

Un'altra linea-guida di quest'ultima fase della lotta anti-ultras è costituita dall'abolizione dei cosiddetti *treni speciali* per i tifosi. Prima di entrare nel merito degli effetti diretti di simili provvedimenti, mi sento chiamato ad alcune riflessioni. Innanzitutto in un certo senso una spinta decisiva l'ha data il caso dei quattro tifosi salernitani morti sullo *speciale* Piacenza-Salerno; probabilmente mentre tutti i veri ultras italiani erano avviliti per quanto accaduto, qualcuno già si sfregava le mani perché intravedeva la possibilità di sfruttare la tragedia per attuare i propri piani. Poi bisogna dire che la questione dei treni speciali è sempre stata molto *venduta* dai mass-media italiani, che ogni volta hanno saputo creare intorno alle immagini dei “cocci” dei vetri rotti, grandi e commoventi sentimenti di “sdegno nazionale”. Sentimenti ridicoli, secondo l'opinione di chi scrive, in un paese dove le Ferrovie dello Stato (oltre ad essere le più inefficienti d'Europa) sono sempre state una poderosa macchina mangia-soldi in grado di generare misteriosi “buchi” nei bilanci di decine di miliardi; cifre rispetto alle quali alcune decine di milioni di danni domenicali fanno solo sorridere. Nonostante ciò se mi fingessi un “bravo cittadino” indignato, mi verrebbe da chiedermi come mai finché le ferrovie italiane sono state statali tutti si indignavano ma nessuno faceva niente, mentre ora che servono ad arricchire i privati ci si è messo così poco ad

intervenire. I “bravi cittadini” che non si pongono queste domande vanno considerati complici morali di chi evidentemente considerava le F.S. una vacca da mungere e da abbandonare a se stessa. Ma rientriamo nel merito dei provvedimenti.

Come sempre le norme da sole sono poco indicative dello stato di cose; bisogna vedere i loro effetti reali. Anche nel caso dell’abolizione dei treni speciali, così come in quello della “questione-biglietti”, la situazione è poco chiara. La mia esperienza diretta ed alcuni racconti di amici mi sono sufficienti per denunciare una difformità di comportamento da caso a caso da parte delle autorità competenti e un “rimbalzo” di responsabilità tra Governo e ferrovie; il tutto in un contesto di “italica” improvvisazione. In poche parole è stato stabilito cosa *non* si deve fare, senza preoccuparsi di indicare strade alternative. La mia ultima esperienza col treno è densa di spunti di riflessione. Si è trattato della trasferta di Venezia del 19/9/’99; premetto che la mia esperienza riguarda il viaggio di ritorno (il più interessante ai fini della discussione) poiché all’andata mi ero mosso il giorno prima della partita in modo assolutamente *casual*. Dopo avere conquistato i tre punti sul campo (cioè sull’acqua)* siamo stati fatti salire su una grande motonave adibita al trasporto degli autoveicoli. Con questa dopo venti minuti di goliardica navigazione abbiamo raggiunto un pezzo di

ferrovia dove erano pronti i vagoni che avrebbero dovuto attaccarsi al treno di linea per Roma delle ore 20,00. L'atmosfera era piuttosto rilassata e come spesso accade l'unico episodio violento del pomeriggio è scaturito dai "pruriti" della mano di due celerini che hanno "sdraiato" uno di noi, colpevole di aver fatto troppa pressione per scendere da una nave che, ormai ormeggiata, aveva già fatto il suo dovere. Con calma si sale sui vagoni, si occupano i propri posti, ci si prepara al ritorno. Il convoglio si muove e in pochi minuti raggiunge la stazione di Mestre. Qui le carrozze vengono attaccate al treno di linea che dovrebbe ripartire per Roma dopo mezz'ora. Non pare vero ma il treno si muove in orario, stiamo tornando a casa, la Roma ha vinto, Venezia è alle spalle e tutti sono calmi. A venti chilometri da Mestre inizia l'odissea. Il treno si ferma. <<Che cazzo sta a succede? Perché se fermamo?>> <<Ma che ne so! Speramo da ripartì subbito!>>. Il treno infatti riparte subito. Però in direzione opposta. Dopo qualche minuto rieccoci a Mestre. Due lunghe file di guardie circondano il treno. Ci impediscono di scendere anche per bere o mangiare. Cerchiamo di capire quale sia il problema. Solo dopo due ore capiremo che il problema sono i soldi del biglietto. Nel frattempo alle nostre domande, gli interlocutori in divisa rispondono con sguardi ebei. Finalmente riesco a parlare con una guardia che la terza media se

l'è sudata ed almeno riesce a dirmi: <<Anche noi stiamo cercando di capire>>. Rassicurante. Passano i minuti che diventano ore e nessuno di noi è messo nelle condizioni di sapere il motivo di tale ritardo e soprattutto se possa fare qualcosa in prima persona per far ripartire il treno. Inizio a pensare alle centinaia di passeggeri del treno che non c'entrano niente con la partita, che l'indomani magari lavorano e sono ferme con noi. Sono loro le prime vere vittime del decreto *anti-speciali*. E penso anche alla stupidità di chi dice di voler assicurare l'ordine pubblico e fa di tutto per non assicurarlo. Che motivo c'è di esasperare trecento tifosi che erano già sulla via di casa, costringendoli per ore a scene da manicomio per farsi passare dai finestrini bevande e viveri dai viaggiatori sulle banchine? Un viaggiatore in attesa di un treno capisce l'assurdità di ciò che accade; è un giornalista del Gazzettino, mi fa alcune domande dal finestrino e mi saluta dopo avermi gentilmente offerto un'aranciata. Sono passate due ore e finalmente arriva chi ci darà spiegazioni; è un tizio delle ferrovie che si scalda anche troppo per dirci che dobbiamo pagare il biglietto. Giusto. Ma in quelle due ore passate da bestie senza neanche poter scendere, come avremmo potuto farlo il biglietto?! E dopo la tragedia di Salerno non ci avevano raccontato che il decreto nasceva per evitare altre tragedie? Di sicuro se a Venezia fosse successo qualcosa di grave sarebbe stata

colpa di chi ha anteposto gli interessi di incasso a quelli di ordine pubblico. E non si tratta di un ricatto. Non c'è nessuno che rivendica il diritto di non pagare mai il treno, tant'è che saputo il motivo del ritardo molti ragazzi hanno fatto subito il biglietto, però ci vorrebbe più realismo. In una situazione del genere era più sensato far proseguire il treno per Roma senza esasperare i tifosi e facendo giungere in orario la gran parte dei passeggeri che il biglietto l'avevano pagato, oppure scontentare tutti, paganti e non, per incassare la miseria di un paio di milioni? Bisognerebbe chiederlo al tizio delle ferrovie che dopo essere riuscito a fare una cinquantina di biglietti se ne è andato orgoglioso e compiaciuto. Comunque a parte questo esempio non vedo come si possa far credere di voler risolvere il problema-violenza, ricreando le stesse condizioni di uno speciale su dei vagoni attaccati ad un treno di linea. Credo che questo serva solo a creare problemi inutili ad altri passeggeri cui non frega niente delle partite e prendono il treno per altri motivi. Il giorno in cui una "mela marcia" dovesse aggredire qualche normale passeggero su un treno di linea chiederanno di reistituire i treni speciali? Non credo. Credo invece che quello che interessa a chi decide, sia imboccare una strada che, anche a costo di disagi aggiuntivi, porti nel giro di qualche anno a ridurre il numero dei tifosi sui treni garantendo che comunque, quelli che lo usano lo paghino. D'accordo ci può

stare, la lotta è aperta, però non riempitevi la bocca di proclami contro la violenza. Voi volete solo difendere il dorato mondo del pallone...e quello delle nuove ferrovie private. Le vostre finte lacrime hanno già offeso abbastanza il ricordo di quei quattro poveri ragazzi.