

**RICERCA SULL'USO DEL TRENO DA PARTE DI DONNE E UOMINI
POTENZIALI VITTIME DI TRATTA E/O GRAVE SFRUTTAMENTO**



Sommario

1. INTRODUZIONE	4
2. METODOLOGIA DI RICERCA	6
3. RISULTATI DELLE OSSERVAZIONI SUI TRENI	12
4. RISULTATI DELLE OSSERVAZIONI NELLE ZONA STAZIONI DI PRATO, FIRENZE, PISTOIA, MONTECATINI	17
5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	21

Equipe di ricerca: Andrea Cagioni e Giulia Coccoloni, CAT coop. soc., Firenze

Report a cura di Andrea Cagioni e Giulia Coccoloni, novembre 2017

Introduzione

La ricerca prende spunto da campagne comunicative e informative sulla tratta e sul grave sfruttamento realizzate avente come target il personale viaggiante e gli operatori turistici. In alcuni casi, compagnie ferroviarie e/o aeree hanno creato campagne di sensibilizzazione rivolte alla clientela¹.

Ai fini della realizzazione di una campagna informativa sulla tratta di esseri umani in Toscana, è possibile adattare questi modelli alle specifiche modalità di spostamento e di transito sul territorio delle donne e degli uomini vittime di grave sfruttamento sessuale e lavorativo. In particolare, è noto che i gruppi sociali a basso reddito, di cui ovviamente fa parte il target di riferimento, utilizzano in modo consistente per i loro spostamenti i mezzi pubblici, in primis il treno e gli autobus. Le donne che si prostituiscono e le donne vittime di tratta usano, nel territorio toscano, i servizi ferroviari e gli autobus per gli spostamenti dal domicilio ai luoghi di lavoro/sfruttamento. Una considerazione analoga vale per i lavoratori stranieri a rischio di grave sfruttamento lavorativo.

In Italia, eccettuata una campagna svolta sugli autobus e sui treni nel 2010 della Regione Emilia Romagna con affissioni di cartelli e di materiale multi-lingue, non sono mai state realizzate azioni di informazione e di sensibilizzazione ad hoc sul fenomeno della tratta e del grave sfruttamento sessuale e lavorativo rivolta agli utenti dei mezzi di trasporto pubblici. Ciò ha reso necessaria un'attività di osservazione preliminare dell'utenza dei treni regionali in Toscana. L'individuazione del target potenziale dei fenomeni di tratta e di grave sfruttamento sessuale e

¹ <https://www.sabre.com/about/corporate-responsibility/passport-to-freedom/program-actions/>; https://it.eu.sabretravelnetwork.com/images/uploads/releases/COMUNICATO_STAMPA_Passport_to_Freedom.pdf; <http://airlineamb.org/our-programs/human-trafficking-awareness/>; http://www.ratp.fr/de/ratp/v_158938/la-ratp-entreprise-engagee-contre-les-violences-faites-aux-femmes/print/;

lavorativo, a bordo dei treni regionali e nelle zone adiacenti alle stazioni ferroviarie, è apparso come il primo obiettivo necessario per comprendere il grado di efficacia di una possibile futura campagna informativa sulla tratta da realizzarsi utilizzando spazi appositi sui treni regionali e altri canali promozionali dell'azienda di trasporto.

Metodologia di ricerca

La ricerca si è svolta utilizzando metodi e strumenti di tipo qualitativo, in particolare osservazioni etnografiche.

Le due tratte ferroviarie scelte per le attività di osservazioni, Firenze-Livorno e Firenze-Prato-Pistoia-Montecatini, sono state individuate in funzione dei tragitti percorsi e della rilevanza dei centri urbani attraversati. In particolare, la tratta Firenze-Livorno rappresenta la principale tratta ferroviaria regionale che dal capoluogo fiorentino si dirige a sud per la fascia costiera, attraversando importanti città quali Empoli, Pontedera e Pisa, dove sono presenti consistenti comunità migranti. La tratta Firenze-Pistoia è stata invece scelta in quanto asse centrale della mobilità su rotaie della città metropolitana, e per l'estrema importanza di Prato tanto come luogo di residenza di numerose comunità migranti, tanto per la sua rilevanza come luogo di transito lungo l'asse Bologna-Roma.

Rispetto alla tipologia di treni su cui sono state effettuate le osservazioni, i ricercatori hanno prediletto i treni regionali, soprattutto quelli lenti. Le ragioni che hanno orientato tale preferenza sono di due tipi: essendo il target a basso reddito, il viaggio sui treni regionali ha costi molto più contenuti rispetto alle altre tipologie di treni e, per la loro frequenza, presentano -come confermato poi dalle osservazioni- probabilità ridotte di controllo dei biglietti e di presenza di forze dell'ordine sui convogli.

A questi due fattori, va aggiunto, nel caso dei treni regionali lenti (che effettuano cioè tutte le fermate, anche quelle nei centri abitati minori), la possibilità per l'utenza di fermarsi e di prendere il treno anche in località più piccole e meno sorvegliate o, nel caso di Prato e di Firenze, in stazioni secondarie quali Prato Porta al Serraglio e Firenze Rifredi. Per la tratta Firenze-Livorno, va notato che, a volte, al binario di partenza di Firenze Santa Maria Novella, vi è il controllo preventivo del biglietto, dispositivo di controllo e di filtraggio dei passeggeri che nei prossimi mesi

dovrebbe entrare in funzione in tutti i binari della stazione attraverso dei cancelli². Tale sistema risulta già attivo a Roma Termini e Milano Centrale. E' plausibile ritenere che la messa in funzione di questo dispositivo avrà un forte effetto deterrente sui viaggiatori in partenza senza biglietto, che in futuro presumibilmente si sposteranno per le partenze nelle stazioni secondarie del capoluogo regionale o utilizzeranno altri mezzi di trasporto.

Le osservazioni a bordo dei treni sono state effettuate cercando di ricoprire tutte le fasce orarie, con una prevalenza della fascia mattutina e tardo pomeridiana/serale, ritenute maggiormente strategiche dal punto di vista della presenza di sex worker e di lavoratori a basso reddito. Il periodo ricoperto dalle osservazioni è stato da maggio a ottobre, e ha visto durante i mesi estivi una forte diminuzione di studenti medi ed universitari e un parallelo aumento di turisti, specie nella tratta Firenze-Livorno.

Gli scopi principali delle osservazioni a bordo dei treni sono stati:

1-verificare quanto i treni regionali siano effettivamente utilizzati dal target di riferimento, attraverso una stima della numerosità del target rispetto al totale di viaggiatori.

I ricercatori hanno preso nota, per ogni tragitto, del numero e delle caratteristiche del target, effettuando almeno un'osservazione di tutti i passeggeri presenti sul convoglio e cercando di rilevare le discese e le salite del target nelle varie stazioni dove venivano effettuate le fermate del treno. Ovviamente le presenze del target recensite durante i viaggi vanno intese come stime, basate principalmente sull'osservazione dei tratti somatici e, quando possibile, della lingua parlata e dei comportamenti.

² http://firenze.repubblica.it/cronaca/2017/06/28/news/evoluzione_a_firenze_s_m_novella_via_ai_lavori_per_i_gate_ai_binari-169300030/

Come si dettaglia sotto, dalle categorie in cui è stato diviso il target, sono stati perciò esclusi gruppi potenzialmente pertinenti per la ricerca, come ad esempio donne e uomini est-europei, per la difficoltà di differenziarli dagli italiani. Inversamente, è possibile che siano stati conteggiati impropriamente come facenti parte del target dei soggetti, come ad esempio giovani di seconda generazione, che non sono a rischio di grave sfruttamento sessuale e lavorativo alla pari dei coetanei stranieri.

2-stimare la composizione del target della ricerca.

Dopo alcune osservazioni preliminari, nelle osservazioni successive i ricercatori hanno adottato una classificazione del target basata su quattro categorie: **uomini e donne di origine africana sub-sahariana (la cui componente femminile è costituita prevalentemente da donne nigeriane)**, **cinesi** (uomini e donne), **uomini e donne provenienti dai paesi del sub-continente indiano (indiani, pachistani, bengalesi e afgani)** e **rom (uomini e donne)**. Il criterio di scelta delle quattro categorie elencate è stato l'individuazione, sulla base dei dati e delle evidenze del sistema anti-tratta italiano e delle specificità della popolazione migrante residente in Toscana, dei gruppi nazionali o delle aree geografiche di provenienza, che presentano il maggiore rischio di tratta e di fenomeni di grave sfruttamento sessuale e lavorativo.

In particolare, le donne di origine nigeriana sono da anni la nazionalità più numerosa nelle strutture di accoglienza del sistema antitratta italiano, sia in quanto oggetto di tratta dalla Nigeria verso l'Europa sia in quanto soggetti vulnerabili a forme di grave sfruttamento sessuale una volta arrivate sul territorio italiano, a causa della forza delle reti criminali nigeriane e miste. Gli uomini provenienti dall'Africa sub-sahariana, cinesi, uomini di origine indiana, pachistana, bengalese e afgana sono invece a rischio di grave sfruttamento lavorativo sul territorio regionale nel settore agricolo, in alcuni comparti dei servizi (lavoro domestico-assistenziale; logistica e facchinaggio; ristorazione) e in alcuni comparti dell'industria, come le aziende a conduzione cinese nel distretto

pratese del tessile e dell'abbigliamento. Infine, soggetti vulnerabili afferenti alla popolazione rom sono come noto a rischio di sfruttamento per quanto riguarda l'accattonaggio forzato.

3-osservare comportamenti, dinamiche e interazioni significative all'interno del target e fra viaggiatori, controllori e personale di polizia sul treno.

Gli operatori hanno cercato di osservare interazioni e comportamenti significativi agiti dal target durante il viaggio, sia al loro interno che con gli altri passeggeri, il personale di Trenitalia, gli addetti alle pulizie e i componenti delle forze dell'ordine. Ad esempio, nel caso venisse individuata una donna nigeriana e fosse concretamente possibile osservarla a distanza in modo discreto, si è provato a capire se e da chi fosse accompagnata, oppure, nel caso di gruppi di uomini migranti che viaggiavano insieme, se il loro vestiario facesse presumere che fossero diretti al lavoro. Per i rom, si è fatto attenzione, laddove chiedessero l'elemosina ai passeggeri, alle modalità con cui lo facevano e all'eventuale sfruttamento di minori o di soggetti con handicap psico-fisici.

La presenza di personale addetto al controllo dei biglietti, così come delle forze dell'ordine (Polfer e Polizia di Stato) è stata monitorata costantemente, anche per osservarne il comportamento quando il target era sprovvisto di biglietto.

A questo proposito, è opportuno sottolineare che il periodo di osservazione è coinciso con alcune aggressioni ed episodi di violenza a danno dei controllori, o più raramente di altro personale di Trenitalia, a opera di soggetti sia italiani che stranieri. Un'aggressione a settembre nella stazione di Prato, subita da una controllora durante il controllo dei titoli di viaggio a due ragazze italiane, ha

destato particolare clamore mediatico e ha determinato la proclamazione, il giorno successivo, di uno sciopero regionale dei sindacati³.

La sensazione di insicurezza o di disagio rispetto alla presenza di soggetti percepiti come devianti è esperita anche dai passeggeri. Due pendolari della tratta Firenze-Pistoia hanno riferito che preferiscono non utilizzare più il treno nella fascia dopo cena, in particolare l'ultimo treno in partenza da Santa Maria Novella, a causa della mancanza di personale di controllo e il verificarsi di comportamenti aggressivi o molesti di alcuni viaggiatori. *“Prima si assisteva di più ai secondi piani “pieni” di richiedenti asilo e stranieri. Adesso è più raro, ma è anche vero che prendiamo difficilmente il treno delle 22.10, che prima prendevamo anche una volta a settimana. Ma era brutto: treni sporchi, brutta gente, zero controlli... La situazione era mista, giovani, molti lavoratori, anche italiani, dai fast food, i cinesi che salgono al Pratignone...”*

Per aggiungere elementi rilevanti ai dati raccolti con le osservazioni a bordo dei treni, sono state inoltre effettuate attività di osservazione all'interno e nei pressi delle stazioni di Santa Maria Novella, Prato Centrale, Pistoia e Montecatini. Alcune ricerche e progetti di intervento ritengono che le stazioni ferroviarie e le zone a esse adiacenti siano luoghi nevralgici non solo per l'arrivo e la partenza, ma anche per il transito e lo smistamento di persone oggetto di grave sfruttamento sessuale e lavorativo, oltre che per l'accattonaggio forzato. **Le stazioni e le zone a esse limitrofe possono inoltre fungere da luogo di adescamento per sfruttatori e caporali per il reclutamento per le persone vittime di grave sfruttamento sessuale e lavorativo**⁴. Le stazioni rappresentano storicamente un luogo che, per le funzioni sociali ricoperte e per la vicinanza che solitamente in

³ <http://iltirreno.gelocal.it/empoli/cronaca/2017/07/19/news/capotreno-picchiato-da-un-giovane-che-viaggiava-senza-biglietto-1.15628513>; http://firenze.repubblica.it/cronaca/2017/09/18/news/aggressione_ferrovieri-175812965/; <https://www.cisl.it/dal-territorio/6922-toscana-aggressioni-sui-treni-fit-cisl-regionale-insufficienti-le-misure-in-atto-domani-sciopero-del-personale-nella-regione.html>.

⁴ cfr. Carchedi F., Orfano I., *La tratta di persone in Italia*, Vol. 1, FrancoAngeli, 2007; Castelli V., *Punto e a capo sulla tratta*, FrancoAngeli, 2014

Italia hanno rispetto ai centri storici delle città, fungono da polo di rifugio, di transito, di incontro e di socializzazione per una parte consistente di popolazione vulnerabile e marginale (consumatori di sostanze illegali, persone senza fissa dimora ecc).

Le aree di scorrimento e di flusso (centri commerciali, stazioni ferroviarie, metropolitane, stazioni degli autobus, parcheggi, aree portuali ed aeroportuali) in generale sono oggi luoghi dove si concentra la maggior parte dei gruppi marginali e devianti.

Ciò vale soprattutto per le stazioni ferroviarie medio-piccole, che sono luoghi connotati da una serie di elementi:

-minore presenza e controllo da parte delle Forze dell'ordine, solo in parte compensata dai dispositivi di video-sorveglianza;

-rappresentano luoghi di mimetizzazione ideale per partire, per arrivare e per sostare;

-svolgono una funzione di concentrazione di grandi problematiche sociali;

-sono luoghi dove a volte avvengono situazioni di violenza, di conflitto sociale, di malessere sociale;

-sono aree dove è spesso assente una struttura di accoglienza minima (informazione- orientamento- prima accoglienza...).

Risultati delle osservazioni sui treni

Complessivamente, nel periodo considerato sono state effettuate dai ricercatori 53 osservazioni a bordo treno, di cui 45 sulla tratta Firenze-Prato-Pistoia-Montecatini e 8 sulla tratta Firenze-Livorno⁵. La tabella sottostante riepiloga i dati sulle presenze del target diviso secondo le categorie elencate in precedenza:

Tabella 1-Presenze assolute e relative del target a bordo dei treni, periodo di riferimento: maggio-ottobre 2017, N=1022.

	N. tot.	F	M	%
Area geografica/paese di provenienza				
Africani subsahariani	548	173	375	53,6%
Cinesi	298	154	144	29,2%
Pachistani, bengalesi, afgani, indiani	169	9	160	16,5%
Rom	7	4	3	0,7%
Tot. target	1022	340	682	100%

⁵ La sproporzione di osservazioni a favore della tratta Firenze-Montecatini si motiva con il fatto che le osservazioni preliminari compiute vi avevano evidenziato in modo chiaro la significativa presenza di target, soprattutto nel tragitto compreso fra le stazioni di Firenze e di Prato.

Dall'analisi dei dati emerge quindi che **la categoria più numerosa è di gran lunga quella degli uomini e delle donne africane sub-sahariane che rappresentano il 53,6% del totale (in tutto 548 di cui 375 uomini e 173 donne). Seguono quella cinese che corrisponde al 29,2% del totale (in tutto 298 persone di cui 154 donne e 144 uomini) e quella composta da afgani, pachistani, bengalesi e indiani che insieme costituiscono il 16,5% del totale (in tutto 169 di cui 9 donne e 160 uomini).** Tenendo presente che circa l'80% delle donne subsahariane rilevate è di provenienza nigeriana, **la sotto-categoria delle donne nigeriane è pari a circa il 13,5% (138 donne). Infine, la presenza di rom è trascurabile (0,7%).**

Sotto, nei grafici seguenti, la divisione per genere delle tre principali categorie oggetto delle osservazioni.

Grafico 1-Divisione per genere della categoria "Sub-sahariani", N=548

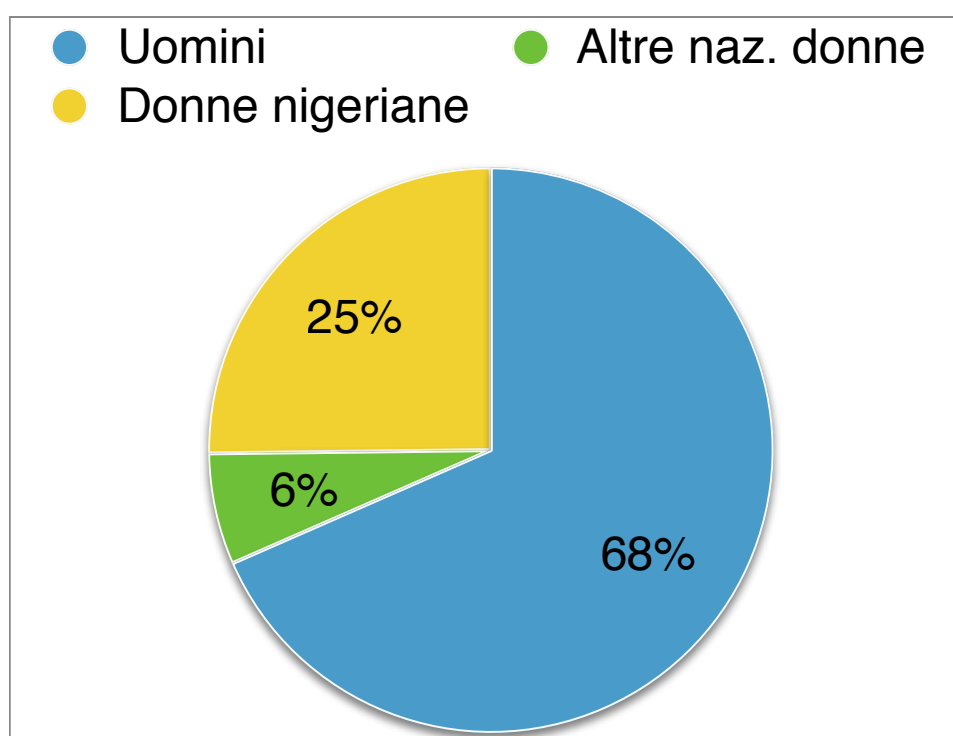


Grafico 2- Divisione di genere della categoria “Cinesi”, N=298

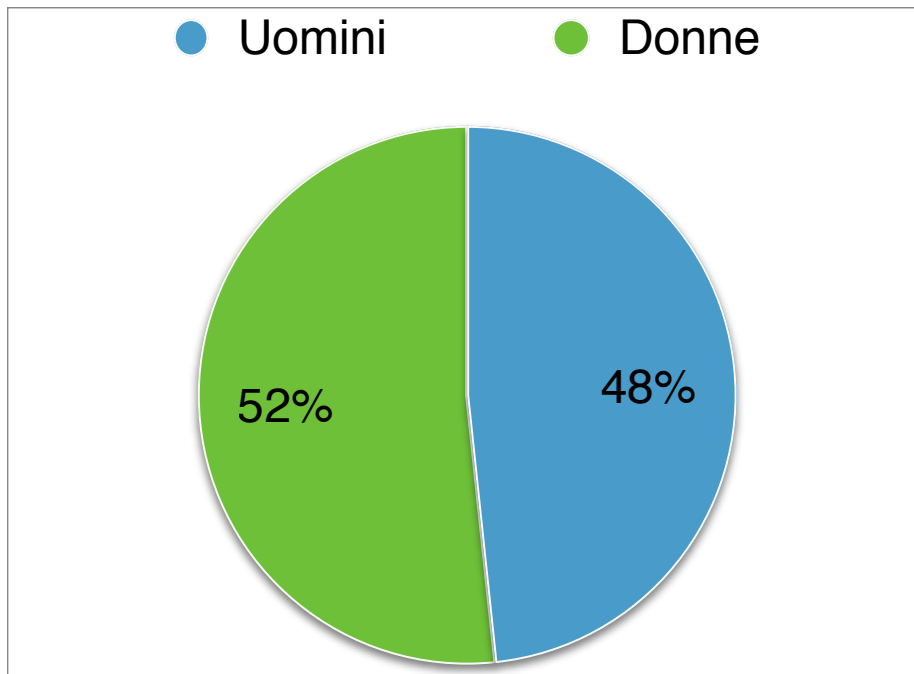
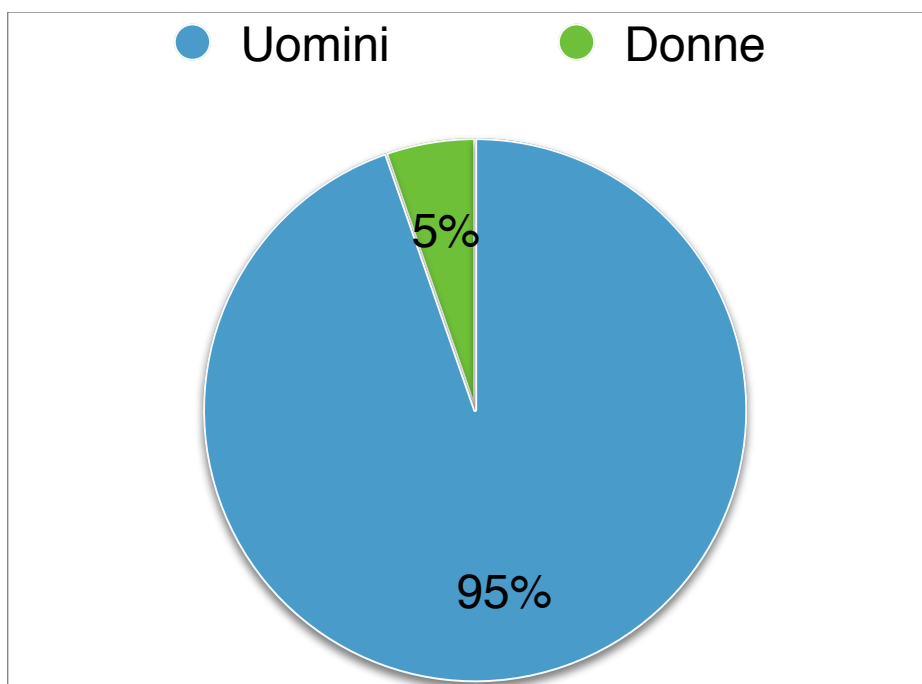


Grafico 3-Divisione per genere della categoria “Afgani, pachistani, bengalesi, indiani”, N=169



La composizione di genere è fortemente squilibrata dalla parte degli uomini, che rappresentano il 66,7% del totale, contro il 33,3% delle donne. Da rilevare tuttavia che, nel caso dei passeggeri cinesi, la componente femminile supera, seppur di poco, quella maschile.

Relativamente ai controlli dei titoli di viaggio, nei 53 tragitti sono stati riscontrati controlli dei biglietti 17 volte (32,1%), mentre in 36 occasioni (67,9%) non è stata osservata nessuna attività a riguardo.

In 9 occasioni, i ricercatori hanno assistito, durante le verifiche dei titoli di viaggio, alla discesa di soggetti target perché sprovvisti di biglietto. Più frequente il fatto che, per evitare di essere fatti scendere o di subire un controllo successivo dei documenti personali da parte della polizia, i soggetti target, nel caso si accorgessero di attività di verifica dei titoli di viaggio, scendessero alla prima fermata utile del treno. Interessante rimarcare la strategia, più volte osservata, messa in atto da parte di singoli o di gruppi target, volta a minimizzare le probabilità di essere controllati: sedersi di preferenza nello scompartimento rialzato del treno, posizione che consente una migliore visibilità e maggiori vie di fuga.

In due occasioni si sono verificati episodi conflittuali. In un caso si è assistito a un violento diverbio verbale fra una controllora e una donna nigeriana con bimbo piccolo, che solo dopo molte insistenze ha acconsentito a scendere dal treno perché era senza biglietto e si rifiutava di pagarlo a bordo. In un altro si è invece visto scendere dal treno un gruppo composto da 3 ragazzi subsahariani, un controllore e due poliziotti.

Durante una breve intervista fatta a bordo di un treno da Montecatini a Firenze a una controllora, le è stato chiesto quale fosse la sua percezione relativamente alla presenza dei soggetti target della nostra ricerca e alle eventuali situazioni problematiche che si possono creare quando vengono individuati passeggeri privi di biglietto, anche rispetto alle aggressioni subite dai

controllori nei mesi scorsi. L'addetta di Trenitalia ha così risposto: *“Non sono solo i nigeriani a fare “casino”, non si deve fare di tuttata l'erba un fascio. Bisogna sapersi avvicinare alle persone e, se non è il caso, non prenderle di petto ma chiamare la Polizia. A me non è successo nessun brutto episodio, ma vi consiglio di parlare anche con altri colleghi”*.

L'osservazione a bordo dei treni nella tratta Firenze-Prato-Pistoia-Montecatini (e viceversa) del comportamento e delle interazioni dei singoli e dei gruppi target ha permesso l'evidenziazione di alcuni elementi.

In primo luogo, rispetto alla componente di donne nigeriane, in alcune occasioni sono state riscontrate dinamiche sospette, in particolare la presenza di donne o uomini nigeriani più anziani che sembravano controllare a vista durante il viaggio giovani nigeriane. L'atteggiamento di timore o di concitazione di alcune ragazze e donne nigeriane sole, più volte osservato, è di più difficile interpretazione.

Lungo la tratta Firenze-Prato, è stata osservata per due volte, allo stesso orario mattutino, la presenza di un consistente gruppo di probabili lavoratori, di nazionalità afgana/indiana/pachistana che, per il tipo di indumenti da lavoro e di borse, possono far pensare a lavoratori della logistica, settore ad alto rischio di sfruttamento lavorativo.

Risultati delle osservazioni nelle zone stazioni di Prato, Firenze, Pistoia, Montecatini (periodo di riferimento: maggio-ottobre 2017)

Nella stazione di Firenze Santa Maria Novella, è attivo, in uno spazio fra il binario 2 e 5, uno storico Help Center, gestito dall'associazione Acisyf, che si pone come centro di ascolto e di intervento per problematiche di vario tipo (documenti, ricerca del lavoro e di alloggio, distribuzione di cibo e di vestiti, corsi di lingua), accogliendo un'utenza molto variegata, composta comunque per la maggior parte da stranieri. Il referente dell'Help center è stato intervistato sui temi della ricerca e, pur non avendo riportato significative esperienze od osservazioni sul target della ricerca, ha svolto interessanti considerazioni su alcuni rom frequentatori della stazione, segnalando il referente di Trenitalia del servizio di Protezione Aziendale, che svolge funzioni di raccordo operativo con l'Help Center di Acisyf in merito alla segnalazione di soggetti vulnerabili e/o bisognosi all'interno della stazione.

All'interno e nei dintorni della Stazione di Santa Maria Novella sono state effettuate 11 osservazioni. Le dimensioni degli spazi da monitorare e soprattutto l'affollamento, in determinate fasce orarie, di viaggiatori rendono non semplice l'attività di osservazione. In varie occasioni è stata notata la presenza di ragazze e donne rom che chiedevano l'elemosina attorno alle macchinette self-service. Un'altra tipologia di popolazione marginale coinvolta nell'accattonaggio a Santa Maria Novella è rappresentata da persone, in genere giovani nella fascia 20-30 anni, sia italiani che stranieri, con problemi di alcolismo, salute mentale e/o tossicodipendenza.

Inoltre, negli scalini e nei pressi dell'uscita della stazione dal lato di via Alemanni, dove è posizionata la fermata della tranvia, e nelle scale dietro il piazzale dei taxi, sono spesso presenti piccoli gruppi di migranti, per lo più di origine sub-sahariana o latino-americana, una parte dei quali è presumibile sia coinvolta in piccole attività di spaccio. Rispetto a dinamiche che facciano pensare alla prostituzione, si è rilevato un paio di volte la presenza di giovani e giovanissimi ragazzi, di

origine nord-africana, in punti strategici della galleria sotterranea della stazione. La possibilità che i luoghi della stazione siano utilizzati a tal fine è stata confermata dagli operatori della cooperativa CAT che vi intervengono regolarmente nell'ambito del progetto regionale di riduzione del danno "Outsider" sul consumo di sostanze. Secondo gli operatori, la tratta Firenze-Prato è utilizzata in modo piuttosto regolare da soggetti giovani, parte dei quali richiedenti protezione internazionale di origine sub-sahariana, provenienti anche da altre città toscane, che si dirigono nei luoghi dello spaccio delle due città. Questo "pendolarismo" dello spaccio pone rilevanti problemi di aggancio da parte dei servizi di riduzione del danno. Anche il ruolo di giovani richiedenti protezione internazionale nella doppia veste di consumatori e piccoli spacciatori desta allarme per la possibile presenza di reti di economie illegali.

Le osservazioni dei ricercatori si sono concentrate in particolare modo sulle zone antistanti la stazione di Prato Centrale (17 osservazioni), poiché dalle attività del progetto di unità di strada Satis è risultata essere un importante luogo, sia durante il giorno che nella fascia notturna, per la prostituzione di donne cinesi, nigeriane ed est-europee, oltre che di transessuali latino-americane, una parte delle quali utilizza il treno per raggiungere il luogo di lavoro e di sfruttamento. La presenza di prostituzione in strada e di attività illecite (spaccio di sostanze psicoattive) fa sì che la zona antistante la stazione centrale di Prato sia monitorata regolarmente dalle forze di polizia.

Le osservazioni dei ricercatori effettuate nella zona hanno permesso di evidenziare quattro distinte aree:

- 1) L'area intorno alla fontana: seduti sulle panchine si succedono, a seconda dei mesi e dell'orario del giorno, studenti e studentesse, molti giovani subsahariani, pratesi soprattutto anziani e di mezza età, asiatici, bengalesi, pakistani e a volte alcuni giovani tossicodipendenti.

2) L'area del chioschino: si tratta di un luogo molto frequentato. Tendenzialmente ci si fermano passanti, lavoratori, studenti e i frequentatori della piazza. Soprattutto persone italiane, subsahariane, romene e di tante altre nazionalità.

Le panchine ombreggiate intorno al chioschino rappresentano un luogo di ritrovo e di socializzazione rilevante per molti giovani ragazzi e ragazze subsahariani/e, divisi a coppie o in piccoli gruppi⁶.

3) L'area a ovest dei giardini della stazione, dove di solito lavorano, di giorno e di notte, alcune prostitute romene.

4) L'area che costeggia il fiume Bisenzio, dove, in orario diurno spesso lavorano delle donne cinesi come prostitute, e in orario serale e notturno sono presenti ragazze nigeriane, sedute sulle panchine, che lavorano come prostitute, donne cinesi e molte transessuali, le quali di notte sono distribuite anche lungo il perimetro della piazza.

Alla stazione di Prato Porta al Serraglio sono state fatte 7 osservazioni e in 4 occasioni è stata notata una volante della Polizia davanti all'entrata. La stazione, per lo stazionamento quasi regolare di forze di polizia, ha in buona parte perso la connotazione assunta negli anni scorsi di luogo poco raccomandabile, per la presenza piuttosto assidua di gruppi di spacciatori nei dintorni della stazione stessa

Alla stazione di Pistoia e nei suoi pressi sono state fatte 5 osservazioni e in una di queste, in orario serale, i ricercatori hanno assistito alla scena di una ragazza nigeriana, accompagnata da un connazionale maschio, che appena scesa dal treno è stata avvicinata da un uomo italiano con cui, dopo un breve scambio, si è allontanata. Un pendolare nota: "Vedo due, tre anziani che stanno lì, in attesa delle ragazze, che non le mollano. Per me c'è anche adescamento".

⁶ A ottobre il chiosco è stato colpito da provvedimento di chiusura temporanea di 5 giorni: "Alla base della sospensione ci sono anche i ripetuti fatti di cronaca, lesivi dell'ordine e la sicurezza pubblica, avvenuti nei pressi del chiosco" cfr. <http://www.tvprato.it/2017/10/la-questura-chiude-il-chiosco-di-piazza-stazione-e-un-kebab-in-via-roncioni/>.

Alle Stazioni di Montecatini sono state fatte 5 osservazioni e anche in questo caso in orario serale i ricercatori hanno osservato una dinamica sospetta che coinvolgeva una ragazza nigeriana la quale aspettava, con un piccolo *trolley*, parlando al cellulare davanti alla stazione di Montecatini Terme. Dopo non molto è arrivata una macchina, guidata da un signore bianco anziano con al fianco un'altra donna nigeriana, la ragazza è salita a bordo e l'auto se n'è andata.

Considerazioni finali

Sulla base di quanto in precedenza riportato, si ritiene che i risultati della ricerca attestino la validità di fondo dell'ipotesi che i treni regionali, nelle due tratte individuate per l'osservazione, siano utilizzati in modo consistente dal target oggetto della ricerca. In particolare, **le attività di ricerca svolte hanno evidenziato l'uso del treno da parte di donne nigeriane e di uomini di origine sub-sahariana, oltre che di cittadini cinesi di entrambi i generi.** La tratta Firenze-Montecatini si è rilevata particolarmente interessante per le osservazioni, in quanto le stazioni intermedie, soprattutto Prato Centrale e Pistoia, rappresentano importanti luoghi di arrivo e di transito per il target.

La centralità delle stazioni e delle zone a esse limitrofe come luoghi di incontro e di socializzazione per il target è stata confermata dalle osservazioni compiute fuori dalle stazioni. Soprattutto il **giardino antistante Prato Centrale** e le **scalette fuori Firenze Santa Maria Novella** si presentano come luoghi dove **attività di prostituzione, accattonaggio e spaccio poste in essere dal target sono ampiamente visibili.** E' spesso difficile distinguere, nella fruizione di questi spazi da parte del target, dove siano i confini precisi fra socializzazione e incontro e reclutamento per attività illegali o a fine di sfruttamento sessuale e/o lavorativo.

Si ricorda che, nella dichiarazione di Istanbul (29/6-3/7 2013), nella sezione dedicata al contrasto alla tratta di esseri umani, nella quale si enfatizza l'importanza delle azioni di formazione, sensibilizzazione e prevenzione, è riportato, al punto 15), che *“Invita gli Stati partecipanti dell'OSCE a collaborare con i vettori commerciali, adottando ove necessario delle leggi, per assicurare che gli assistenti di volo, i piloti, il personale di terra, i conducenti di treni, gli autisti di autobus e tutti gli altri operatori dei trasporti che potrebbero entrare in contatto con vittime della tratta, siano formate in modo da essere in grado di individuare tali vittime e di reagire secondo un protocollo stabilito di concerto con le forze dell'ordine”.*

Questi elementi portano a ritenere auspicabile lo sviluppo, in ottica futura, di tre azioni programmatiche svolte a livello di sistema regionale SATIS:

- a) **Una fase di indagine qualitativa mediante interviste o *focus group* con il personale ferroviario** (controllori, Polfer, addetti alle pulizie sui treni, personale delle Protezione Aziendale di Trenitalia) al fine di rilevare i loro punti di vista, scambiare interpretazioni e rilevare informazioni utili per la preparazione di un percorso formativo sui temi della tratta e del grave sfruttamento sessuale e lavorativo.

- b) **Un percorso formativo sui temi della tratta e del grave sfruttamento sessuale e lavorativo destinato al personale viaggiante (controllori, capitreno, ecc.), ai delegati sindacali del personale ferroviario e, nella stazione di Santa Maria Novella, al personale della Protezione Aziendale.** Un altro possibile soggetto destinatario dell'attività di formazione potrebbe essere il personale della Polfer. Il percorso formativo dovrebbe fornire ai partecipanti elementi conoscitivi generali sui fenomeni della tratta e del grave sfruttamento, che abbiano finalità pratiche di due tipi: 1) fornire ai partecipanti elementi e criteri utili per l'individuazione preliminare di possibili vittime di tratta e di grave sfruttamento; 2) fornire ai partecipanti le informazioni necessarie, nel caso di individuazione di possibili vittime di tratta e di grave sfruttamento durante la loro attività professionale, per l'attivazione del Numero Verde Anti-tratta e degli altri servizi del sistema regionale Satis, come gli sportelli di ascolto e le unità di strada.

- c) **Materiale informativo sulla tratta e il grave sfruttamento destinato all'utenza e alla cittadinanza.** Poiché, come analizzato, i treni regionali rappresentano un importante mezzo di mobilità per i soggetti vulnerabili alla tratta e al grave sfruttamento, la creazione di una campagna informativa e di sensibilizzazione su questi argomenti potrebbe raggiungere un elevato numero di target. La campagna informativa e di sensibilizzazione potrebbe concretizzarsi, previa la disponibilità di Trenitalia, nell'affissione di cartelli e di materiale multi-

lingue, da collocare sia all'interno dei treni regionali che all'interno delle stazioni, sui temi della tratta e del grave sfruttamento sessuale e lavorativo. Infine, si ritiene che la realizzazione di una simile campagna potrebbe avere risultati positivi, in termini di informazione, di sensibilizzazione e di conoscenza del fenomeno, anche da parte della cittadinanza che fruisce del treno come mezzo di trasporto.