

Sicuri 3 treni su 100. E Renzi taglia i presidi

Entro il 2016 le sedi della **Polizia** ferroviaria scenderanno da 200 a 130. Rimarranno privi di sorveglianza tutti i convogli regionali, che però sono ad alto rischio. Sguarnita la tratta Firenze-Bologna, protezione dimezzata nella Roma-Firenze

RISORSE SCARSE *Tutta l'Europa è indietro nella sicurezza, con le eccezioni di Spagna e Inghilterra. Da noi solo 1.500 agenti di scorta per oltre 8.000 treni giornalieri*

■■■ TOMMASO MONTESANO

■ ■ ■ Il numero che conta è 73. Tanti sono i presidi della **Polizia** ferroviaria di cui il governo ha previsto la chiusura entro il 2016. Mentre il terrorismo di matrice islamica colpisce sui treni - è di quattro giorni fa la sparatoria sulla linea Amsterdam-Parigi, con la strage sventata solo dall'intervento dei tre marinai americani - il ministero dell'Interno si appresta a rilanciare, in autunno, la spending review sulle specialità della **Polizia**. Una delle più colpite sarà la Polfer, i cui presidi sul territorio nazionale passeranno dagli attuali 200 a poco meno di 130. «E in molti di questi non ci sono neanche le celle di sicurezza», denuncia Gianni Tonelli, segretario generale del Sindacato autonomo di **polizia** (**Sap**).

La sforbiciata andrà a incidere su un settore già ridotto all'osso: l'organico è di appena 4.500 uomini, di cui però solo 1.500 sono operativi, ossia destinati alla scorta dei convogli ferroviari.

Con il personale attualmente a disposizione, il **Sap** ha calcolato che in un anno la Polfer riesce a vigilare, in media, solo su 100mila treni rispetto ai circa tre milioni di convogli in circolazione sul territorio nazionale. E la chiu-

sura dei presidi lungo le tratte ferroviarie peggiorerà ulteriormente il livello di sicurezza sui circa 16mila chilometri della rete ferroviaria italiana.

Linea Roma-Firenze. Al momento tra la Capitale e il capoluogo toscano, città sedi di reparti di **Polizia** ferroviaria, ci sono cinque presidi Polfer: Orte, Orvieto, Chiusi, Terontola-Cortona e Arezzo. Una volta a regime il piano di tagli del **Viminale**, a vigilare sui circa 300 chilometri della tratta resteranno solo i punti di Orte, Chiusi e Arezzo. A pagarne il prezzo più alto, in termini di vigilanza, saranno soprattutto i treni Intercity, quelli regionali e i collegamenti notturni. Le scorte della Polfer, infatti, riguardano soprattutto i convogli ad Alta velocità. Così facendo, però, restano sguarniti tutti gli altri treni, quelli a più alto rischio. Basti ricordare che Nadia Desdemona Lioce, una delle leader delle nuove Brigate Rosse, è stata arrestata il 2 marzo 2003, dopo una sparatoria in cui perse la vita l'agente della Polfer Emanuele Petri, proprio a bordo di un treno regionale, il Roma-Firenze. Petri che era in servizio presso il posto Polfer di Terontola-Cortona, uno di quelli a rischio chiusura.

È destinato a chiudere i battenti anche il presidio di San Benedetto Val di Sambro, sull'Appennino, l'unico che sorveglia sui 100 chilometri della tratta Firenze-Bologna. Una linea colpita, il 23 dicembre 2014, dal sabotaggio delle

frange più estreme del movimento No Tav. Per non parlare della strage del Rapido 904 del 23 dicembre 1984, 15 morti e 267 feriti, in conseguenza della quale fu decisa proprio l'istituzione del presidio nei pressi della Grande galleria dell'Appennino.

L'attacco al treno Amsterdam-Parigi ha fatto scattare l'allarme sulla sicurezza ferroviaria in tutti i Paesi europei. Il Belgio ha annunciato di aver incrementato i controlli sui convogli internazionali. Lo stesso ha fatto, con maggiore enfasi, il primo ministro francese, Manuel Valls.

In realtà, come denuncia il quotidiano on line *euobserver.com*, in Europa solo sui treni ad Alta velocità spagnoli sono stati installati dei sistemi di sicurezza sulla falsa riga di quelli in vigore negli aeroporti. Una misura introdotta dopo gli attacchi terroristici di Madrid del 2004, dove rimasero uccise 191 persone. E l'altro Paese che ha introdotto controlli più serrati su passaporti e bagagli è la Gran Bretagna, che però non fa parte dell'area Schengen. Una stretta valida, oltretutto, solo sui convogli Eurostar diretti a Parigi e Bruxelles.

La Francia, per bocca del numero uno di *Sncf*, la compagnia nazionale ferroviaria, ha già bollato come «irrealistica» la proposta di «estendere alle stazioni i sistemi di sicurezza vigenti negli aeroporti. Il traffico ferroviario francese è venti volte più grande di quello aereo».



I NUMERI

