

# Stazioni

## non solo andata

5  
l'Unità

Sabato  
27 novembre 1999

BREVE REPORTAGE TRA I TRENI, PASSATA LA GRANDE ONDATA DEI VIAGGIATORI IN TRANSITO, QUANDO ARRIVA LA NOTTE E LA STAZIONE SI SVUOTA

**P** aiono vittime di tempeste o di scontri letali. È un po' come osservare, nella taverna di un libro di Stevenson, i naufraghi folli o ubriachi che hanno raggiunto il limite della ragione navigando lungo le distese dei mari. Nessuno crede ai loro racconti. Come se il nostro viaggio incrociasse solo clandestini, sagome di perdenti che hanno osato qualcosa di ignoto, che camminano troppo piano mentre noi andiamo troppo di fretta. È una strana metafora la stazione, uno spazio che raramente torniamo a pensare simbolico oltre che funzionale.

Ho girato attorno e dentro la stazione di Napoli Centrale osservando con occhi diversi, ho raccolto interviste, chiacchierato, sono stato più attento, non avevo nessun treno da perdere.

Quella di Napoli è una stazione che, al contrario di altre italiane, resta sempre aperta, è una "stazione di transito" cioè arrivano e partono convogli anche di notte. Napoli Centrale è una città abitata da un popolo invisibile, un popolo lento, affamato, folle, opportunistico, che ha affinato le sue tecniche di scrocco e di sopravvivenza. Napoli Centrale ha i suoi quartieri, le sue "aree naturali" abitate da precise tipologie di marginalità: i pazzi con i pazzi, gli alcolizzati con gli alcolizzati, etc. Ecco, ad esempio, una breve descrizione tracciata d'accordo con un ferroviere che li lavora da ventiquattro anni.

Le pensiline d'ingresso sono monopolio dei giovani, spesso spacciatori o tossicodipendenti, che sfruttano la vicinanza dei quartieri dove si smercia eroina e cocaina.

Entrando, sulla sinistra, il Mc Donalds. Qui, di sera, prendono posto solo coloro che hanno qualche soldo, perché la vigilanza privata impedisce di sedere ai tavolini se non si consuma. Ci sono, per lo più, prostitute africane che la sera aspettano di essere prelevate dal loro protettore e l'ingresso, passaggio obbligato, viene presidiato da tossicodipendenti che fanno colletta.

Il tabaccaio di fianco, barricato dietro vetri infrangibili, ha sempre due questuanti che si lavorano ai due lati il cliente. Più oltre, nell'area delle palazzine, ricovero notturno per tutta la durata dell'inverno e nelle sere di pioggia, cartoni a due piazze adagiati sul pavimento fungono da isolanti per coperte "recuperate" presso le Ferrovie dello Stato o per i sacchi a pelo. Qui si uniscono in comitive notturne poveri e vagabondi, proteggendosi vicendevolmente da incursioni o da furti notturni (eterna lamentela dei "cittadini" della stazione).

Quelli che dormono isolati, sono spesso alcolizzati piombati sulla pavimentazione direttamente da una sbornia, o sono miseri di passaggio. Le comitive hanno radici nella stazione, la conoscono da cima a fondo, ne sanno i rapporti di forza, gli orari e la composizione, sanno dove è meglio dormire o quando arrivano i volontari che portano vestiti e da mangiare. E si lamentano dei volontari che vengono tutti negli stessi giorni, lasciando gli altri giorni scoperti.

Mi hanno raccontato una loro giornata tipo: sveglia presto per il freddo o per gli inservienti che devono pulire, raccolta e sistemazione su carrello del loro letto, attesa che un posto li vicino apra per offrire la colazione lasciando sempre qualcuno a guardia del materiale, pranzo nella solita mensa che può distare anche molto, ritorno tra gli amici e sistemazione nell'a-



Metropolis

Una vecchia immagine della stazione centrale di Napoli; sotto, un giovane ospite in un dormitorio pubblico

N a p o l i

Dove ogni notte si ritrova il popolo degli abissi in cerca di calore, protezione, vicinanza, cibo caldo. Il ferroviere teme il tossico, ma adotta il barbone

## Tra i binari, sui carrelli, nel cartone la notturna città degli «invisibili»

MAURIZIO BRAUCCI

rea più adatta alle condizioni meteorologiche.

Più avanti, nella nostra escursione, la piazzola di lavaggio dei vagoni, dove dormono generalmente i "single" o gli stranieri. Ogni tanto la polizia arriva a buttarli fuori, perché ci sono state troppe lamentele sul vandalismo dei materiali rotabili. Di notte i vagoni sono molto freddi e sono il grande obiettivo dei ladri di poveri.

Sull'altro versante, la biglietteria, di giorno, è il tempio della colletta, e di notte il quartiere dormitorio più caldo. I vecchi barboni dormono, se dormono, seduti sull'eterno carrello insieme a tutto ciò che resta della lo-

ro vita, altri, più fortunati, si stendono su due carrelli messi frontali.

Oltre la biglietteria c'è l'area dello scalo merci, assai frequentato dai tossicodipendenti. Trovano merce oltre che il sonno. Accanto, il parcheggio dei dipendenti è diventato l'area naturale dei cittadini che vengono dall'est. È l'orientale della stazione. Molti di loro si possono incontrare di giorno a lavare i vetri delle auto ai semafori di piazza Garibaldi.

Gli agenti della Polfer, da alcuni soprannominati "puffetti", attuano una sorta di silenzio-assenso, lasciando disponibile agli abitanti invisibili la città-

stazione, ma impongono un limite ai comportamenti, oltre il quale scatta il manganello. I ferroviere temono i tossicodipendenti, ma possono adottare i vecchi barboni elargendo soldi, pasti e piccoli regali. Nel loro parcheggio è aperto il Binario della Solidarietà, un centro diurno della Caritas diretto da suore terziarie, dove obiettori e volontari assistono specialmente cinquantenni e vecchi homeless. Di questi, gran parte la notte prende posto in qualche quartiere della stazione.

Almeno tre sere a settimana, davanti alle uscite su piazza Garibaldi, arrivano volontari, spesso autorganizzati, che portano

centinaia di pasti e poi panni puliti. E allora la gente si accalca. Sotto la piazzola principale, dove sono le fermate della metropolitana e della circumvesuviana, si propongono la stessa storia e gli stessi problemi. Il vantaggio è di avere i bagni vicini. Ma non sempre è un vantaggio, perché una certa prostituzione di tutti e tre i sessi è abbastanza violenta da pretendere quegli spazi.

Più sotto, accanto ai binari delle due linee leggere, si incontrano rari ospiti, che temono i pericoli dell'isolamento e soffrono l'assenza di qualsiasi ombra di solidarietà. Le coppie sono frequenti, pare che durino mol-

to, dormono abbracciate o stanno sullo stesso carrello, ci sono centinaia di storie diverse e poi tutte eguali.

La droga è, un universo a parte, più disperato. I poveri, gli scemi e i pazzi si sono presi questa città perché nell'altra non trovavano posto. Tutti loro, al contrario di noi, non vivono la stazione solo per le sue funzioni, non conoscono la nostra stessa velocità, guardano questo luogo anche simbolicamente e di simboli, poi, lo riempiono. Nella stazione riescono a ritrovare momenti di relazione, dopo averli smarriti nel corso della loro vita normale. Li ritrovano perché noi ci rifiuteremmo di coltivare le nostre relazioni in una stazione (guardare i suoi abitanti miseri ci consola di non averne). E come se la miseria trovasse il proprio contenitore entro cui sopravvivere con la sua deriva. La Stazione di Napoli Centrale è l'unico spazio cittadino sempre aperto, coperto e dotato di servizi igienici, inoltre è il luogo dove vite arrivano e partono, un grande ventre, per alcuni è la soglia tra la vita e la morte, la morte ne sta fuori, nel passato e nel presente, la vita ne sta oltre, nel futuro e nella speranza. Ma servono risorse per acquistare un biglietto e per partire incontro a qualsiasi trasformazione. La mancanza di soldi, qui, non è una causa, ma un effetto e un simbolo: l'effetto di una rottura intima con se stessi e il simbolo di un crescente disvalore sociale dell'umano. Se la ricchezza e i consumi costituiscono ormai il nostro orizzonte totalizzante, la povertà non potrà essere che l'impossibilità ad avere, così che anche nella povertà il valore prevalente risulti quello economico. Poco ci si interroga se la povertà, invece, non sia anche altro. Se l'indigenza e la miseria non siano solo alcune delle qualità di quell'ovvio fenomeno che è la povertà?

M i l a n o

## Giovani alla mensa dei frati

OSCAR DE BIASI



deriva di tanti esseri umani, come si possono rendere vane le ragioni degli «altri» che hanno paura. Lo diceva don Vincenzo Colmegna, presidente della Caritas milanese, partecipando all'inaugurazione della nuova mensa per i poveri dell'Opera San Francesco, l'altro giorno a Milano, nel convento di viale Piave. Nelle parole di

don Colmegna affiorava ovviamente un'ombra di polemica nei confronti del sindaco Albertini, presente, e delle sue vocazioni politiche: il lavoro di tante organizzazioni del volontariato è l'arma più efficace, prima che quel disagio che oggi è mancanza di lavoro, mancanza di una casa, mancanza persino di cibo e di caldo precipiti nella criminalità. E un'ombra di polemica investiva anche la decisione di insediare a Roma l'Authority del volontariato. Ma, authority o meno, l'Opera San Francesco continuerà a offrire i suoi pasti e i suoi vestiti puliti, le sue docce e le sue medicine a centinaia e centinaia di bisognosi. E qualche cosa di più, perché molto è cambiato rispetto agli anni, all'inizio del secolo, in cui Pietro Antonio Cortinovis, frate cappuccino con il nome di Cecilio, aveva cominciato dalla portineria del convento di viale Piave a offrire piatti di minestra calda ai bisognosi che bussavano. La mensa, sul retro del convento, venne costruita quando, nel 1958, un industriale milanese, Emilio Grignani, viste le lunghe code di questuanti al freddo, volle provve-

dere a un tetto. Oggi padre Maurizio Annoni, presidente dell'Opera San Francesco, ha aperto i nuovi locali, ampi e bene attrezzati. In media, per una qualche necessità, si è calcolato che siano mille ogni giorno le persone a presentarsi. Un'indagine, condotta dal professor Maurizio Ambrosini, rivela che tre su quattro sono stranieri, uno su cinque è donna, la metà è di giovani al di sotto dei trentacinque anni di età, solo l'undici per cento ha più di 55 anni: «Non più anziani clochard italiani, ma giovani e adulti in difficoltà, senza reti e di sostegno adeguate, nel deserto della metropoli e nella latitanza delle istituzioni pubbliche». Proprio di fronte a questa analisi nasce il nuovo sviluppo dell'attività dell'Opera San Francesco: non solo pasti caldi, quando si tratta di giovani stranieri «possono essere sufficienti interventi limitati per rimettere in corsa persone che altrimenti rischierebbero di scivolare lungo chine pericolose». Aiutare dunque, cominciando da una corretta informazione, anche a trovare una scuola, un lavoro, il primo passo verso l'emancipazione.

Storia

## Ci passò anche Hitler nel 1938

VITO FAENZA

**U** na stazione vecchia di 160 anni. Il primo ottobre del 1839, Ferdinando II, inaugurò il primo tratto della "Strada su ferro" che collegava Napoli a Portici, il tratto, poi, si sarebbe allungato fino a Nocera e a Castellammare.

La stazione era alla fine dei "Fossi", una strada che seguiva il perimetro delle mura angioine.

La stazione di Napoli è rimasta sempre in quella zona, anche se ha subito, come la piazza antistante, numerosi rimaneggiamenti, rifacimenti, ristrutturazioni.

Alla fine dell'Ottocento, quando scattò, dopo l'unificazione, il "piano delle ferrovie", la vecchia stazione borbonica, civettuola e troppo piccola per rispondere alle nuove esigenze, venne ampliata. Ulteriore rimaneggiamento all'inizio del secolo, quando si dovette dare spazio e creare collegamenti con la "bretella" ferroviaria (la prima metropolitana di Napoli), che collega la stazione centrale partenopea con quella di Mergellina, un passante ferroviario che ebbe impulso anche dalla decisione di "risanare" la zona di Fuorigrotta (quella dove sorge lo stadio) assunta in epoca fascista a metà della annittrenta.

Altra grande maquette, che ne mutò le strutture, ma non la dislocazione, la stazione centrale di Napoli lo subì in occasione della visita di Hitler nel 1938. Fu allora che venne creato il rettillo (la strada che porta appunto dalla stazione fino al centro) affinché l'illustre ospite avesse un solo colpo d'occhio.

La piazza antistante la stazione, subito dopo la caduta dei Borboni venne intitolata all'Unità d'Italia, ma alla morte dell'eroe di Caprera si decise che l'ampia piazza dovesse essere dedicata proprio a lui, che aveva legato Napoli al resto della nazione, come facevano tutti i giorni i treni.

L'ultima ristrutturazione, quella che con poche modifiche è arrivata fino a noi, risale alla fine degli anni cinquanta. Sono gli anni bui dell'urbanistica partenopea, quelli delle "mani sulla città", come recitava il coraggioso film di Paolo Rosi. E se nessuno riuscì a difendere e a salvare i caratteristici vicoli della zona dei "Quantai" a ridosso di piazza del Municipio, non una parola si sollevò per cercare di salvare l'antica struttura della stazione partenopea. Fu tutto cambiato, di fronte alla statua di Garibaldi, che venne spostata, sorse un grattacielo (che ospita gli uffici delle Ferrovie dello Stato) ed una struttura ricca di cemento armato.

Fu realizzato anche un sottopassaggio che collegava le due estremità della piazza, chiuso alla fine degli anni settanta ed ora riaperto come centro commerciale. Le vecchie volte della stazione in ferro, i tiranti che appena trent'anni prima erano sembrati essere una soluzione di avanguardia, le strutture di stile umbertino furono abbattute senza nessun tenneamento.

Con "l'alta velocità" cambierà tutto: la nuova stazione napoletana sarà dislocata ad Afragola. Napoli Centrale, così tornerà ad essere quella di un tempo, al servizio solo dei viaggiatori locali. Com'era appunto la stazione alla fine della via dei "Fossi" il primo ottobre del 1839.

