discrete, i bagni sono funzionanti, il bar è aperto anche la sera. Tuttavia lungo il primo binario, nella sala d'attesa e nei pressi dei servizi igienici, anche durante il giorno si possono notare tracce di presenze di persone senza dimora, probabilmente incentivate

dall'intenso traffico di passeggeri, dalla presenza di attività commerciali e di servizi igienici gratuiti. Durante i monitoraggi condotti dall' HCM è stata riscontrata una media di 6 persone senza dimora, concentrare prevalentemente nella sala d'attesa e nello spazio adiacente ai bagni. Conversando col personale delle ferrovie e del bar tabacchi, si è appreso che i senza dimora sarebbero presenti, in estate, solo limitatamente alle ore notturne, in quanto la zona del litorale risulta maggiormente attrattiva per la presenza di attività commerciali e per l'alta frequentazione turistica. Durante l'inverno lo scenario cambia parzialmente, in quanto le persone senza dimora sono maggiormente presenti in stazione e cercano riparo dal freddo nella sala d'attesa o nel sottopassaggio che collega l'entrata principale (piazzale Roma) con l'entrata posteriore.

Le persone senza dimora della stazione sono assistite quotidianamente dalla Caritas locale e dai volontari di alcune parrocchie che forniscono loro vestiario, assistenza sanitaria e che li indirizzano ai servizi sul territorio. Anche i rappresentanti della vicina sezione della Protezione Civile sono a conoscenza della situazione e intrattengono rapporti con le persone senza dimora presenti.



All'interno della struttura ferroviaria c'è un bar-ristoro

In conclusione, il disagio in stazione non sembra essere percepito come un problema particolarmente molesto.



La sala d'attesa della stazione è utilizzata da alcune PSD come dimora per la notte



I bagni sono liberi e non presenziati

Marino Laziale

PIAZZA
DELLA
STAZIONE



MARINO LAZIALE

Informazioni generali

Nome	Marino Laziale
Indirizzo	Piazza della Stazione
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1 frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	sì, non presenziati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	5.17 da Ciampino
Orario ultimo treno	22.26 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'HCM in sosta davanti la stazione

Analogamente alla stazione di Albano, anche quella di Marino si presenta come una struttura di ridotte dimensioni, a bassa frequentazione. Il monitoraggio effettuato non ha fatto registrare particolari criticità sotto tutti i punti di vista.

Collocata non lontana dal centro del piccolo paese, la stazione è priva di servizi igienici, biglietteria e tabellone degli orari. La sala d'attesa dispone di una panchina di ridottissime dimensioni (solo due posti), a conferma del fatto che i viaggiatori usufruiscono della struttura solo per un rapido transito.

Il piazzale non offre possibilità di bivacco, essendo sprovvisto di panche, pensiline e fontanelle.



Lampio parcheggio, gratuito



Il portone di accesso alla stazione non si chiude



Latrino con la biglietteria automatica



Mancano i tabelloni con gli orari dei treni

MONTEROTONDO

Informazioni generali

Nome	Monterotondo
Indirizzo	piazza della Stazione di Monterotondo
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	sì (presidi itineranti di polizia, vigilanza ed EI)
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì (con panchine)
Attività commerciali	no
Binari	n° 3
Bagni	sì (non presenziati)
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	5.17 da Orte
Orario ultimo treno	23.13 per Orte

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	1
Zone in cui si concentra il disagio	Sala d'attesa
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Handwritten graffiti at the top of the page, possibly reading "KAWAII" or similar characters.

CONSULT FOR
LACTATION
TIPS

Department of Health Services

Main body of graffiti on a lined paper background. Includes large black letters "STON", "RS", "HAR", and "dotup" in pink. There are also red and purple scribbles and other smaller tags.

LELETA-OK-MACE-NINE
LELETA-OK-MACE-TW-ES
LELETA-OK-MACE-NINE
NINE-NINE-OK-MACE
GIRL-LELE

172014



L'ingresso della stazione

Situata nel piccolo centro abitato di Monterotondo Scalo, questa stazione serve l'estesa cittadina di Monterotondo a pochi chilometri di distanza. Il flusso dei viaggiatori è particolarmente intenso nella prima mattina e nel tardo pomeriggio, in quanto una gran parte di residenti lavora nella capitale. Di conseguenza, la stazione si caratterizza come luogo di transito, piuttosto che come luogo di sosta o punto di incontro. Non a caso, non ospita né esercizi commerciali, né servizi ai cittadini. Vi si accede da una piccola strada secondaria, oppure da un sottopassaggio pedonale, buio, angusto e fatiscente, che la collega ad un più ampio piazzale, al centro del quale sorge un grande parcheggio di scambio a due piani. La

struttura si caratterizza per un'approssimativa manutenzione e una certa incuria degli spazi, elementi che contribuiscono a renderla poco frequentata.

Durante i sopralluoghi, effettuati nelle ore serali, si è rilevato come la scarsa illuminazione, l'assenza di colonnine SOS e di videosorveglianza e la lontananza dalle aree residenziali rendano il luogo poco sicuro. Probabilmente per questo motivo, ad intervalli piuttosto regolari, è stato riscontrato il passaggio della vigilanza e di una camionetta dell'Esercito. Lo stabile è accessibile anche durante la notte, tanto che in sala di attesa è stata registrata la presenza di una persona senza dimora. L'atrio, decisamente fatiscente, presenta una cartellonistica illeggibile, biglietterie automatiche fuori servizio ed una biglietteria senza indicazioni di orario. L'area binari, poco illuminata e scarsamente pulita, appare come uno spazio poco accogliente e poco sicuro.

L'impressione generale, dunque, è che si tratti di un luogo poco frequentato, ma sufficientemente isolato da non essere meta di persone in stato di marginalità, ad eccezione di chi è in cerca di un riparo isolato e lontano da contatti umani.



L'unica biglietteria automatica presente nella stazione risulta fuori uso



Le bacheche dei cartelloni arrivi /partenze nel sottopassaggio pedonale sono state completamente imbrattate



L'atrio della stazione: sono visibili scritte ed atti di vandalismo

... beyond the police line



NETTUNO

Informazioni generali

Nome	Nettuno
Indirizzo	Piazza IX Settembre
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì (panchine e fontanelle)
Parcheggio	sì
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	sì
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	no (biglietti in vendita al bar-tabacchi chiuso dalle 19.30) automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì (edicola, bar-tabacchi)
Binari	n° 3
Bagni	no
Chiusura struttura	sì (cancello manuale)
Orario primo treno	4.48 per Roma Termini
Orario ultimo treno	21.48 da Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	1
Zone in cui si concentra il disagio	Piazzale antistante
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'area binari

Posizionata in pieno centro cittadino, la stazione di Nettuno, analogamente ad Anzio, risulta essere molto frequentata, in particolare da pendolari che lavorano a Roma. Come tutte le stazioni del litorale, inoltre, l'intensità del flusso viaggiatori aumenta nei mesi estivi.

Il piazzale, attrezzato con panchine e fontanelle, costituisce un motivo di attrazione per chi si trovi in condizioni di disagio. Non è raro, infatti, vedere persone indigenti che sostano nella zona. La vicinanza al centro della città, con le sue attività e risorse, costituisce un ulteriore fattore aggregante di forme di disagio sociale.

Nel corso dei rilevamenti, infatti, gli operatori hanno intercettato in questa zona un uomo intorno ai 50 anni, straniero, senza dimora. Sia Anzio che Nettuno ospitano una nutrita comunità di cittadini proveniente dall'Est Europa, molti dei quali integrati, per quanto permangano alcune minoranze in situazioni di marginalità, che spesso decadono in fenomeni di vagabondaggio e alcolismo.

Per quanto concerne la stazione, essa non dispone di servizi igienici gratuiti al suo interno, fattore che generalmente determina l'appetibilità degli spazi da parte di persone prive di dimora. Al suo interno vi è un locale occupato dalla Protezione Civile, mentre altri spazi chiusi da saracinesche lungo il binario 1 sembrano in stato di abbandono. Le biglietterie sono in funzione fino alle 19.30 e, in mancanza di macchinette automatiche e titoli di viaggio si comprano al bar.

Il plesso ufficialmente chiude dopo l'ultimo treno (00:50); tuttavia, il cancello di recinzione laterale è divolto, dunque, la stazione è accessibile anche in ore notturne.



Sala d'attesa



Bar all'interno della stazione

OSTIA CRISTOFORO COLOMBO

Informazioni generali

Nome	OSTIA – Cristoforo Colombo
Indirizzo	Piazzale A.Vespucci
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì
Parcheggio	sì
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	vigilanza privata, videosorveglianza
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	no automatiche: sì
Sala d'attesa	no
Attività commerciali	no
Binari	n° 3
Bagni	no
Chiusura struttura	sì, cancello manuale
Orario primo treno	4.47 da Roma Termini
Orario ultimo treno	00.50 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	pomeridiana (14.00- 18.00), serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale







Il bar della stazione

Ultima della tratta, la stazione Cristoforo Colombo si trova a poche centinaia di metri dalla Pineta di Castel Fusano, tristemente nota alla cronaca per ripetuti episodi di violenza, prostituzione, sfruttamento, spaccio. La pineta, in effetti, costituisce una sorta di luogo franco nel quale spesso si insediano gruppi, o singole persone in situazione di disagio sociale e abitativo. La pineta costituisce, ormai da decenni, il luogo privilegiato in cui fenomeni di marginalità, devianza, clandestinità, trovano riparo e nascondimento. Si tratta per lo più di gruppi provenienti dall'est europeo, con una consistente percentuale di rom, che talvolta installano dei veri e propri accampamenti nella macchia, praticamente invisibili dall'esterno. Nelle ore serali, la pineta diviene teatro di prostituzione, soprattutto femminile, che coinvolge in particolare donne prove-

nienti dalla Romania e dall'Africa sub-sahariana.

A poche centinaia di metri dalla pineta, la stazione Ostia Cristoforo Colombo appare evidentemente esposta a tali fenomeni, ragione per la quale il presidio della vigilanza privata (rilevato in quasi tutte le fermate della linea Roma-Ostia Lido, gestita dalla società Met.Ro.) è risultato qui particolarmente visibile e consolidato: i sopralluoghi dell'HCM hanno consentito di rilevare come in questo caso il presidio garantisca sufficienti standard di sicurezza.

Come nelle altre stazioni del treno metropolitano per Ostia, l'accesso all'interno della stazione è regolato da tornelli che impediscono l'ingresso a chi sia privo di regolare titolo di viaggio. L'atrio e la biglietteria sono monitorati da un circuito di videosorveglianza e dalla presenza di vigilanti fino all'orario di chiusura. Dal confronto con gli agenti di sicurezza, non sono emerse particolari criticità sociali rilevate. Dal 2008 risulta operativo un piano di controllo e di pattugliamento periodico della pineta da parte delle forze dell'ordine che, lungi dall'aver risolto ogni problema, ha tuttavia contenuto e parzialmente ridotto il fenomeno: la zona della stazione, da questo punto di vista, risulta adeguatamente preservata.



L'ampio parcheggio gratuito

L'unica nota di rilievo è costituita dalle condizioni del vasto piazzale antistante, costituito da un ampio parcheggio gratuito e da un'area verde completamente abbandonata, priva di adeguata illuminazione.



L'ingresso ai binari è regolato da tornelli



OSTIA CASTEL FUSANO

Informazioni generali

Nome	OSTIA – Castel Fusano
Indirizzo	Via della stazione di Castel Fusano
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì
Capolinea mezzi pubblici	no, fermata autolinee
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	Vigilanza Met.Ro., presido periodico
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	no (biglietti in vendita al bar-tabacchi chiuso dalle 19.30) automatiche: no
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì, bar, tabacchi, edicola
Binari	n° 3
Bagni	no
Chiusura struttura	sì (cancello manuale)
Orario primo treno	4.47 da Roma Termini
Orario ultimo treno	00.50 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	pomeridiana (14.00- 18.00), serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Il cartellone segnaletico della stazione

La stazione di Ostia Castel Fusano ha dinamiche molto simili alla stazione di Ostia Cristoforo Colombo, poco distante. Entrambe sono collocate in zone meno frequentate della cittadina rispetto alle ben più utilizzate Ostia Lido Centro, Stella Polare e Lido Nord. Come per le altre stazioni di Ostia, constatata una pressoché totale assenza di fenomeni di emarginazione nelle ore serali, si è ritenuto di provvedere a sopralluoghi in orari pomeridiani. La presenza in città di una mensa e due dormitori destinati alle persone senza dimora, attive nelle ore serali, ha suggerito di verificare se parte dei fruitori, negli intervalli tra un servizio e l'altro, ovvero in fascia pomeridiana, si riversassero nelle stazioni ferroviarie. Nel caso di Castel Fusano, la situazione è tranquilla ed anche le

zone circostanti sono prive di segnali che indichino la presenza di disagio. Come tutte le altre stazioni della tratta, dispone di tornelli per l'accesso ai binari e di vigilantes dell'ATAC che controllano gli ingressi.



Atrio e ingresso ai binari



Il bar interno alla stazione



Una colonnina SOS davanti all'ingresso stazione



La sala d'attesa

OSTIA LIDO CENTRO

Informazioni generali

Nome	OSTIA - Lido centro
Indirizzo	Piazza della stazione del lido
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, panchine, aiuole e fontane
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	sì, Esercito e Carabinieri
Altri presidi di sicurezza	Vigilanza privata
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì (con panchine)
Attività commerciali	sì, bar, tabacchi, edicola
Binari	n° 3
Bagni	sì (non presenziati)
Chiusura struttura	sì, cancello manuale
Orario primo treno	4.47 da Roma Ostiense
Orario ultimo treno	00.50 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	pomeridiana (14.00- 18.00), serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	6,5
Zone in cui si concentra il disagio	Piazzale antistante, parcheggio, atrio
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



ostia centro

entro

ostia centro

ostia c





Binario 1

Stazione collocata nel centro "commerciale" del quartiere, è molto frequentata per via dei capolinea dei bus che collegano la città con Roma, con le spiagge limitrofe e con l'aeroporto di Fiumicino. In determinate fasce orarie, è presenta una pattuglia dei carabinieri posta all'ingresso dell'entrata principale, di fianco al parcheggio riservato ai taxi.

Analogamente alle altre stazioni della cittadina, nonché della tratta, è provvista di tornelli che limitano l'ingresso ai soli possessori di titolo di viaggio, è presidiata all'interno da personale di vigilanza Met.Ro. e viene chiusa durante la notte. Priva di spazi sufficientemente accessibili e che attraggono persone in stato di disagio abitativo, la struttura ha un aspetto pulito, curato e sicuro. È piuttosto l'esterno della stazione ad accogliere situazioni di disagio sociale.

I monitoraggi HCM hanno mostrato, infatti, che l'area davanti alla stazione e le aree laterali versano in uno stato di degrado avanzato. Il piazzale antistante e i giardini, frequentati soprattutto da cittadini rumeni, in gran parte alcolisti, sono molto sporchi, pieni di carta e rifiuti di altro genere, bottiglie di alcolici vuote, abiti e addirittura abbigliamento per bambini, passeggini, carrozzine.

Durante la giornata vi si respira un'aria di abbandono, decadenza e soprattutto mancanza di sicurezza. Altra zona particolarmente degradata è quella che si trova a sinistra in corrispondenza di un ampio parcheggio incustodito, dove gli operatori HCM hanno individuato luoghi di vero e proprio bivacco e rinvenuto addirittura una brandina ed un carrello pieno di masserizie, oltre a numerose bottiglie di birra vuote. Al di sotto della scala che porta al passaggio sopraelevato della stazione, si apre un angusto sottoscala maleodorante, appare infestato di deiezioni e urine umane, con abiti usati e rifiuti di vario genere. Nella zona probabilmente dormono alcune PSD storiche, non più di due o tre, attratte dalla posizione appartata e tranquilla dell'area.

Fatta eccezione per questa zona ai margini del plesso ferroviario, si può tuttavia affermare che Ostia Lido Centro non è caratterizzata da forme di disagio sociale con caratteristiche di stanzialità: si tratta, piuttosto, di presenze variabili



L'area a fianco della stazione, soprattutto sotto il passaggio sopraelevato pedonale è sporca e degradata

ed estemporanee. Si configura come un luogo di passaggio, o di breve sosta, soprattutto nelle ore del giorno, per coloro che frequentano i servizi di assistenza della città e necessitano di punti di "appoggio" negli orari in cui questi sono chiusi.

Seguendo infatti il suggerimento dei Carabinieri e del personale di stazione, gli operatori HCM hanno deciso di effettuare nell'area dei sopralluoghi pomeridiani, nella fascia oraria 14-18, allo scopo di fotografare le dinamiche diurne. Effettivamente durante il pomeriggio la stazione denota una più alta frequentazione da parte di persone in stato di

marginalità che non durante la sera. La loro presenza, in particolare presso il bar della stazione, l'atrio e il piazzale, ha destato la sensazione di una sosta provvisoria, un vero e proprio flusso di passaggio in attesa di un autobus per recarsi altrove. Numerosi giovani tossicodipendenti sostano nell'atrio, mendicano e poi si muovono all'esterno, nel piazzale.

Gli operatori hanno anche intercettato alcune PSD, già conosciute presso l'Help Center della stazione Termini, che, intervistati, hanno descritto i loro movimenti, suggerendo delle interessanti riflessioni in merito alle dinamiche sociali della stazione e, più in generale, della cittadina. Sono molti i punti di interesse per persone in condizioni di disagio, dal dormitorio Caritas di Lungomare Toscanelli, al centro diurno "Magliana 80", dalla mensa sociale, alle parrocchie Maria Regina Pacis e Santa Monica.

In generale, è innegabile che alcune forme di disagio sociale abbiano un certo impatto sulla stazione di Centro, ma si caratterizza come molto mutevole, periodico, di transito.

OSTIA LIDO NORD

Informazioni generali

Nome	OSTIA - Lido nord
Indirizzo	Via Capo dell'Argentiera
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: -
Parcheggio	no
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	pattugliamento periodico di una volante dei Carabinieri
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì, bar-ristoro
Binari	n° 2
Bagni	sì (non presenziati)
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.18 da Roma Ostiense
Orario ultimo treno	00.17 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	pomeridiana (14.00- 18.00), serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





LIDO NORD



L'ingresso della stazione

Stazione di modeste dimensioni, nelle immediate adiacenze della Via del Mare, principale collegamento della città con la capitale, riproduce tutte le caratteristiche delle fermate della tratta: l'accesso regolato da tornelli che impediscono il transito a chi è sprovvisto di titolo di viaggio, il presidio della vigilanza privata predisposta dalla società di gestione dell'impianto, (Met.Ro.), la conseguente inaccessibilità dell'interno della stazione ai non viaggiatori. Come nel caso delle altre stazioni monitorate, questi provvedimenti contribuiscono a disincentivare l'insediamento di persone in cerca di ricovero notturno. Se a ciò si aggiunge il fatto che l'impianto non offre molti spazi idonei al pernottamento notturno, ovvero riscaldati, adeguatamente riparati, sottratti alla visibilità dall'esterno, si può comprendere la ragione per cui, nel corso dei monitoraggi

pomeridiani e soprattutto serali dell'HCM, non si stata rilevata alcuna forma di marginalità sociale. A tal proposito, è opportuno considerare anche il fatto che, rispetto alle stazioni Lido Centro e Stella Polare, il complesso in questione ha una collocazione piuttosto periferica rispetto alle zone nevralgiche della cittadina, distante sia dalle aree più popolate, sia da quelle più frequentate per l'attività commerciale, sia dalle zone in cui risiedono i principali servizi di assistenza sociale.

Molto poco illuminata esternamente e priva di un piazzale o di un parcheggio attrezzato con panchine o aree coperte che attirino persone senza dimora, la struttura sembra esente da problematiche sociali sia al proprio interno che nei suoi immediati dintorni. Seppure dotata di un bar-ristoro, di servizi igienici e di una sala d'attesa, il fatto che per accedervi è necessario valicare i tornelli di controllo disincentiva l'ingresso. Nel corso degli ultimi anni, inoltre, in particolare durante i mesi estivi, è stato predisposto un piano di pattugliamento serale delle stazioni ferroviarie della città da parte del Comado dei Carabinieri di zona, che contribuisce a scongiurare eventuali episodi di violenza o illegalità.



La biglietteria e i servizi igienici sono posti all'interno della stazione e quindi accessibili, oltrepassati i tornelli, solo ai passeggeri

stella polare

stella polare

binario

2

STELLA POLARE

STELLA POLARE



OSTIA STELLA POLARE

Informazioni generali

Nome	OSTIA – Stella polare
Indirizzo	Piazza Vega
Ente gestore	Met.Ro.

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, giardini, panchine, fontane
Parcheggio	sì
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	pattugliamento dei Carabinieri
Altri presidi di sicurezza	presidi periodici di vigilanza privata
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	no (biglietti in vendita al bar-tabacchi chiuso dalle 19.30) automatiche: no
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì, bar, tabacchi, edicola
Binari	n° 3
Bagni	sì, non presenziati
Chiusura struttura	sì (cancello manuale)
Orario primo treno	4.47 da Roma Termini
Orario ultimo treno	00.50 per Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	pomeridiana (14.00- 18.00), serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Latrio e l'ingresso ai binari

Analogamente alle altre stazioni della tratta, Ostia Stella Polare, dispone di una serie di provvedimenti che contengono eventuali fenomeni di criticità sociale e assicurano un adeguato controllo in termini di sicurezza. Come già riportato in merito alle altre fermate della cittadina del litorale laziale, nel corso degli ultimi due anni è stato predisposto un servizio di presidio da parte dei Carabinieri nelle ore mattutine e serali, in corrispondenza con i picchi di maggiore intensità del flusso passeggeri (dalle 7 alle 13 e dalle 19 alle 23). La presenza della vigilanza privata dell'ente gestore, la società Met.Ro., nonché la chiusura notturna del plesso, contribuiscono ad evitare forme di insediamento notturno di persone in stato di disagio abitativo. Da quanto si è potuto rilevare nel corso

dei monitoraggi e dalle testimonianze del personale di stazione, si evince la presenza di un'unica situazione degna di rilievo. Si tratta di una persona senza dimora con disturbi psichici che si è insediata nei pressi della stazione da alcuni anni, pernottando nei giardini che fronteggiano l'impianto o nell'area retrostante. Il soggetto è seguito dai servizi sociali territoriali che hanno più volte tentato di avviare percorsi di supporto e accompagnamento a strutture adeguate. In alcuni casi si è tentato un intervento sanitario coatto, che non ha però sortito gli effetti desiderati anche a causa di una insufficiente sinergia con l'ospedale Grassi, presso il quale l'uomo è stato ricoverato. Per quanto con il tempo la stessa comunità cittadina ha intessuto con il soggetto relazioni di solidarietà che hanno contenuto l'impatto ed il livello di tensione sociale che la sua presenza aveva inizialmente generato, tuttavia periodicamente si sono verificati episodi di conflittualità. L'esperienza del personale ferroviario e del personale di vigilanza costituiscono in questo senso una preziosa risorsa in termini di mediazione e gestione del problema che, tuttavia, necessita di un supporto continuativo da parte dei servizi sociali locali.

Ad eccezione di questo singolo caso, la stazione non presenta criticità di altro genere, e, soprattutto durante i mesi invernali, con l'attenuarsi del flusso dei viaggiatori, si configura come un luogo tranquillo e sicuro.



La biglietteria



Il presidio dei carabinieri all'ingresso della stazione

POMEZIA

Informazioni generali

Nome	Pomezia
Indirizzo	Via della stazione
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: -
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì (edicola, bar)
Binari	n° 4
Bagni	sì
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	4.52 da Ciampino
Orario ultimo treno	23.26 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Pomezia

TAXI



Il Binario 1 della stazione

La struttura, recentemente restaurata, appare funzionale e moderna per quanto riguarda l'atrio e la sala d'attesa in particolare. Si riscontrano, però, i segni di alcuni atti di vandalismo nella zona dei cancelli degli ingressi secondari laterali che sono stati manomessi e divelti, con la conseguenza che il plesso ferroviario non può essere chiuso neanche nelle ore notturne. Un rudimentale cartello posto sulla porta di accesso dei servizi igienici segnala che, dal 10 giugno 2010, essi sono inutilizzabili.

Nelle aree interne alla stazione, non sono stati rilevate forme di disagio sociale. Tuttavia, allargando il campo di osservazione alle aree limitrofe, è stata constatata la presenza di un'intensa attività di prostituzione a poche decine di metri.

Si tratta di un fenomeno evidente e, ormai, pericolosamente consolidato, come confermatoci dalle associazioni locali interpellate in merito.



La sala d'attesa



Un cartello posto sulla porta di accesso dei servizi igienici segnala che, dal 10 giugno 2010, essi sono inutilizzabili



Tivoli



TIVOLI

Informazioni generali

Nome	Tivoli
Indirizzo	Viale Giuseppe Mazzini
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, con alberi panchine, aiuole, fontane
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì, edicola, bar
Binari	n° 3
Bagni	sì
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.39 da Ciampino
Orario ultimo treno	23.10 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



La stazione, ubicata lungo la ferrovia Roma - Pescara e capolinea della linea regionale FR2, è strutturata su tre binari. La sala d'attesa è stata appena ristrutturata, mentre sono ancora in corso i lavori nell'atrio. La stazione viene chiusa dopo il passaggio dell'ultimo treno serale. All'interno della struttura non sono stati individuati segni di disagio, mentre, nel corso dei sopralluoghi, è stato rilevata la presenza di un uomo italiano, psichiatrico, che spesso trova rifugio notturno nelle panchine adiacenti la stazione o lungo il viale pedonale che collega la stazione con il paese.



L'HCM davanti la stazione



Il piazzale davanti la stazione



La sala d'attesa



L'area binari

VELLETRI

Informazioni generali

Nome	Velletri
Indirizzo	Piazza Martiri di Ungheria
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì sì, presenza di aiuole, pensiline, sedili, fontane ed esercizi commerciali
Parcheggio	sì, gratuito sia sul piazzale antistante che sull'ingresso posteriore
Capolinea mezzi pubblici	sì, fermate autobus e taxi, capolinea Co.tra.l (linee per Roma, Anzio, Frascati, Nemi, Lanuvio, Rocca di Papa, Torvajonica, Latina)
Presidio forze dell'ordine	no, né pubblica né privata
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2, collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	sì, in atrio automatiche: due biglietterie automatiche fuori servizio
Sala d'attesa	sì, costantemente aperta
Attività commerciali	sì, sul piazzale un ristorante ed un bar-ristorante, un bar tabacchi con accesso dalla facciata della stazione (aperto fino alle 20.30) un'edicola all'interno della stazione
Binari	n° 3
Bagni	sì, lungo il binario 1 (aperti, gratuiti, non presenziati)
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	4.46 da Roma Tiburtina
Orario ultimo treno	22.40 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	3
Zone in cui si concentra il disagio	Area binari
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Velletri 





Il parcheggio antistante la stazione

Stazione poco illuminata, con numerose aree in stato di abbandono. Il capolinea Co.tra.l ad essa adiacente la rende particolarmente frequentata. Nelle immediate adiacenze della stazione, accanto al capolinea, vi è un ampio edificio a due piani con spazi molto estesi, adibito a sala di attesa. Al piano inferiore, collegato con il sottopassaggio che consente l'accesso all'edificio dai parcheggi a terrazza retrostanti la stazione, vi è un ulteriore spazio, in cui si nota il quadro elettrico della struttura completamente aperto ed accessibile a chiunque. L'edificio è in condizioni di degrado. Non vi sono tracce che dimostrino che l'edificio venga utilizzato come luogo di riparo. Tuttavia, nel corso dei sopralluoghi, sono state intercettate tre persone senza dimora, una delle quali, una donna dell'Est Europa di circa 45 anni, è conosciuta dall'Help Center di

Roma ed è stata ospite per circa 6 mesi del Centro diurno Binario 95. La presenza di numerosi bar ed altri punti di ristoro, presumibilmente, fa sì che vi si concentrino anche persone con caratteristiche "borderline", o in stato di disagio sociale, anche in ragione del fatto che la cittadina dispone di una Caritas molto attiva, punto di riferimento per le situazioni di marginalità della zona dei Castelli Romani.



Il Capolinea Cotral nelle immediate vicinanze della stazione. Adiacente ad esso, un edificio di due piani abbandonato



L'operatore HCM nell'edificio: probabilmente si tratta di una sala d'attesa per i passeggeri Cotral, ma è in pessime condizioni



L'interno dell'edificio versa in uno stato di evidente degrado



L'Help Center Mobile parcheggiata davanti alla stazione

5.4.2 PROVINCIA DI LATINA

Aprilia	Campoleone
Cisterna di Latina	Fondi-Sperlonga
Formia-Gaeta	Latina
Terracina	

Aprilia

A photograph of a train station platform at dusk. The platform is paved with reddish-brown bricks and features a central strip of light-colored tactile paving. A dark blue sign with the word "Aprilia" in white is mounted on a silver pole. In the background, there are railway tracks, overhead power lines, and a few streetlights. The sky is a deep blue, and the overall scene is dimly lit.

APRILIA

Informazioni generali

Nome	Aprilia
Indirizzo	Viale della Stazione
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì (edicola, bar)
Binari	n° 4
Bagni	sì
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	5.18 da Nettuno
Orario ultimo treno	22.24 per Nettuno

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00- 22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	9
Zone in cui si concentra il disagio	atrio, piazzale, area binari
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'ingresso principale

La stazione di Aprilia è risultata essere una delle strutture ferroviarie del Lazio nelle quali è stato intercettato il maggior numero di persone in stato di marginalità, anche a causa delle dinamiche sociali che la caratterizzano. Durante l'attività di osservazione sono stati conteggiati uomini di differenti nazionalità (India, Bangladesh, Paesi dell'Est e Italia). L'impressione è che si apprestassero a trovare un rifugio per la notte o a tornare nel rifugio evidentemente già utilizzato come propria dimora.

Il contatto con le associazioni del luogo ha confermato che la stazione di Aprilia fa registrare solitamente un numero alto di persone in stato di disagio sociale.

L'unico centro adibito all'accoglienza nella città dispone solo di 9 posti letto, che non sono sufficienti. Gran parte delle persone senza dimora della zona cercano quindi riparo nei locali della stazione, aperta durante la notte, nonché in alcuni edifici abbandonati poco distanti e nella piazza adiacente, munita di panchine e fontane. I servizi igienici, situati lungo il binario 1, impresenziati e aperti, sono in condizioni assai precarie; la sala d'attesa, aperta 24 ore su 24, e le pensiline coperte nell'atrio della stazione, rendono il plesso particolarmente permeabile all'afflusso di persone in cerca di riparo. Nei vari monitoraggi effettuati si sono rilevate in media 9 persone in stato di marginalità.

Lo staff dell'HCM ha riscontrato che i gruppi di cittadini indiani e bengalesi, nelle ore serali, attraversando i binari, si "trasferiscono" in fabbriche e capannoni dismessi nelle vicinanze della struttura ferroviaria.



Atrio e ingresso ai binari

Si segnala a tal proposito un episodio emblematico cui gli operatori dell'HCM hanno assistito, grazie alla segnalazione dell'associazione ES24, operante sul territorio della provincia di Latina: in seguito allo sgombero di un casolare adiacente la stazione, un folto gruppo di cittadini dell'Est si è trasferito nell'atrio della stazione, insediandosi con materassi e coperte. Le associazioni locali ci hanno fatto notare come il piazzale della stazione di Aprilia sia diventato punto nevralgico non solo per il ritrovo di persone senza dimora, ma anche per lo sfruttamento della prostituzione maschile/minorile.

Il plesso in questione si configura quindi come una delle aree più a rischio sia della zona di Latina, sia a livello regionale.



Binario 1



La sala d'attesa

CAMPOLEONE

Informazioni generali

Nome	Campoleone
Indirizzo	Via di Campoleone Scalo
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì, presenza di una fermata bus
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2, collocazione frontale più entrata posteriore che da accesso al sottopasso
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	bar- edicola
Binari	n° 8
Bagni	sì
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.07 da Formia
Orario ultimo treno	23.59 per Formia

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



000

Campoleone 





Lampia sala d'attesa

La stazione appare piuttosto isolata rispetto al tessuto urbano, nonostante sia un importante snodo ferroviario del trasporto pendolare che collega Roma Termini con le città vicine. Il plesso presenta due ampi parcheggi: il primo è collocato nel piazzale antistante in prossimità del bar-tabacchi (che rimane aperto dalle 6.00 alle 22.30), mentre il secondo è raggiungibile attraverso un vialetto che si dirama dal sottopasso dei binari. Il vialetto e il sottopasso sono separati da un cancello che, essendo manomesso, permette il facile collegamento tra l'interno e l'esterno della stazione anche durante le ore di chiusura. Inoltre, sempre nelle ore notturne, anche la sala d'attesa rimane aperta per via della porta manomessa e l'area binari è facilmente accessibile, in quanto l'unico cancello, peraltro facilmente scavalcabile, è guasto.

Nonostante la disponibilità di spazi impresenziati e aperti al pubblico anche di notte e di abitazioni in disuso nei pressi della struttura, gli operatori non hanno intercettato nessuna persona senza dimora. Probabilmente la scarsa facilità di collegamenti tra la stazione e il centro abitato, comunque di modeste dimensioni e quindi privo di quei servizi che possono sopperire ai bisogni primari di chi vive in strada, scoraggia quanti potrebbero eleggere la stazione a ricovero notturno o diurno.



Il parcheggio nel piazzale antistante la stazione



Il cancello che preclude l'accesso ai binari nelle ore notturne. Come si può osservare, è basso e facilmente scavalcabile



Il lungo sottopassaggio che conduce ad un altro parcheggio posteriore alla stazione



GAETA DI LATINA

Gaeta di Latina

Gaeta di Latina

2

3

CISTERNA DI LATINA

Informazioni generali

Nome	Cisterna di Latina
Indirizzo	Piazza Salvo d'Acquisto
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no, solo fermata
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2, collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	no automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	no
Binari	n° 4
Bagni	sì, gratuiti e impresenziati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	4.57 (da Formia)
Orario ultimo treno	23.39 (per Roma Ostiense)

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	1
Zone in cui si concentra il disagio	sala d'attesa
Associazioni	ES 24 Latina, presidio e interventi sociali periodici nelle stazioni della provincia di Latina

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





La stazione di Cisterna ed il piazzale antistante

Confermando le caratteristiche della maggior parte delle stazioni che servono centri relativamente piccoli nella regione Lazio, Cisterna di Latina risulta essere uno snodo ferroviario privo di particolari situazioni di emergenza sociale. A ciò contribuiscono certamente quelle dinamiche antropologiche e sociali che fanno sì che in un centro abitato a tradizione agricola e di dimensioni contenute, i legami famigliari, le reti di supporto amicale e parentale, la maggiore tenuta delle relazioni interpersonali sviluppino una solidarietà e, talvolta, forme di controllo sociale, che limitano a poche rare eccezioni casi di marginalità sociale estrema. Se a ciò si aggiunge il fatto che Cisterna, per la sua tradizionale produttività dal punto di vista dell'agricoltura, del commercio e dell'industria

agroalimentare, gode di una condizione economica generale piuttosto stabile, si comprende come i monitoraggi effettuati dall'Help Center Mobile non abbiano evidenziato particolari emergenze. Parimenti, non si sono registrate neanche forme di disagio connesse ai flussi migratori, in quanto la cittadina pontina pare aver assorbito l'afflusso di cittadini extracomunitari garantendo una generale integrazione. Tendenzialmente, infatti, la disponibilità di lavoro, ancorché stagionale, nel settore dell'agricoltura, riesce a rispondere alla domanda di impiego degli immigrati che si sono trasferiti nella zona. La vicinanza di città come Roma e Latina, a poche decine di minuti di treno, che godono di maggiori servizi ed opportunità, nonché di vere e proprie comunità etniche di supporto, tende ad attirare quei casi di marginalità che solo saltuariamente possono insediarsi nella cittadina laziale.



Transito di viaggiatori

La sostanziale assenza di forme di disagio sociale nei pressi dello scalo ferroviario sembra dunque essere il riflesso di una generale tenuta del contesto sociale della città.

Eppure, dal punto di vista strutturale, la stazione avrebbe le caratteristiche per attirare persone in cerca di riparo: l'accessibilità permanente dei locali interni e in particolare della sala d'attesa, la disponibilità di servizi igienici gratuiti, impresenziati e sempre aperti, la scarsa frequentazione nelle ore notturne, in altri contesti urbani e sociali avrebbe probabilmente attirato fenomeni di marginalità più consistenti. Va detto, altresì, che la stazione non dispone al suo interno di esercizi commerciali che possano suggerire attività di "accattonaggio" o la pratica di espedienti leciti e non, per ottenere del denaro o garantirsi il sostentamento.

È opportuno tuttavia segnalare la presenza da lungo tempo di un'unica persona senza dimora che si potrebbe definire ormai "storica" e che pernotta nella sala d'attesa della stazione. Si tratta in realtà di un caso isolato che, peraltro, ha soggiornato per alcuni periodi presso la stazione Termini di Roma, tanto da essere stato contattato dal personale dell'Help Center della capitale. In questo unico caso, le ridotte dimensioni della cittadina pontina, il fatto che il soggetto sia originario del luogo e la conseguente possibilità di afferire a forme di solidarietà e famigliarità da parte degli esercenti della zona, hanno costituito un incentivo a "stabilirsi" presso la stazione.

Più in generale, però, si può affermare che sia dal punto di vista del disagio sociale, che da quello della sicurezza e del decoro del plesso, non vi siano elementi per rilevare particolari criticità.

FONDI-SPERLONGA

Informazioni generali

Nome	Fondi-Sperlonga
Indirizzo	Via della Stazione
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, presenza di panchine, pensiline, fontane
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	no, biglietti acquistabili presso bar tabacchi all'interno automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	no
Binari	n° 3
Bagni	sì
Chiusura struttura	sì (con cancello manuale)
Orario primo treno	4.15 da Formia
Orario ultimo treno	23.11 per Formia

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Fondi Sperlonga

B7



A ridosso del grande mercato ortofrutticolo che rende molto trafficata la zona, la stazione di Fondi-Sperlonga è frequentata soprattutto da pendolari nelle ore diurne. Collegata con il servizio navetta comunale al centro della città, la stazione non è di grandi dimensioni, ma è ben organizzata.

Il piazzale adiacente costituisce una agevole opportunità di sosta grazie alla presenza di panchine e pensiline coperte, elementi che lo rendono “accattivante” anche per persone che in situazioni di disagio abitativo, necessitano di uno spazio di appoggio e della disponibilità di acqua l’igiene personale. Vi è un ampio parcheggio, a testimonianza di quanto la stazione e la zona che la circonda siano popolate. La manutenzione dell’edificio, dal punto di vista delle pulizie, del decoro e della struttura, appare adeguata sia esternamente che negli spazi interni. Grazie ad alcuni interventi di adeguamento, in riguardanti in particolare l’installazione di rampe di accesso sul grande passaggio pedonale sopraelevato per l’attraversamento dei binari, la struttura è fruibile anche ai disabili.



L'edificio della stazione



I bagni sono liberi e non presenziati

Dal punto di vista del decoro, dunque, come dal punto di vista dell’impatto del disagio sociale, la struttura non presenta particolari criticità; è piuttosto la zona circostante ad aver attirato l’attenzione degli operatori sociali HCM durante i sopralluoghi. La presenza nelle immediate vicinanze di alcuni stabili in stato di abbandono, l’osservazione di alcuni movimenti di singole persone, altri segni particolari nei dintorni di questi edifici, nonché alcune testimonianze raccolte, suggeriscono che alcuni di essi siano utilizzati da persone in stato di precarietà alloggiativa, per lo più stranieri, per il ricovero notturno.

Ciò risponderrebbe alla specifica caratterizzazione agricola del territorio e dell’economia locale: prossimità al mercato ortofrutticolo, forte diffusione del “bracciantaggio” e del lavoro sommerso, soprattutto nel settore agroalimentare, necessità di fortuna.

Per quanto tale fenomeno non interessi direttamente il plesso ferroviario, è tuttavia opportuno tenerne conto, allorchè si voglia avere un quadro di riferimento rispetto, ad esempio, alla frequentazione e all’uso che viene fatto del piazzale antistante la stazione e dei movimenti che lo caratterizzano. Va detto che, nel complesso, la stazione Fondi Sperlonga, non ha presentato elementi di particolare allarme sociale, non estranei al tessuto cittadino.

Passaggio sopraelevato accessibile a portatori d’handicap



Passaggio sopraelevato accessibile a portatori d’handicap



FORMIA-GAETA

Informazioni generali

Nome	Formia
Indirizzo	Piazza IV Novembre, 5
Ente gestore	Centostazioni

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì (panchine, pensiline, fontanelle)
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	sì: Polfer lungo il binario 1
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì, bar tabacchi chiuso alle 22 automatiche: in funzione
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì
Binari	n° 5
Bagni	sì, area binari, liberi e impresenziati
Chiusura struttura	sì, cancello manuale
Orario primo treno	03.58 da Reggio Calabria
Orario ultimo treno	23.46 per Reggio Calabria

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	3
Zone in cui si concentra il disagio	Piazzale antistante, piccolo parco adiacente, interno stazione, convogli in sosta e in arrivo
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Piazzale esterno e parcheggio

un servizio di noleggio auto e scooter, collocati sul piazzale antistante la stazione, confermano l'alta e multiforme frequentazione del sito. Come avviene in contesti simili, anche qui si configurano delle "opportunità" per coloro che, in condizioni di indigenza, sono alla ricerca di mezzi o espedienti per auto sostentarsi. Sale di attesa, punti di ristoro, fermate e punti di incontro possono costituire, infatti, l'occasione per attività di vendita ambulante non regolare, di accattonaggio, o, nella peggiore delle ipotesi, piccole truffe, taccheggio o furti. Se si considera inoltre che la stazione offre servizi igienici costantemente accessibili, impresenziati e gratuiti, si comprende perché la struttura sia interessata dalla presenza di persone senza dimora. Nel corso di uno dei monitoraggi, ad esempio, sono stati intercettati, lungo il binario 1, un uomo e una donna, stranieri, intorno ai 50 anni, intenti in attività di accattonaggio, e un uomo anziano, probabilmente italiano, adagiato nell'atrio della stazione, in condizioni di evidente incuria. A poche decine di metri dalla struttura ferroviaria è stata intercettata una coppia di quarantenni, stranieri, che bivaccavano nel giardino pensile di fronte alla stazione.



Area binari

Successivamente si è rilevata la presenza di un uomo senza dimora ultrasessantenne. Dai colloqui con il personale delle ferrovie e con i conducenti COTRAL in servizio presso la fermata sul piazzale antistante, è emerso, inoltre, che le presenze di persone senza dimora in stazione nelle ore notturne si aggirerebbero intorno alle 4-5 unità: si tratterebbe, per lo più, di uomini italiani, provenienti da napoletano e tendenzialmente "stanziali", ovvero, che pernottano regolarmente in stazione dalle 22.00 in poi. Dormirebbero prevalentemente sul binario 1, nell'atrio biglietteria e nel già citato giardino pensile limitrofo al piazzale antistante, proprio nei pressi del parcheggio destinato ai bus COTRAL. Il disagio nella stazione presenta dunque un certo livello di consolidamento e di sedimentazione, con chiare differenze tra giorno e notte.



All'interno un'edicola e un punto ristoro

Sulla scorta delle testimonianze della Polfer, del Personale Ferroviario, del personale Cotral, si è ritenuto necessario un sopralluogo in tarda serata. Effettivamente la sala d'aspetto, accessibile anche in orari notturni, ospita tra le 4 e le 5 persone senza dimora. Tra di esse, si contano 2 stranieri tra i 40 e i 59 anni ed un italiano tra i 18 e i 39 anni, che, dalle informazioni forniteci dai servizi sociali locali, pernotterebbe nel plesso ormai da lungo tempo. Le persone che passano la notte nella sala di aspetto, a detta di esercenti, cittadini e personale di stazione, non recano alcun disturbo dal punto di vista della sicurezza, né dal punto di vista dell'impatto: mantengono un profilo molto contenuto, contribuendo alla pulizia del locale, rimuovendo ogni

effetto personale dalla sala nelle ore in cui il traffico ferroviario si intensifica.

Presso la stazione di Formia si è potuto constatare, inoltre, un fenomeno particolare: quello dell'uso dei treni a bassa frequentazione per il pernottamento. Il treno Roma Termini-Formia delle 23.32 risulta spesso frequentato da persone in stato di disagio abitativo, che vi pernottano fino all'arrivo a Formia alle ore 01.30, scendono per consentire le pulizie del convoglio, e vi salgono nuovamente in direzione Roma, intorno alle 4.03, riprendendo il riposo notturno. Secondo le testimonianze raccolte, si tratta di un fenomeno che una decina di anni fa aveva raggiunto dimensioni rilevanti, con punte di 10-15 persone per notte. In seguito all'azione della Polizia Ferroviaria per il ripristino delle condizioni di sicurezza, decoro ed igiene sui treni, attualmente il fenomeno, ridotto a 2-3 unità, non comporta particolari criticità e si può dire decisamente sotto controllo.



Atrio della stazione con la biglietteria

In sintesi, la situazione del plesso appare piuttosto soddisfacente dal punto di vista del decoro e della sicurezza, mentre presenta alcune criticità in merito all'ormai consolidato stanziamento di persone indigenti durante le ore notturne. Per quanto il fenomeno si sia ridotto negli ultimi tempi, appare tuttavia opportuno predisporre un'azione di primo contatto, presa in carico ed orientamento ai servizi del territorio, in quanto la pratica di usufruire degli spazi ferroviari per il ricovero notturno costituisce certamente una disfunzione, sia dal punto di vista della qualità della vita e della garanzia del diritto ad un alloggio adeguato delle persone senza dimora, sia dal punto di vista della destinazione d'uso della stazione.

Line	Destination	Time	Platform
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

Biglietteria/Tickets 

NITALIA
E BILLO STATALE

CHIUSO
CLOSED

Information board with multiple rows of text and graphics.

Service counter with a small display screen and a logo above the window.



LATINA

Informazioni generali

Nome	Latina
Indirizzo	Via della Stazione
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì, ampio giardino con panchine e fontane
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì, ma fuori uso
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì: edicola, bar
Binari	n° 4
Bagni	sì
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	5.08 da Roma Termini
Orario ultimo treno	23.59 per Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	2
Zone in cui si concentra il disagio	Atrio, piazzale esterno
Associazioni	ES24

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





La sala d'attesa

Per quanto collocata a circa 10 chilometri dal centro della città, la stazione di Latina deve la sua intensa frequentazione, in particolare da parte di pendolari, alla popolosità del capoluogo pontino: è infatti la seconda città del Lazio per numero di abitanti, al centro di un'area altrettanto densamente popolata. Nel piazzale antistante è presente il capolinea dei mezzi pubblici cittadini che collega la stazione con la città. Il parcheggio, molto ampio, sembra poco illuminato.

La presenza di un bar-tabacchi, l'intensità del flusso viaggiatori, la disponibilità di servizi igienici impresenziati e accessibili 24 ore su 24, nonché la fruibilità di ampi spazi puliti e riparati dall'esterno, possono costituire elementi attrattivi per persone in situazione di

disagio socio-abitativo. A testimonianza di ciò, si segnala che, durante l'attività di monitoraggio all'interno della struttura, gli operatori Help Center Mobile hanno intercettato nell'atrio alcune persone senza dimora, con borse e coperte, che si apprestavano a sistemare il proprio bivacco notturno. Anche nei casolari adiacenti la struttura ferroviaria è stato individuato e contattato un senza dimora.

Dal dialogo con realtà associative presenti sul territorio, come l'associazione ES24, è emerso che la stazione di Latina si caratterizza piuttosto come stazione di passaggio, dove le persone indigenti tendono a stazionare solo per qualche notte, in vista di un successivo trasferimento a Roma. Ipotesi che sembra essere confermata dal numero ridotto di presenze riscontrate durante i sopralluoghi HCM.

TERRACINA

Informazioni generali

Nome	Terracina
Indirizzo	piazzale Stazione
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	sì, un bar tabacchi chiuso alle 22.00 automatiche: sì, ma fuori uso
Sala d'attesa	no (vi è un atrio con funzioni analoghe)
Attività commerciali	sì
Binari	n° 3
Bagni	no
Chiusura struttura	sì (cancello manuale)
Orario primo treno	4.05 per Roma Termini
Orario ultimo treno	20.10 da Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	1
Zone in cui si concentra il disagio	piazzale antistante
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale







Struttura piuttosto periferica rispetto al centro della città, cui è collegata mediante il servizio di un bus navetta. Il piazzale antistante è adibito a parcheggio, gratuito e non custodito. Qui, in occasione del sopralluogo effettuato dall'HCM, è stata registrata la presenza di un uomo, straniero, intorno ai 50 anni, che ha dato l'impressione di dormire nei pressi della stazione. All'interno vi è un bar- dopolavoro che funge da punto di ritrovo e socializzazione. La stazione è di modeste dimensioni, anche per il fatto che serve una tratta ferroviaria decisamente secondaria che la collega con Roma (solo tre corse giornaliere andata e ritorno) e, via Priverno-Fossanova, con la tratta Napoli-Latina-Roma. La scarsità di traffico ferroviario, progressivamente ridotto nel corso degli ultimi 20

anni, e l'ubicazione periferica, fanno della stazione di Terracina un luogo decisamente marginale e scarsamente frequentato.

Non dispone di spazi attrezzati e di luoghi adatti al ricovero notturno, è priva di servizi igienici e di altri servizi ai viaggiatori, elementi generalmente che costituiscono un fattore attrattivo per persone senza dimora. In ragione di ciò la stazione nel complesso non presenta situazioni di marginalità, salvo le rare eccezioni cui si è fatto riferimento precedentemente. L'assenza di presidi di sicurezza, quali Polfer, vigilanza e videosorveglianza, nonché l'isolamento e la scarsa frequentazione del luogo, contribuiscono ad una sensazione di insicurezza.



Il bar affaccia sul binario 1



L'ingresso ai binari



L'area esterna alla stazione

5.4.3 PROVINCIA DI FROSINONE

Cassino

Ceccano

Fiuggi-Anagni

Frosinone

Sora

Binzari/Platforms 2-3-4-5



CASER

BAR SELF SERV

SAN CARLO

SAN CARLO
IL PIACERE
DELLA SCELTA



CASSINO

Informazioni generali

Nome	Cassino
Indirizzo	Piazza G. Garibaldi
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: no
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	sì (Polfer)
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì automatiche: n° 2, fuori uso
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì
Binari	n° 5
Bagni	sì, impresenziati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	01.06 da Roma Termini
Orario ultimo treno	23.32 da Roma Termini

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00), notturna (22.00-06.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	2
Zone in cui si concentra il disagio	atrio, sala d'attesa
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'esterno della stazione

La stazione di Cassino è situata in posizione centrale: dal piazzale antistante, infatti, parte Viale Dante, che conduce direttamente al centro della città. Il grande parcheggio interrato è funzionale ai numerosi utenti del servizio ferroviario. Accanto all'edificio della stazione si trova un'altra costruzione che ospita la mensa del dopolavoro ferroviario e il bocciodromo.

Durante il primo monitoraggio sono state individuate nella sala d'attesa (che coincide con l'atrio) due persone senza dimora (uomini di età compresa tra i 40 e i 59 anni) che dormivano sulle sedie. Probabilmente la possibilità di accedere ai bagni e il fatto che la stazione rimanga aperta anche in orari notturni rappresentano fattori di attrazione per chi è in cerca in un riparo. Tuttavia,

da quanto appreso dal personale di stazione, oggi il fenomeno è notevolmente ridimensionato. Infatti, fino a circa 7-8 anni fa vi erano molte persone senza dimora che dormivano sui treni e nei locali della stazione. Oggi la stazione è presidiata dalla Polfer, pur restando aperta di notte. Sempre il personale di stazione ha informato gli operatori della presenza di una persona senza dimora italiana che staziona nel plesso da circa 20 anni.

Nel complesso, comunque, durante i monitoraggi dell'HCM non sono state rilevate particolari criticità.



L'area binari



La biglietteria chiusa di sera



I bagni sono accessibili dal binario 1 e sempre aperti

CECCANO

Informazioni generali

Nome	Ceccano
Indirizzo	Piazza della Stazione di Ceccano
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, giardino con panchine e aiuole
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	no
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	no automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	no
Binari	n° 2
Bagni	sì
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	04.24 da Cassino
Orario ultimo treno	22.50 per Cassino

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Ceccano



107101

12481424

1248155111



L'area binari

La stazione di Ceccano, collocata in una zona centrale della cittadina, a differenza di altre strutture ferroviarie osservate, risulta facilmente raggiungibile dai cittadini e da chiunque graviti nella zona del centro abitato. Questa peculiarità, che in altre città ha contribuito ad attirare in stazione forme di marginalità, nel caso di Ceccano invece sembra non avere lo stesso effetto. All'interno del plesso non vi è infatti traccia della presenza di persone prive di dimora o comunque in situazioni di disagio. Nei dintorni dei giardini circostanti la stazione, invece, in palese stato di abbandono, appaiono evidenti segni del passaggio di persone con problemi di alcolismo; la grande quantità di bottiglie e lo stato di semi abbandono dell'area hanno lasciato pensare che, soprattutto nelle ore notturne, il parco sia frequentato da alcolisti e sbandati. È interes-

sante osservare tuttavia come queste forme di disagio non penetrino all'interno della stazione, che, per altro, si presenta in ottime condizioni di decoro e di pulizia. Un ruolo importante deve avere avuto l'utilizzo sociale degli spazi interni, in modo da garantirne il presidio e una frequentazione costante da parte dei cittadini. Oltre a generare una rivalutazione sociale della struttura, ne derivano forme di controllo che contribuiscono al contenimento di eventuali forme di tensione o emergenza. Una stazione più frequentata, infatti, è una stazione più sicura, più viva e più accogliente.

Nel caso specifico, è presente l'"Ecostazione", un centro culturale polifunzionale per l'ambiente e il territorio, gestito dal "Centro Studi Tolerus", associazione di volontariato. Come nel caso della stazione di Anzio, la destinazione del plesso ferroviario ad uso sociale, contribuisce ad una più attenta manutenzione, ad una più costante presenza della cittadinanza e dei servizi e disincentiva chi sia intenzionato a trovarvi ricovero notturno o a bivaccarvi.

Quello di Ceccano si propone dunque come un modello cui fare riferimento in quei casi di stazioni semi-abbandonate sul territorio della regione.



Il piazzale antistante la stazione e i giardini sono frequentati, di giorno, da utenze svantaggiate



La sede del centro studi Tolerus, associazione di volontariato che gestisce, nei locali della stazione ferroviaria, un centro culturale polifunzionale per l'ambiente e il territorio



L'associazione ha riqualificato la struttura ferroviaria esistente

Anagni - Fuggi

the railway lines



FIUGGI-ANAGNI

Informazioni generali

Nome	Anagni-Fiuggi
Indirizzo	Via della Stazione
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, panchine e fontanelle
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì: edicola, bar-tabacchi
Binari	n° 4
Bagni	sì, non presenziati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	4.54 da Cassino
Orario ultimo treno	22.21 per Cassino

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Il piazzale esterno, curato e attrezzato con panchine ed aiuole

Situata a diversi chilometri dal centro abitato, cui risulta collegata mediante un servizio bus navetta comunale, la stazione funge da collegamento sia per la cittadina di Anagni che per quella di Fuggi. La struttura appare nel complesso molto curata sia all'esterno, con il suo piazzale dotato di panchine e aiuole; sia negli spazi interni, puliti e ben tenuti. Dispone di due parcheggi: uno gratuito, all'aperto, ed uno coperto. All'interno vi sono un'edicola ed un bar-tabacchi, oltre a distributori automatici di cibo e bevande. Una sala d'attesa consente la sosta ai viaggiatori, mentre i bagni, gratuiti ed impresenziati, sono predisposti a consentire l'accesso anche a portatori d'handicap. È prevista la chiusura notturna dopo l'ultimo treno in transito alle 23.26, tuttavia il cancello è di piccole dimensioni e agevolmente valicabile. Inoltre, la serratura è

stata manomessa, dunque è privo di qualsiasi funzione deterrente rispetto ad eventuali intrusioni notturne.

Nonostante ciò, dai sopralluoghi effettuati dell'HCM non è stata rilevata alcuna presenza di persone senza dimora. Probabilmente la lontananza dal centro abitato, la scarsa frequentazione del plesso e l'assenza di luoghi appartati ove sia possibile trovare un riparo, influiscono sull'assenza di situazioni di marginalità sociale o di devianza.

Se dunque, dal punto di vista del decoro e da quello della presenza di disagio sociale, non si sono rilevati elementi degni di nota, la scarsa protezione del plesso nelle ore notturne, l'assenza di presidi di sicurezza e di sistemi di videosorveglianza, inducono a porre qualche dubbio in merito all'adeguatezza delle misure di sicurezza predisposte.



Il bar è accessibile sia dall'area binari che dal piazzale esterno



La biglietteria



Un cancelletto d'accesso, molto basso, non sembra proteggere sufficientemente il plesso da intrusioni notturne

FROSINONE

Informazioni generali

Nome	Frosinone
Indirizzo	Piazzale Kambo
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, panchine
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì, fermate taxi e Cotral
Presidio forze dell'ordine	sì, presidio Polfer lungo il binario 1
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2, frontale e posteriore
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì, bar, tabacchi, edicola, pizzeria, tavola calda
Binari	n° 4
Bagni	sì, lungo il binario 1, gratuiti e non presenziati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	4.31 da Cassino
Orario ultimo treno	22.44 per Cassino

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	6
Zone in cui si concentra il disagio	Sala d'attesa
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Frosinone

FROSINONE



HELP CENTER MOBILE
PROMUOVENDO LA MOBILITÀ DEL TRAFFICO E LA SOLIDARIETÀ NELLE STAZIONI

 **onds**
www.onds.it

 **REGIONE
LAZIO**

Fatte le debite proporzioni rispetto ai numeri di una metropoli come Roma, la stazione di Frosinone, ancorché collocata ed una considerevole distanza dal centro della città, è popolata da un consistente numero di persone in stato di indigenza.

Dal punto di vista strutturale, sono state individuate alcune zone che necessiterebbero di una più costante manutenzione: in particolare l'area adiacente agli ultimi binari della stazione, dal lato opposto all'ingresso, simile a un cantiere incompiuto. Recinzioni fatiscenti o incomplete, materiali di vario genere sparsi, pavimentazione approssimativa contribuiscono a dare alla zona un aspetto piuttosto trascurato.



L'area binari

Nelle immediate adiacenze della banchina che costeggia l'ultimo binario, si apre un largo piazzale sterrato in stato di abbandono e poco illuminato. Soprattutto nelle ore serali e notturne, l'area ispira una sensazione di isolamento e insicurezza. Nello spazio sterrato si è registrata la presenza di un camper "abitato" evidentemente in sosta da lungo tempo. Nonostante non sia stato possibile intercettare il possibile inquilino, la presenza di vestiario ed altro materiale di uso quotidiano, di un tavolino e di una sedia, inducono a ritenere che si tratti di una soluzione alloggiativa precaria, ma pressoché stabile.



La biglietteria automatica è guasta

Il monitoraggio ha registrato la presenza di una media di 6 PSD, peraltro in condizioni igieniche precarie. Alcuni di essi risultavano essere già conosciuti dallo staff, in quanto frequentatori della stazione Termini e contattati in passato dall'Help Center del Binario 1. Ciò sembra dimostrare l'effettiva diffusione di un fenomeno di marginalità itinerante, che potremmo definire "ferroviaria": ovvero la tendenza a spostarsi lungo le linee ferroviarie, sostando periodicamente in stazioni diverse fin quando la generosità dei cittadini, dei passeggeri e del personale viaggiante non consenta di ottenere le risorse per sostentarsi.

Al di là di tale fenomeno, la stazione di Frosinone ha al suo interno vari esercizi commerciali, tradizionalmente un fattore attrattivo per le persone in stato di disagio. Come più volte ribadito, infatti, la presenza di esercizi commerciali dove potersi procurare da mangiare, da bere e da fumare, e la conseguente circolazione di persone e di denaro, costituisce un elemento catalizzatore per le PSD.

Se a ciò si aggiunge il fatto che la sala di attesa, dotata di panchine ove potersi sdraiare, riscaldata e riparata, rimane accessibile durante le ore notturne, appare evidente come la maggior parte delle persone prive di dimora della città vi si concentri.

Dai colloqui intercorsi con i servizi di assistenza sociale del capoluogo laziale (Comune e Caritas Diocesana), è emerso come, in realtà, Frosinone non sia caratterizzata da fenomeni di marginalità di grandi proporzioni, a differenza, invece, della vicina città di Cassino. Inoltre, l'intensa attività della Caritas Diocesana, l'organizzazione dei Centri di ascolto parrocchiali diffusi sul territorio ed una strategia che mira alla prevenzione più che a forme di assistenzialismo, sembrano aver reso minoritario il fenomeno del disagio abitativo. Si può, dunque, affermare che, per quanto il fenomeno a livello cittadino risulti secondario, tuttavia, la quasi totalità delle persone senza dimora della città tende a riversarsi presso la stazione o nei suoi dintorni.



L'area binari necessita una manutenzione

Sora



N MOBILE

onds
www.onds.it

SORA

Informazioni generali

Nome	Sora
Indirizzo	Piazza Vittorio De Sica
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì (una panchina, fontane, alcune attività commerciali, tra le quali due o tre bar tabacchi)
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì, Capolinea Pullman Arpa (linee abruzzesi)
Presidio forze dell'ordine	sì, sede della Polizia Locale in un edificio adiacente la stazione
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1 collocazione frontale
Biglietteria	no, un cartello molto rudimentale indica di acquistare i biglietti al bar di fronte automatiche: le biglietterie automatiche sui binari sono tutte fuori uso
Sala d'attesa	sì, senza sedie e completamente vuota, aperta e in stato di abbandono
Attività commerciali	no, solo nel piazzale antistante
Binari	n° 3
Bagni	sì, accesso dal binario 1 in un locale autonomo rispetto all'edificio della stazione: chiusi e abbandonati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	03.58 da Reggio Calabria
Orario ultimo treno	23.46 per Reggio Calabria

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	fascia serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





L'area binari

Situata lontano dal centro della cittadina laziale (già di per sé collocata in una zona montuosa al confine con l'Abruzzo), la stazione di Sora si caratterizza per un flusso di frequentatori piuttosto ridotto, anche a causa del fatto che la linea ferroviaria serve una tratta del tutto secondaria tra Avezzano, Sora e Frosinone, in una zona particolarmente montuosa che rende certamente più rapidi ed agevoli gli spostamenti su gomma.

Completamente impresenziata, in stato di abbandono, presenta una segnaletica del tutto insufficiente, spazi comuni privi di panchine, numerosi rifiuti spersi nell'area binari e negli spazi adiacenti. Ad esempio, il deposito delle auto-

linee abruzzesi, Arpa, appare in stato di evidente trascuratezza. Lungo il binario 1 porte di acciaio arrugginite e coperte da scritte con cartelli in disuso indicano Uffici Ferroviari ormai inattivi. Unico indizio di presenza umana, il presidio della Polizia che, tuttavia, in occasione del monitoraggio da parte degli operatori HCM si è rivelato chiuso. Se da un punto di vista della frequentazione di persone in stato di disagio non si rilevano elementi di criticità, probabilmente per via della posizione isolata del plesso, lo scalo pare quasi una “stazione fantasma”.



Il parcheggio dedicato alle Autolinee, visibilmente abbandonato



Sporcizia diffusa nel parcheggio dei pullman



L'ingresso dei bagni: di fronte si notano indumenti abbandonati

5.4.4 PROVINCIA DI VITERBO

Orte

Viterbo P.ta Romana

Viterbo P.ta Fiorentina



ORTE

Informazioni generali

Nome	Orte scalo
Indirizzo	Piazza Giovanni Paolo XXIII
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, giardino con panchine e aiuole
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì, bus urbani e extraurbani
Presidio forze dell'ordine	sì, in area binari
Altri presidi di sicurezza	sì, telecamere
Entrate	n° 2, collocazione frontale e posteriore
Biglietteria	sì automatiche: sì
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	sì (edicola, bar)
Binari	n° 5
Bagni	sì
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	04.17 per Fiumicino Aeroporto
Orario ultimo treno	23.21 per Foligno

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00- 22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	0
Zone in cui si concentra il disagio	nessuna
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Lampio parcheggio

Situata in un'area decentrata nel piccolo centro di Orte Scalo, la stazione costituisce un importante snodo, crocevia inevitabile delle tratte dirette in Toscana, in Umbra e nelle Marche. All'arrivo nel grande parcheggio gratuito che si trova alle spalle della stazione, catturano immediatamente l'attenzione due grandi casolari completamente abbandonati, che danno l'impressione di essere utilizzati come ricoveri notturni da alcune persone senza dimora.

La vicinanza rispetto alla città di Roma, collegata mediante frequenti e numerosi treni, rende Orte una meta appetibile per quegli individui in situazioni di marginalità che intendano tenersi lontane dalle stazioni romane, nelle quali la concentrazione di indigenti e disagiati genera tensioni ed instabilità. Azzardando una

semplificazione, si può dire che un senza dimora "solitario" possa trovare in una stazione come quella di Orte una situazione ideale.

L'accessibilità durante le ore della notte, la presenza di un presidio Polfer a garantire un sufficiente livello di sicurezza, la disponibilità di servizi igienici impresenziati e gratuiti, costituiscono fattori in tal senso rilevanti.

In effetti, durante un sopralluogo all'interno della stazione, è stato avvistato un uomo straniero, di mezz'età, che dall'area binari si dirigeva verso l'uscita principale trascinando una busta contenente delle coperte. Non è stato possibile osservare la sala d'attesa, né informarsi in merito ad una eventuale accessibilità durante le ore notturne, essendo inagibile per lavori di ristrutturazione. L'area binari risulta accessibile 24 ore su 24, anche dopo la chiusura della struttura, in quanto il sottopassaggio che collega il parcheggio al binario 1 è sprovvisto di un cancello di chiusura.



L'atrio stazione e la biglietteria



Il presidio polfer sul binario 1



Il bar interno alla stazione

VITERBO P.TA ROMANA

Informazioni generali

Nome	Viterbo Porta Romana
Indirizzo	Viale M. Romiti, 8
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	no fruibilità: no
Parcheggio	sì, a pagamento strisce blu
Capolinea mezzi pubblici	sì, fermata autobus ma sospesa, fermata Pullman
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	no automatiche: sì, lungo il binario 1
Sala d'attesa	sì, panchine in atrio
Attività commerciali	sì (sì, bar tabacchi stazione chiuso dalle 20.30)
Binari	n° 3
Bagni	sì, lungo il binario 1, aperti e impresenziati
Chiusura struttura	sì, mediante un cancello che però tende a rimanere aperto: lo stabile principale ha i portoni chiusi, ma la sala d'attesa rimane accessibile
Orario primo treno	05.02 da Viterbo Porta Fiorentina
Orario ultimo treno	22.41 per Viterbo Porta Fiorentina

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	3
Zone in cui si concentra il disagio	Aree limitrofe
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale



Ministero del Turismo (ex Ministero delle Attività Culturali)

Elenco delle Agenzie di Viaggi (AV) iscritte al Registro Nazionale delle AV (R.N.A.V.) - 2014

Provincia	AV	Indirizzo	Telefono	Web
AV	AV 1			
AV	AV 2			
AV	AV 3			
AV	AV 4			
AV	AV 5			
AV	AV 6			
AV	AV 7			
AV	AV 8			
AV	AV 9			
AV	AV 10			
AV	AV 11			
AV	AV 12			
AV	AV 13			
AV	AV 14			
AV	AV 15			
AV	AV 16			
AV	AV 17			
AV	AV 18			
AV	AV 19			
AV	AV 20			
AV	AV 21			
AV	AV 22			
AV	AV 23			
AV	AV 24			
AV	AV 25			
AV	AV 26			
AV	AV 27			
AV	AV 28			
AV	AV 29			
AV	AV 30			
AV	AV 31			
AV	AV 32			
AV	AV 33			
AV	AV 34			
AV	AV 35			
AV	AV 36			
AV	AV 37			
AV	AV 38			
AV	AV 39			
AV	AV 40			
AV	AV 41			
AV	AV 42			
AV	AV 43			
AV	AV 44			
AV	AV 45			
AV	AV 46			
AV	AV 47			
AV	AV 48			
AV	AV 49			
AV	AV 50			
AV	AV 51			
AV	AV 52			
AV	AV 53			
AV	AV 54			
AV	AV 55			
AV	AV 56			
AV	AV 57			
AV	AV 58			
AV	AV 59			
AV	AV 60			
AV	AV 61			
AV	AV 62			
AV	AV 63			
AV	AV 64			
AV	AV 65			
AV	AV 66			
AV	AV 67			
AV	AV 68			
AV	AV 69			
AV	AV 70			
AV	AV 71			
AV	AV 72			
AV	AV 73			
AV	AV 74			
AV	AV 75			
AV	AV 76			
AV	AV 77			
AV	AV 78			
AV	AV 79			
AV	AV 80			
AV	AV 81			
AV	AV 82			
AV	AV 83			
AV	AV 84			
AV	AV 85			
AV	AV 86			
AV	AV 87			
AV	AV 88			
AV	AV 89			
AV	AV 90			
AV	AV 91			
AV	AV 92			
AV	AV 93			
AV	AV 94			
AV	AV 95			
AV	AV 96			
AV	AV 97			
AV	AV 98			
AV	AV 99			
AV	AV 100			

UFFICIO IAT DI VITERBO
 Orario di apertura
 dal Lunedì al Giovedì*
 9,30 - 13,00 / 15,30 - 18,00
 Venerdì*
 9,30 - 13,00

Ministero del Turismo (ex Ministero delle Attività Culturali)

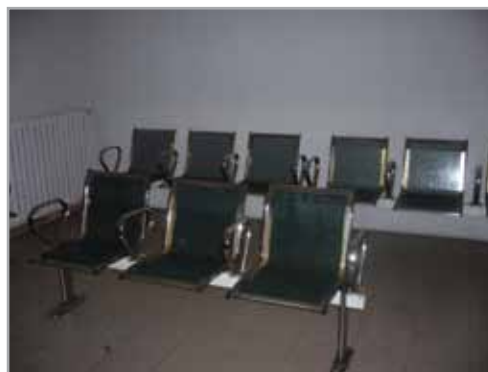
Elenco delle Agenzie di Viaggi (AV) iscritte al Registro Nazionale delle AV (R.N.A.V.) - 2014

Provincia	AV	Indirizzo	Telefono	Web
AV	AV 1			
AV	AV 2			
AV	AV 3			
AV	AV 4			
AV	AV 5			
AV	AV 6			
AV	AV 7			
AV	AV 8			
AV	AV 9			
AV	AV 10			
AV	AV 11			
AV	AV 12			
AV	AV 13			
AV	AV 14			
AV	AV 15			
AV	AV 16			
AV	AV 17			
AV	AV 18			
AV	AV 19			
AV	AV 20			
AV	AV 21			
AV	AV 22			
AV	AV 23			
AV	AV 24			
AV	AV 25			
AV	AV 26			
AV	AV 27			
AV	AV 28			
AV	AV 29			
AV	AV 30			
AV	AV 31			
AV	AV 32			
AV	AV 33			
AV	AV 34			
AV	AV 35			
AV	AV 36			
AV	AV 37			
AV	AV 38			
AV	AV 39			
AV	AV 40			
AV	AV 41			
AV	AV 42			
AV	AV 43			
AV	AV 44			
AV	AV 45			
AV	AV 46			
AV	AV 47			
AV	AV 48			
AV	AV 49			
AV	AV 50			
AV	AV 51			
AV	AV 52			
AV	AV 53			
AV	AV 54			
AV	AV 55			
AV	AV 56			
AV	AV 57			
AV	AV 58			
AV	AV 59			
AV	AV 60			
AV	AV 61			
AV	AV 62			
AV	AV 63			
AV	AV 64			
AV	AV 65			
AV	AV 66			
AV	AV 67			
AV	AV 68			
AV	AV 69			
AV	AV 70			
AV	AV 71			
AV	AV 72			
AV	AV 73			
AV	AV 74			
AV	AV 75			
AV	AV 76			
AV	AV 77			
AV	AV 78			
AV	AV 79			
AV	AV 80			
AV	AV 81			
AV	AV 82			
AV	AV 83			
AV	AV 84			
AV	AV 85			
AV	AV 86			
AV	AV 87			
AV	AV 88			
AV	AV 89			
AV	AV 90			
AV	AV 91			
AV	AV 92			
AV	AV 93			
AV	AV 94			
AV	AV 95			
AV	AV 96			
AV	AV 97			
AV	AV 98			
AV	AV 99			
AV	AV 100			



La stazione Porta Romana è collocata in un'area marginale del centro storico della città, poco illuminata, lontana da esercizi commerciali e scarsamente popolata. Tutto questo fornisce al viaggiatore una sensazione di insicurezza acuita dall'assenza di presidi e di personale FS. Alle 20.30 nonostante il traffico ferroviario prosegua fino a tarda ora, la stazione appare buia e desolata. È circoscritta all'esterno da un muretto di 1 metro facilmente valicabile e da un cancello che spesso rimane aperto. Anche l'area binari risulta insufficientemente illuminata, mentre servizi igienici e sala di attesa rimangono aperte ed accessibili, anche durante le ore notturne. Queste caratteristiche rendono la struttura facilmente accessibile e non troppo sicura. Nel corso del monitoraggio è stata rilevata la presenza, all'esterno, di un'auto parcheggiata a fianco del cancello laterale che conduce all'area binari. Nella vettura, 3 persone, probabilmente italiane in stato di disagio sociale e in condizioni igieniche precarie, danno l'impressione di pernottare abitualmente.

Si è notata anche la presenza di rom italiani, forse appartenenti alla nutrita comunità del capoluogo laziale.



La sala d'attesa, impresenziata ed accessibile dall'area binari durante le ore notturne



Il cancello laterale che conduce all'area binari rimane aperto anche di notte

Porta Fiorentina



FCM
HELP CENTER MOBILE



VITERBO P.TA FIORENTINA

Informazioni generali

Nome	Viterbo Porta Fiorentina
Indirizzo	Viale Trento, 115
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì, aiuole, panchine, fontane e piccolo parco adiacente
Parcheggio	sì, gratuito sul piazzale antistante
Capolinea mezzi pubblici	sì, fermate autobus e taxi
Presidio forze dell'ordine	sì, presidio Forze dell'ordine (Polfer) lungo il binario 1
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì, in atrio automatiche: due biglietterie automatiche
Sala d'attesa	sì, in atrio, costantemente aperta
Attività commerciali	sì, un bar-tabacchi ed una mensa ristorante interni all'edificio
Binari	n° 3
Bagni	sì, lungo il binario 1 (a pagamento, impresenziati)
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	05.00 per Roma Ostiense
Orario ultimo treno	22.45 da Roma Ostiense

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	2
Zone in cui si concentra il disagio	Servizi igienici
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





Il presidio Polfer garantisce un adeguato standard di sicurezza

Fronteggiata da un piazzale con aiuole panchine e attività commerciali, Viterbo Porta Fiorentina risulta, dal punto di vista strutturale, la migliore delle due stazioni del capoluogo. Dalle testimonianze del personale ferroviario consultato, l'area dei giardini adiacente la stazione è periodicamente frequentata da persone senza dimora, che usufruiscono dei servizi igienici, aperti ed impresenziati, e pernottano sulle panchine dell'area verde nei mesi estivi, mentre si trasferiscono sui treni in sosta nei mesi invernali. Il personale ferroviario, cui è stato presentato il progetto Help Center Mobile specificandone finalità e metodi, hanno sollecitato gli operatori ad approfondire la problematica, riferendo particolare difficoltà nella gestione del fenomeno. Nel corso del sopralluogo, sono state in-

tercettate due persone con probabili problemi di marginalità sociale che girovagavano nell'area ed utilizzavano i bagni della stazione per lavarsi e cambiarsi. L'interno della stazione offre spazi moderni e curati. L'atrio e la sala d'aspetto dimostrano una costante manutenzione ed un efficace servizio di pulizie. L'edificio non è accessibile durante le ore notturne. Tuttavia, una mensa a basso costo attiva durante i giorni feriali e il presidio Polfer lungo il primo binario, che garantisce la sicurezza dell'impianto, potrebbero risultare un elemento di attrazione per persone indigenti, in cerca di pasti economici e di luoghi tranquilli e puliti dove sostare.



L'atrio biglietteria



La sala d'attesa, in ottime condizioni



Il binario 1

5.4.5 PROVINCIA DI RIETI

Fara Sabina-Montelibretti

Rieti

Fara Sabina 

HELP CENTER MOBILE
OBSERVATORIO REGIONALE SUL DISAGIO E LA SOLIDARIETA' NELLE STAZIONI

 REGIONE
LAZIO



FARA SABINA-MONTELIBRETTI

Informazioni generali

Nome	Fara Sabina-Montelibretti
Indirizzo	Via XXIV Maggio
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì (aiuole, panchine)
Parcheggio	sì, gratuito
Capolinea mezzi pubblici	sì (COTRAL)
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	no
Entrate	n° 2, frontale e posteriore
Biglietteria	sì automatiche: 2, entrambe guaste
Sala d'attesa	sì
Attività commerciali	no
Binari	n° 4
Bagni	sì, dal lato della strada, liberi e non presenziati
Chiusura struttura	sì
Orario primo treno	05.05 da Orte
Orario ultimo treno	00.25 per Orte

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00- 22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	4
Zone in cui si concentra il disagio	Giardino antistante la stazione, parcheggio
Associazioni	no

Decoro



Sicurezza



Disagio sociale





La biglietteria è fuori servizio

Collocata ai margini di Passo Corese, piccola frazione del comune di Fara Sabina, nelle vicinanze del nucleo più antico del centro abitato, la stazione svolge una funzione nevralgica di collegamento tra i comuni della Sabina e la vicina città di Roma, rispondendo alle necessità di numerosi cittadini che svolgono la propria attività lavorativa nella capitale, ma si sono trasferiti nell'interland romano per ragioni connesse soprattutto all'aumento dei canoni di affitto e degli immobili nell'ultimo decennio. Il fenomeno del trasferimento nei Comuni della Sabina, da Fara a Monterotondo, da Fiano Romano a Montelibretti, si è fortemente intensificato negli ultimi anni e la contemporanea saturazione del traffico sulla Via Salaria, principale collegamento con la città di Roma, ha reso

indispensabile l'uso del trasporto su ferro per raggiungere i rispettivi luoghi di lavoro nella capitale. Per queste ragioni la tratta ferroviaria è caratterizzata da un flusso di passeggeri particolarmente intenso nelle ore mattutine in direzione Roma e nelle ore serali in direzione opposta.

La stazione è piuttosto degradata, le apparecchiature automatiche sono tutte fuori servizio, come dimostrano anche gli avvisi, piuttosto rudimentali, che vi sono apposti; all'interno vi sono dispositivi per la distribuzione automatica di cibi e bevande, utilizzate dai viaggiatori, ma non vi è traccia di esercizi commerciali o luoghi di sosta prolungata. All'esterno, il grande parcheggio libero e non custodito è scarsamente illuminato e molto trascurato quanto a pulizia e decoro: la presenza di rifiuti sparsi lungo il perimetro del parcheggio e i danneggiamenti alla rete di recinzione appaiono evidenti.

Durante i monitoraggi si è riscontrata una media presenza di 4 persone senza dimora, per quanto le testimonianze di alcuni viaggiatori e degli esercenti delle attività commerciali sul lato opposto del piazzale della stazione, abbiano segnalano fenomeni di insediamenti periodici di breve durata, probabilmente connessi con flussi di manovalanza edile, soprattutto originaria dell'est europeo, che vi risiede per la durata dell'attività lavorativa. Nel corso dei sopralluoghi, lo staff ha sperimentato interventi di primo contatto con le persone senza dimora intercettate, con il duplice obiettivo di raccogliere informazioni sulle ragioni specifiche che le hanno indotte a scegliere la zona e per avviare una prima rudimentale forma di orientamento ai servizi. È emerso come la saturazione dei centri di accoglienza nella capitale, soprattutto nei mesi primaverili, estivi ed autunnali, non supportati dagli interventi di accoglienza di emergenza freddo, possa indurre a cercare riparo in stazioni di piccole dimensioni come Fara Sabina, dove il contatto con la comunità locale consente di ottenere piccole forme di supporto e sostentamento. Per citare una forma di solidarietà e contenimento dei bisogni primari, si è constatata la disponibilità del bar-ristoro sul piazzale ad elargire caffè e pasti a titolo gratuito ai senza dimora della stazione. Nello specifico, si è rilevata la presenza costante di tre uomini (uno straniero e due italiani) e una donna italiana. Alcuni di loro hanno riferito di essersi insediati da circa un anno, proprio in ragione della difficoltà a trovare alloggio nei centri di accoglienza della capitale e della scarsa sicurezza percepita in ricoveri di fortuna nelle stazioni o nelle strade romane. Le persone contattate hanno inoltre riferito che, fino gennaio 2010, la sala d'attesa della stazione di Fara rimaneva aperta anche durante la notte. In seguito all'afflusso di un gruppo di senza dimora provenienti dall'est europeo e ad alcuni episodi di risse notturne spesso indotte dall'abuso di alcol, il personale ferroviario ha reperito chiuderla. Ciò avrebbe costretto le persone intervistate a trasferirsi sulle panchine del piccolo giardino di fronte al piazzale della stazione.



L'area parcheggio è molto degradata, piena di rifiuti e poco illuminata

Questi racconti suggeriscono la necessità di predisporre forme di intervento e controllo sociale anche periodiche nelle stazioni dei centri minori, in una prospettiva di prevenzione di forme di tensione sociale che hanno conseguenze negative sui servizi ai viaggiatori. Da quanto emerso, la stazione di Fara Sabina, seppure di modeste dimensioni, richiede un miglioramento del decoro e della sicurezza. Per quanto riguarda invece l'intervento sociale, appare indispensabile sensibilizzare le istituzioni ed i servizi locali a strategie di controllo, orientamento e supporto in un regime di continuità, che esuli da prospettive di intervento soltanto episodiche emergenziali.

RIETI

Informazioni generali

Nome	Rieti
Indirizzo	Piazza Mazzini, 1
Ente gestore	RFI

Informazioni struttura

Piazzale antistante	sì fruibilità: sì (aiuole, panchine)
Parcheggio	sì, a pagamento strisce blu
Capolinea mezzi pubblici	sì, Capolinea Co.tra.l accanto al piazzale, importante collegamento con Roma, una linea autobus, stazione taxi
Presidio forze dell'ordine	no
Altri presidi di sicurezza	video-sorveglianza lungo i binari e non all'interno
Entrate	n° 1, collocazione frontale
Biglietteria	sì automatiche: sì, in atrio
Sala d'attesa	sì, panchine in atrio
Attività commerciali	sì (tabacchi, edicola, internet point e snack bar)
Binari	n° 3
Bagni	sì, lungo il binario 1, aperti e impresenziati
Chiusura struttura	no
Orario primo treno	5.07 da Formia
Orario ultimo treno	23.59 per Formia

Risultati monitoraggio

Fascia oraria di osservazione	serale (18.00-22.00)
N° presenze medie in stato di disagio rilevate	1
Zone in cui si concentra il disagio	atrio
Associazioni	no

Decoro




Sicurezza



Disagio sociale





Rieti 





L'Help Center Mobile in sosta sul piazzale della stazione

Rispetto alle altre città del Lazio, Rieti è forse quella in cui i collegamenti ferroviari sono secondari rispetto a quelli su gomma: non esiste una linea ferroviaria che la colleghi a Roma, mentre le uniche destinazioni sono Terni e Antrodoco. Ne consegue che la struttura è frequentata principalmente da operai diretti alle acciaierie del capoluogo umbro, di primo mattino, e di ritorno nel primo pomeriggio, oppure da sporadici viaggiatori: ciò contribuisce, a rendere la stazione un luogo tranquillo, riparato, ove chi voglia cercare un ricovero privo di contatti sociali e possibili inconvenienti può trovarsi a proprio agio. Le testimonianze dei titolari di esercizi commerciali riferiscono, infatti, di presenze piuttosto costanti di senza dimora nella stazione. Nello specifico, sembra che alcuni di essi raggiungano la

stazione a tarda ora e pernottino nell'atrio che, durante la notte rimane accessibile ed incontrollato. Tuttavia, nonostante la segnalazione degli esercenti locali, nel corso dei rilevamenti dell'Help Center Mobile sono state avvistate 2 persone che presentavano caratteristiche di marginalità sociale: entrambi italiani, uno tra i 40 e i 59 anni d'età e l'altro più giovane.

Per quanto riguarda la struttura, accessibile 24 ore su 24, si notano alcuni segni di vandalismo, in particolare presso la biglietteria. Lungo il primo binario sono collocati i servizi igienici, gratuiti, impresenziati e costantemente accessibili.



Segni di effrazione sul vetro della biglietteria



Le altre sale comunicanti con l'atrio



L'edicola-tabaccheria ed un internet point, diffusamente frequentato da immigrati per telefonate internazionali e connessioni a basso costo

BIBLIOGRAFIA

Barnao Charlie (2004), *Sopravvivere in strada: elementi di sociologia della persona senza dimora*, Franco Angeli;

Braga, M. e Corno, L. (2008), *I senzatetto nell'area metropolitana di Milano. Risultati preliminari presentati nel corso della Fiera Fa' la cosa giusta, Milano. (12 aprile 2008)*;

Bondi C. e Roversi A., "Senza fissa dimora a Bologna", in *Quaderni di "Città Sicure"*n. 6, 1996, Regione Emilia Romagna;

Lee B. A. (1991), "The Nashville Method", in *Conference proceedings for enumerating homeless persons: methods and data needs*;

Maryse Marpsat, *Point-in-time statistical surveys of the homeless population, CUHP, workshop 2, Madrid, October 9-10, 2003*;

Saraceno, C. (2002), (a cura di), *Rapporto sulle politiche contro la povertà e l'esclusione sociale 1997-2001*, Roma, Carrocci;

U.S. Department of Housing and Urban Development, HUD (2008), *A Guide to Counting Unsheltered Homeless People*.

SITOGRAFIA

www.ferroviedellostato.it

www.onds.it

www.europeconsulting.it

www.binario95.it

www.hcmobile.it

www.fiopds.it

www.fondazionezancan.it

www.feansta.org

www.homelessinfo.org

www.cuhp.org/methods.cfm

“Molte persone in difficoltà giungono nelle stazioni ferroviarie per rifugiarsi, ma anche per confondersi con la gente. Iniziative di solidarietà come gli Help Center, realizzati da FS nelle principali stazioni ferroviarie, in partenariato con le istituzioni locali ed il terzo settore, mostrano quanto concreto possa essere l'aiuto che una grande azienda come la nostra è in grado di offrire loro. Sostenuti da un senso di responsabilità sociale, non voltiamo le spalle agli emarginati ma tendiamo loro una mano, cercando di tutelarne la dignità”

*Ing. Mauro Moretti, Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato
in occasione della visita del Papa Benedetto XVI a Roma Termini il 14 febbraio 2010*



ISBN 978-88-904515-3-9



www.ecedizioni.it