

Sergio Virginio

# IN FERROVIA

Un percorso nel passato



*Il futuro è delle giovani generazioni,  
ma senza il passato non c'è futuro.*

## *Ferroviere*

Nei primi anni Settanta, si respira un'aria nuova. Il miracolo economico, i cambiamenti derivati dalla contestazione giovanile e dalla partecipazione attiva della nuova generazione, fanno ben sperare. In giro c'è molto ottimismo, anche se, per un periodo, la situazione internazionale si era fatta cupa con la crisi dei missili a Cuba. In compenso, in Vaticano c'è papa Giovanni, il papa buono che favorisce i rapporti fra cattolici e laici.

Anche la vita economica friulana e regionale segue, a larghe linee, lo sviluppo nazionale. La popolazione agricola, struttura portante dell'economia locale, è sensibilmente calata. L'agricoltura si stava trasformando. Nella realtà regionale, come nelle altre regioni italiane, la bilancia economica si è spostata a favore delle attività industriali, dando luogo al fenomeno di trasformazione di una popolazione prevalentemente contadina, in una società operaia e piccolo borghese urbana. In Friuli, la maggioranza delle nuove attività, rientrano nella categoria della piccola industria, accanto a cui era fiorita una folta e minuta imprenditorialità artigianale spinta verso mercati vicini e lontani.

Il turismo locale stava vivendo un crescente sviluppo, collegato alle strutture alberghiere e balneari formatesi lungo il litorale, da Trieste a Venezia, con le maggiori concentrazioni di Grado e di Lignano. Nei mesi non estivi si assiste, invece, a un tipo di turismo più qualificato, ma molto più ridotto, indirizzato alla vasta collana di località con interesse artistico, che andavano da Aquileia all'Alto Friuli, oltre naturalmente alle città più importanti.

Agli inizi degli anni Settanta, il miglioramento dei salari fa aumentare i prezzi al consumo. Nel corso di un decennio, la paga mensile di un operaio era passata da 47.000 a 123.000 lire. Un caffè al bar da 50 a 70 lire e un chilo di pane da 140 a 230 lire.

All'età di ventidue anni, grazie al mio amico treno, avevo potuto raggiungere mete come la Germania, Parigi, l'Austria, la Svizzera, Bolzano, la Sardegna, la Sicilia e Roma. Che avessi instaurato un buon feeling con quel comodo mezzo di trasporto era palese. Ma non avrei mai pensato che il mio lavoro sarebbe diventato un giorno quello di guidare il treno! A dire il vero, nella fantasia della mia infanzia, c'era l'aspirazione a fare il pilota d'aereo: una bella differenza! Anche se aveva sempre a che fare con la guida.

Ero stato assunto al Deposito locomotive di Udine il 3 marzo del 1969. Negli uffici competenti mi consegnarono il materiale didattico per frequentare un primo corso accelerato di aiuto macchinista. Si trattava di un ciclo di lezioni sui regolamenti ferroviari e sulle norme della circolazione dei treni. Inoltre, partendo da Udine, facevo dei brevi viaggi in cabina di guida, assieme ai macchinisti. Le località di arrivo erano Pontebba, Tarvisio, Trieste e Venezia. I servizi del personale di macchina si distinguevano in due tipologie: treni viaggiatori e treni merci. Di solito, i locomotori che venivano usati per il servizio viaggiatori, erano quelli di recente costruzione. Diversamente, le locomotive usate in testa ai treni merci, erano le più antiche. I servizi di manovra consistevano in operazioni di composizione o scomposizione dei treni, fatte nell'ambito delle stazioni e degli scali ferroviari. Dopo una decina di giorni dall'assunzione, mi trovai comandato nel turno di notte al servizio di manovra dello scalo merci di Udine. Il mio compito consisteva nel fare il fuochista di una locomotiva a vapore. Il macchinista di manovra mi aveva insegnato come usare la pala per spalare il carbone e alimentare il fuoco della caldaia. Verso le tre del mattino, cominciai a meditare. Pensavo agli studi, alle rinunce, ai sacrifici che avevo fatto. Per trovarmi a spalare carbone! Mi veniva una gran voglia di piangere, ma sono riuscito a trattenermi.

Il giorno più bello del mese era il 27. Come tutti gli statali, quel giorno si percepiva lo stipendio. Si riscuoteva il mensile in contanti all'ufficio cassa, ubicato nei pressi dell'ufficio bagagli della stazione ferroviaria di Udine. Si faceva volentieri la coda: arrivavano i sospirati soldi! Il giorno dello stipendio diventava anche l'occasione per incontrarsi tra colleghi di lavoro. All'ora

dell'aperitivo, ci si trovava al bar di fronte per un *tai* di bianco in compagnia. Il primo stipendio di marzo fu di 99.000 lire. Poi, quando incominciai a viaggiare, guadagnavo dalle 130.000 alle 140.000 lire mensili, a secondo dell'ammontare delle varie indennità aggiuntive.

In attesa dell'inizio della scuola di aiuto macchinista, avevo superato le prove di abilitazione per poter svolgere quella mansione provvisoriamente. Così, per alcuni mesi, fui assegnato in "turno merci" con Celso, un macchinista quarantenne, che abitava a Colugna, poco distante da Udine. Era una brava persona, un po' timido, ma conosceva bene il suo mestiere. In pochi giorni, imparai a guidare il locomotore elettrico. Al comando del convoglio, l'operazione più impegnativa era quella di apprendere l'uso del freno. Si agiva con un movimento orizzontale della mano su di un'apposita leva che provocava una depressione d'aria, mettendo in azione il sistema frenante. Lo spazio di frenatura dipendeva da diversi fattori: la velocità, il percorso in discesa o in salita, la percentuale del peso frenato, la lunghezza e il peso del treno. Sulle linee del nostro compartimento, erano ancora in circolazione le prime locomotive elettriche del gruppo E 626 a corrente continua. Uscite di fabbrica verso la fine degli anni Trenta, si diceva che quel tipo di locomotore fosse adatto alle particolarità delle linea pontebbana, in salita e, a tratti, molto tortuosa. La dinamo del locomotore, denominata motogeneratore, provocava un rumore assordante. Nella cabina di guida entravano spifferi d'aria dappertutto: d'estate davano un po' di refrigerio, d'inverno facevano patire il freddo.

Durante i primi viaggi alla guida del treno, pensavo a quanto fosse diverso lo stato d'animo del viaggiatore, seduto comodamente in vettura a leggerci il giornale, o un buon libro, godendosi il panorama dal finestrino. L'occhio del macchinista, invece, doveva essere sempre vigile e attento ai segnali e al controllo degli strumenti di guida, tra cui il tachimetro che indicava la velocità del convoglio. L'aiuto macchinista aveva il compito di coadiuvare alla guida del treno, oltre che di controllo, in partenza e in arrivo, di alcune parti meccaniche della locomotiva. Il turno di lavoro era legato agli orari di partenza e arrivo del treno. Per un giovane, senza impegni familiari, era un lavoro interessante.

### *A scuola di aiuto macchinista*

Con i miei colleghi di lavoro udinesi Claudio, Ledi, Gianni, Marzio e altri che provenivano da Gorizia e da Trieste, eravamo alloggiati in uno spazioso appartamento, situato al primo piano dell'officina compartimentale delle Ferrovie di Falconara Marittima. La località precedeva Ancona di cinque chilometri. Era raggiungibile in treno in pochi minuti. Si dormiva due per camera. Io mi sistemai con Claudio, un coetaneo che avevo conosciuto durante il concorso. Poi, durante i primi giorni di scuola, avevo fatto amicizia con un'altro collega coetaneo. Si chiamava Ledi, un tipo tranquillo, un po' riservato e molto ingegnoso.

Il capoluogo marchigiano sorgeva sul promontorio formato dalle pendici settentrionali del monte Cornero, verso la metà della costa adriatica centrale. Quest'altura aveva dato origine a un golfo, nella cui parte più interna, si trovava il porto naturale. Lì, il sole sorgeva e tramontava sul mare: il fenomeno era dovuto alla forma a gomito del suo promontorio, bagnato dal mare sia a est che a ovest. Nei pressi, sul litorale, si trovavano spiagge per la balneazione estiva. Considerato che facevo rientro a casa ogni fine settimana, durante il soggiorno, ho avuto poche occasioni di visitare la città. D'interessante, oltre al grande porto, in centro c'era un'area verde dedicata a Collodi, con in mezzo la statua di Pinocchio, il famoso burattino della nota favola.

Le lezioni del nostro corso iniziavano alle otto del mattino e terminavano alle sei di sera, con due ore di pausa per il pranzo. Eravamo in venticinque provenienti da più regioni. Oltre al gruppo della nostra regione, alcuni erano marchigiani, gli altri umbri e pugliesi. Si pranzava al buffet della stazione, o alla mensa del dopolavoro ferroviario. La sera si cenava "Da Alfio", una trattoria a buon prezzo di Falconara. Il venerdì sera, finite le lezioni, si prendeva il treno rapido per Bologna che

aveva coincidenza con quello proveniente da Roma. A Mestre, assieme ai colleghi triestini, si cambiava treno. Io arrivavo a casa verso le undici di sera.

Nel periodo in cui la mia auto era dal carrozziere, nella stazione di Cervignano veniva a prendermi il mio amico Renzo. Con la sua Fiat 500 bianca, si andava a prendere qualcosa al bar e poi mi accompagnava a casa. La domenica sera ripassava a prendermi e mi riaccompagnava in stazione a prendere il treno delle undici. Lì trovavo i miei colleghi che erano arrivati da Udine. Alla stazione centrale di Bologna era dura: due ore di attesa nel cuore della notte. Dalle tre alle cinque, in sala d'aspetto, fra viaggiatori e qualche barbone che si riparava dal freddo. Si arrivava alla stazione di Ancona alle otto del mattino. Da lì, andavamo direttamente in aula. A studiare: stanchi e pieni di sonno!

Durante le feste natalizie, a causa di carenza del personale di macchina, anziché andare in vacanza a casa, siamo stati costretti a fermarci ad Ancona per servizio. Mi toccò partire da quella stazione nella notte dell'ultimo dell'anno. Il mio compito era quello di coadiuvare alla guida del treno con un macchinista locale. A mezzanotte in punto, siamo usciti dal deposito con il locomotore elettrico E 636 che ci avevano assegnato per posizionare in testa al treno. Dalla postazione della cabina di guida, si poteva vedere lo scenario di luci della città che illuminavano tutto il pendio del promontorio. C'erano fuochi d'artificio dappertutto. Tuoni e lampi multicolori. Nonostante il rumore del locomotore, dalla strada confinante arrivava un chiasso infernale! Dalle finestre illuminate delle case più vicine si vedeva volare di tutto: piatti, bicchieri e oggetti vari che si frantumavano sui marciapiedi. Dopo aver fatto la prova del freno, il capostazione ci invitò nel suo ufficio per un brindisi di buon anno. Siamo partiti all'una in punto, in perfetto orario. Fino alla prima fermata di Iesi, sulle strade illuminate che fiancheggiavano la ferrovia, si notava il viavai della gente che faceva i botti. Entravano e uscivano dalle case, dai ristoranti e dalle sale da ballo. Circa a metà percorso, sulle prime alture dell'Appennino, c'era la stazione di Fabriano. Nella verde valle umbra, oscurata dal buio della notte, la linea ferroviaria scorreva veloce. Alle tre in punto siamo arrivati alla stazione di Foligno, dove c'era ad attenderci la coppia del cambio volante.

“Buon anno colleghi!” ci augurarono entrambi con una forte stretta di mano quando salirono.

“Grazie altrettanto colleghi. Fino dove andate?” avevo domandato.

“Fino a Roma” aveva risposto uno dei due. “Ci fermiamo là a dormire e ritorniamo domani”.

Dopo aver riposato qualche ora all'albergo delle Ferrovie, abbiamo fatto quattro passi sulla via pedonale del centro storico, gremita di persone vestite a festa che si fermavano per strada a farsi gli auguri. Siamo andati alla mensa dei ferrovieri per il pranzo che, per la circostanza del capodanno, comprendeva anche il dolce. Alle due del pomeriggio, siamo ripartiti alla guida del treno alla volta di Ancona.

In occasione dei successivi viaggi di servizio, ebbi l'opportunità di dare uno sguardo ad altre località come Bologna, Pescara, San Benedetto del Tronto, Loreto col suo santuario e Iesi, antica città medioevale ricca di monumenti. A fine maggio, dopo aver sostenuto con esito positivo l'esame di aiuto macchinista, feci per l'ultima volta il tragitto di ritorno fino a Cervignano del Friuli.

### *Maestro*

A seguito del mio rientro a casa, coi primi di giugno del 1970, ripresi il servizio a Udine. Ritornai a viaggiare sulle linee ferroviarie della mia regione. Ero stato assegnato al “turno merci”, in coppia fissa con un macchinista che abitava a Ragogna. Si chiamava Aleardo, uno scapolone trentaseienne, che veniva a lavorare sempre vestito elegante, in abito “principe di Galles”, camicia bianca, cravatta rossa e scarpe di cuoio appuntite nere. Era un abbigliamento che dava nell'occhio. Di quei tempi, non avevamo ancora la divisa azzurra. Dopo i primi viaggi assieme, abbiamo definito i ruoli a prescindere dal regolamento: io guidavo il treno, lui seguiva la parte amministrativa, dedicandosi alle relazioni nell'ambito delle stazioni. Era un gran chiacchierone, conosciuto da tutti i ferrovieri

che prestavano servizio sulle linee ferroviarie locali. Era un buontempone, amante del bar, della compagnia, e della buona cucina. A volte sapeva essere anche scherzoso.

Mi ricordo che un giorno, in partenza da Pontebba verso Udine, aveva preso posto con noi, in cabina di guida, un giovane in viaggio d'istruzione. Si notava il suo imbarazzo: era la prima volta che saliva sul locomotore. Aleardo gli aveva detto, scherzando, che il volante per guidare il treno era quello che, in effetti, serviva per azionare il freno a mano della locomotiva. Sui prime tornanti della discesa, Aleardo girava quel volante ad ogni curva: prima a destra, poi a sinistra, e così via a secondo la direzione. L'allievo, che c'aveva creduto, lo guardava allibito. Dopo qualche chilometro di questa messa in scena, lo abbiamo tranquillizzato dicendogli che si trattava di uno scherzo.

“Le ruote del treno, vengono costruite con un bordino esterno e sono obbligate a ruotare sui binari. Pertanto, la locomotiva non necessita di alcun volante per cambiare direzione!” gli disse Aleardo, dopo aver fatto una bella risata.

“Buongiorno maestro” salutava il capo stazione, quando di mattina si presentava in testa al treno a consegnare i moduli con le prescrizioni di guida. Quell'appellativo era usato dai tempi della locomotiva a vapore. Allora, probabilmente, la conoscenza della fisica e dei principi del vapore necessitavano degli studi approfonditi, paragonabili a quelli di un maestro.

Il lavoro del macchinista aveva i pro e i contro. La responsabilità della guida del treno era una vera spada di Damocle. Poi c'era il disagio dei turni di lavoro notturni e festivi. Ma, in compenso, tra un servizio e l'altro, la sosta era sufficiente da dedicare al riposo, alla famiglia e a qualche hobby personale. Era un lavoro ben retribuito che mi faceva sentire indipendente. La località di lavoro non era sempre la stessa. Il servizio, di solito, si svolgeva sulla linea Pontebbana. Dalla stazione di Carnia, con le prime montagne, la ferrovia cominciava a salire. Da Chiusaforte in su, durante l'inverno, si trovava sempre la neve. Quando ci si fermava a dormire a Tarvisio, per raggiungere il dormitorio di Bosco Verde, si faceva a piedi un lungo sentiero in mezzo alla neve che passava sopra il ponte della Slizza. Ogni tanto, da Venezia, ci si spingeva sino a Padova. Verso Trieste, si andava più raramente. Il turno si articolava su cinque giorni di lavoro: due servizi con riposo fuori residenza, e un servizio giornaliero di andata e ritorno; il sesto giorno c'era il sospirato riposo settimanale. Tutto sommato, anche se i turni di lavoro non mi permettevano una vita molto regolare, mi piaceva guidare il treno! La mia nuova occupazione mi faceva sentire a mio agio. Così avevo pensato che fosse giunto il momento di metter su casa e di formare una famiglia.

L'anno successivo Aleardo si era fidanzato e, in breve, decise di sposarsi, cambiando residenza e sede di lavoro. Al suo posto, gli era subentrato Alfredo, un macchinista trentenne. Era venuto a lavorare a Udine, dopo aver prestato servizio a Torino e vissuto lì per alcuni anni. Sposato, con un figlio, aveva fatto ritorno con la sua famiglia a Moimacco, suo paese natale. Sin dai primi tempi di lavoro in coppia, avevamo instaurato un rapporto amichevole. In servizio, ci si alternava alla guida del treno a seconda delle esigenze. Nei mesi che seguirono, durante i viaggi di lavoro, le ore trascorse assieme diventavano occasione di discussione, di approfondimento e di confronto sugli avvenimenti del giorno. Al centro dei nostri dialoghi c'era la politica. In lui c'era soprattutto la consapevolezza che il comunismo era un grande ideale. Poi si parlava spesso delle vicende del mondo del lavoro e delle lotte sindacali del momento. Sembrava abbastanza diffusa in lui l'opinione che, quello comunista, fosse il vero partito dei lavoratori. Ma c'erano tanti lavoratori di fede cattolica che votavano democrazia cristiana. Poi c'erano quelli di fede socialista e socialdemocratica. Infine i partitini di estrema sinistra e radicale. Senza parlare di quelli che credevano nella lotta armata, tra cui le brigate rosse. Poveri proletari! C'era sempre chi pensava a dividerli: “*Divide et impera*”.

## *Il sindacato*

Nel '72 mi ero iscritto al sindacato. Dalle esperienze ferroviarie dei primi anni, avevo constatato che le condizioni di lavoro del personale di macchina presentavano molti aspetti negativi. In particolare, i turni di lavoro disagiati e l'ambiente vetusto in cui si operava, necessitavano di opportuni adeguamenti. Dal mio maestro di vita Alfredo, avevo imparato che i problemi del lavoro si potevano risolvere solo con la forza dei lavoratori uniti nel sindacato. Così iniziai a frequentare la sede sindacale del Sfi di Udine che faceva capo alla Cgil di Luciano Lama. Era il sindacato a cui aderiva la maggior parte dei ferrovieri. L'organizzazione associativa era suddivisa per tipologie di lavoro, tra cui quella del personale di macchina. La sede sindacale udinese era molto attiva e vivace: riunioni, assemblee, vertenze, lettere battute con la macchina da scrivere, stampe di volantini fatte col ciclostile. Tutte queste attività si svolgevano grazie all'apporto volontario di alcuni iscritti durante il tempo libero dal servizio ferroviario.

Nella sede sindacale di piazzale d'Annunzio, nei pressi del cavalcavia delle ferrovie, avevo conosciuto delle brave persone. Di quei tempi, il segretario provinciale era Renzo Foschia, un operaio che, in seguito, era venuto a mancare. Mi ricordo la figura esemplare di Simeone Picco, l'ex segretario, un macchinista originario di Bordano, che era stato costretto a lasciare quell'incarico per motivi di salute. Mi ricordo la presenza assidua di Oddone, originario di Chiusaforte, pure lui macchinista, che faceva il responsabile amministrativo del sindacato. Nella stessa sede, c'erano anche gli attivisti dei ferrovieri pensionati. Umberto teneva la contabilità e Bepi ne curava l'organizzazione. Il mio primo incarico sindacale fu quello di fare il rappresentante locale della rivista mensile nazionale del personale di macchina "In marcia". Quando si chiudeva l'ufficio, per la pausa del pranzo o la sera, si andava spesso tutti assieme alla "Torate", sull'angolo del piazzale, a bere un taglietto di bianco come aperitivo.

Nel mio lavoro ferroviario non viaggiavo più in coppia col mio maestro di vita Alfredo. Lui aveva partecipato con successo all'accertamento professionale per avanzare alla qualifica di capo deposito. Nonostante fosse diventato un mio superiore, per alcuni anni, restammo buoni amici con degli incontri sporadici.

Per ottenere la mia nomina a macchinista, fu necessario espletare un periodo d'istruzione per imparare a guidare anche le locomotive a vapore. Così, per più di un mese, mi assegnarono a quel turno di servizio. Fu un periodo faticoso e impegnativo, esposto alle intemperie e in mezzo al fumo della vaporiera 740 che mi faceva respirare polvere di carbone. Mi alzavo spesso di mattina presto, ma in compenso dormivo tutte le notti nel mio letto.

Successivamente, quando ritornai a guidare i locomotori elettrici, in base alla graduatoria d'anzianità, non mi competevo più un turno fisso. Facevo la riserva, per le sostituzioni dei colleghi macchinisti più anziani di me che si assentavano per ferie o per malattie. I servizi più graditi erano le sostituzioni nel "turno viaggiatori". La responsabilità alla guida dei treni, carichi di decine di persone, mi galvanizzava facendomi sentire ancor più importante. Durante la corsa, l'elevata velocità e la prospettiva davano movimento al binario, che mi veniva incontro per essere inghiottito da sotto la locomotiva, mentre i pali laterali di sostegno della linea elettrica scivolavano velocissimi dai finestrini. Sui vetri scivolava il bosco della montagna o la campagna circostante; scivolavano le case vicine alla ferrovia, i palazzi, le scuole coi bambini che giocavano all'aperto e poi le strade piene di automobili ferme al semaforo del passaggio a livello chiuso. Dopo la stazione di Mestre, prima di arrivare della stazione di Santa Lucia, appariva il mare tranquillo della laguna veneziana. Nelle ore di sosta a Venezia, si andava alla scoperta della città lagunare. Lunghissime passeggiate dalla stazione ferroviaria fino a piazza San Marco o al Ponte dei Sospiri, sulla via lastricata e i ponticelli che attraversavano i canali tra le case e i palazzi d'epoca. La città sembrava un luogo in vacanza perenne, tra le diverse lingue parlate dalle frotte dei turisti e il dialetto veneziano che sembrava una cantilena simile a un pigolio. Nei pressi del dormitorio ferroviario, il silenzio della mattina era rotto dal chioccolio cadenzato delle chiacchiere dei gondolieri attaccati alla riva.

Talvolta, venivo comandato anche alla guida di treni straordinari per Padova. Si arrivava a destinazione nel cuore della notte o verso l'alba. Poi si andava a riposare nel dormitorio delle Ferrovie che aveva preso il nome di "Ferrohotel". La sveglia in camera suonava verso mezzogiorno per andare alla mensa a consumare il pranzo, anziché la colazione. Quattro passi per Padova per favorire la digestione fino alla basilica del santo, e poi si ripartiva dalla stazione centrale alla guida di un treno alla volta di Udine. Nel '73, questo mio lavoro, mi fruttava uno stipendio medio mensile di 220.000 lire.

Erano gli anni dell'unità sindacale. Con la costituzione della federazione unitaria Cgil-Cisl-Uil, le rappresentanze di base dei lavoratori furono sostituite dai consigli dei delegati. Nel mio impianto ferroviario, a seguito delle elezioni dei delegati del personale di macchina, ero entrato a far parte del nuovo consiglio. Con quel mandato elettivo mi sentivo maggiormente responsabilizzato e stimolato a svolgere attività sindacale. Assieme agli altri componenti del consiglio, mi ero dato da fare per portare avanti alcune rivendicazioni del personale di macchina inerenti l'ambiente di lavoro. Fra i colleghi più attivi di quel consiglio mi sono rimasti nella memoria i nomi di Dario, Giuseppe e Renato. La maggior parte delle lamentele del personale, riguardavano l'eccessiva rumorosità nella cabina di guida delle vetuste locomotive E 626. La decisione fu quella di far intervenire gli esperti della medicina preventiva per un'indagine conoscitiva della reale rumorosità di quei mezzi di trazione. Poi, con lo scopo di sensibilizzare ulteriormente il personale e i rappresentanti delle Ferrovie, utilizzai tutta la documentazione prodotta, attraverso la pubblicazione di un opuscolo intitolato "La rumorosità".

Erano i tempi in cui partecipai alle prime trattative nazionali per la stesura dei turni di lavoro del personale di macchina. La prima volta si era tenuta in un albergo della riviera romagnola di Riccione. Sia da parte sindacale che aziendale, erano rappresentati tutti i vari compartimenti delle Ferrovie. In quella circostanza, avevo imparato a capire l'atipicità dei turni di lavoro legati agli orari dei treni. Poi, con la mia nomina a rappresentante regionale del personale di macchina, che aveva avuto luogo a Pesaro in occasione di un convegno nazionale, iniziai la mia carriera sindacale.

Ma la prima esperienza importante di livello nazionale, fu quando andai per tre giorni a Sorrento alla conferenza nazionale degli attivisti di base. Erano presenti centinaia di delegati provenienti da tutte le regioni. Io ero il più giovane della mia delegazione regionale e, per coinvolgermi, mi nominarono al tavolo della presidenza. Da quella postazione, nonostante i fastidiosi riflettori che illuminavano il palco, fui costretto a seguire tutto il dibattito con attenzione e scrupolo. In quella circostanza avevo scoperto la mia nuova vocazione di sindacalista.

### *Sindacalista*

Nel gennaio del 1977, dopo gli scioperi e una lunga trattativa, era stato siglato l'accordo col ministro dei trasporti sul contratto triennale nazionale dei ferrovieri. Fu una vittoria epocale per i sindacati unitari. Si trattava di un contratto rivoluzionario che prevedeva l'accorpamento di oltre un centinaio di qualifiche in sette categorie di stipendio. Inoltre, era stata data la disponibilità a realizzare un piano di investimenti finalizzati allo sviluppo del trasporto ferroviario. Si cominciava a parlare di riforma dell'azienda ferroviaria, che mirava al superamento di una struttura burocratica e accentrata per promuovere un effettivo decentramento. Il rinnovo contrattuale prevedeva anche l'impegno ad affrontare, nei singoli settori del servizio ferroviario, una nuova organizzazione del lavoro e ulteriori investimenti per migliorare l'ambiente di lavoro e per la difesa della salute.

L'accorpamento delle qualifiche, però, pur essendo un atto dovuto sul piano della perequazione all'interno del pubblico impiego, aveva creato molti malumori e scontenti fra i ferrovieri. Così i sindacati autonomi, strumentalizzando questo malessere, cominciarono a proclamare scioperi contro l'applicazione del contratto. Questa situazione aveva dato origine alle prime contestazioni nei

confronti dei sindacati unitari. Molti ferrovieri, in particolare quelli appartenenti al personale di macchina, preferirono levare la loro iscrizione al Sfi-Cgil, dando forza al sindacato autonomo.

La mia elezione a segretario del sindacato ferrovieri, avvenuta il 26 marzo 1977 al congresso provinciale del Sfi di Udine, aveva segnato l'avvio di un periodo di attività molto impegnativo. Il compito fu arduo, anche perché prima di me, alla guida del sindacato c'era un certo Gianfranco Buttazzoni, un vero sindacalista, persona riflessiva e tranquilla, molto capace e preparato. In occasione del congresso, la scelta era caduta su di me, non tanto per la discreta proprietà di linguaggio che avevo acquisito, quanto per il delicato momento organizzativo che stava vivendo il sindacato a seguito dell'esodo dall'iscrizione di molti macchinisti.

Quando dovevo partecipare ad una riunione sindacale importante, mi assentavo dal servizio, utilizzando l'assenza giustificata per motivi sindacali. Iniziiò il periodo delle riunioni a destra e a manca. Nella sede udinese della camera del lavoro, gli incontri di segreteria avevano cadenze settimanali; le riunioni del direttivo provinciale di categoria venivano convocate mensilmente. Poi c'era da confrontarsi e da mediare con i segretari degli altri due sindacati unitari. Andavo spesso anche a Trieste, nella sede regionale del sindacato, per riunioni di segreteria e del direttivo compartimentale.

Dall'11 al 14 maggio avevo partecipato al congresso nazionale delle categorie dei trasporti che si era tenuto in quel di Pescara. In quella circostanza, l'impegno organizzativo del nostro sindacato fu quello di avviare un processo di unificazione delle diverse realtà che operavano nel comparto omogeneo dei trasporti. Così, come responsabile provinciale, mi caricai sulle spalle un ulteriore fardello. Non si trattava di seguire solo i ferrovieri, ma anche le altre categorie dei trasporti dove vigevano differenti contratti di lavoro: autoferrotranvieri, autotrasportatori e i portuali di Porto Nogaro. A livello provinciale, mancavano solo i marittimi e il trasporto aereo. L'obiettivo era quello di pervenire, nel giro di tre anni, all'unificazione di queste categorie in un unico sindacato.

Col mese di novembre avevo ripreso servizio nelle Ferrovie. Era trascorso più di un anno di lontananza dai treni, ma mi ero riabituato in fretta alla guida dei locomotori elettrici. In quel periodo, utilizzando i benefici della legge ex combattenti, c'era stato un esodo massiccio di macchinisti. Così, in base alla nuova graduatoria d'anzianità, mi competevo il turno merci. Il mio socio aiuto macchinista, si chiamava Bruno, un coetaneo udinese sposato da poco. Era un valido collaboratore e istaurammo una buona amicizia.

Ogni due mesi, prendevo il treno per Roma per andare a presidiare gli incontri del sindacato col Ministro e i rappresentanti aziendali. A onor del vero, le mie trasferte romane, diventavano un momento di evasione ai problemi che dovevo affrontare quotidianamente: gli impegni sindacali, i turni di lavoro alla guida del treno a tutte le ore del giorno e della notte, oltre agli impegni lavorativi per la ristrutturazione della casa. I quindici mesi che avevo vissuto a Roma, mi avevano legato alla capitale. Quando ci ritornavo, mi piaceva frequentare le solite trattorie dove si mangiava casereccio e mi facevano ricordare le amicizie del passato. Una sera, prima di rientrare all'albergo che si trovava dalle parti della stazione, avevo pensato di recarmi al Volturmo per assistere allo spettacolo di varietà. Erano trascorsi dieci anni dall'ultima volta. Provai un po' di tristezza quando ebbi modo di constatare che quel teatro era stato chiuso.

Nel '79, oltre alle trasferte romane, c'era stato un importante convegno a Ostia e una trattativa a Firenze con i responsabili dell'azienda ferroviaria sui mezzi di trazione. L'azione che avevamo intrapreso a livello locale, come sindacato del personale di macchina, di denuncia sull'ambiente di lavoro malsano, aveva cominciato a dare i suoi frutti. In quella circostanza, avevamo concordato di dare avvio ai corsi del personale del nostro compartimento per conseguire l'abilitazione alla guida del nuovo e moderno mezzo di trazione E 656, denominato "Caimano", che era stato messo da poco in circolazione sulla rete ferroviaria. Ma l'esperienza più interessante fu quando andai a frequentare un corso, dal 5 al 10 novembre, ad Ariccia, nella scuola sindacale della Cgil. Lì imparai a



conoscere le regole basilari di quel sindacato. La prima di queste era che bisognava sempre tener presente che il sindacato viveva solo coi soldi dei lavoratori.

Come rappresentante sindacale dovevo partecipare ogni anno alla manifestazione provinciale del primo maggio, organizzata da Cgil, Cisl e Uil, che si teneva a Cervignano. Così cominciai a seguire le orme di mio padre, che tutti gli anni, nel giorno della festa del lavoro, aveva l'abitudine di recarsi con la sua Lambretta in quella località della Bassa, con un garofano rosso all'occhiello della giacca.

Un centinaio di trattori tappezzati di cartelli, aprivano il corteo che partiva dalla "casa del popolo". Il corteo era seguito a piedi dai sindaci dei dintorni, che portavano a tracolla la fascia tricolore, accompagnati dai vigili urbani in divisa con i vari gonfaloni dei Comuni. Poi seguiva la banda musicale che precedeva iscritti e simpatizzanti delle varie categorie di pensionati e lavoratori con bandiere rosse e tricolori, cartelli e festoni che riportavano slogan e richieste rivendicative. Nonostante gli anni difficili per il sindacato, come per inerzia delle glorie passate, la piazza era ancora affollata. Tra la folla, che da sotto il palco delle autorità assisteva ai discorsi di rito, c'erano molti uomini e donne di mezza età, anziani e alcuni bambini. Mancava la generazione più giovane, troppo presa da quel consumismo derivato dal boom economico, dal trionfo del privato e dall'individualismo che si stava diffondendo.

Dal gennaio 1980 iniziai a usufruire di un distacco sindacale. L'attività era molto impegnativa. A seguito dei malumori che erano stati causati dal precedente rinnovo contrattuale dei ferrovieri, avevo partecipato alle assemblee che si erano tenute nei vari impianti per discutere del successivo contratto nazionale. Fra coloro che vi parteciparono c'erano i favorevoli e gli scontenti. Fu un compito ingrato gestire quella difficile situazione. Nelle assemblee di base, non si registrava più il consenso unanime degli anni passati.

Al congresso udinese ero stato eletto segretario provinciale della nuova Filt. A Livorno, al congresso nazionale tenutosi dal 18 al 21 marzo, si sancì definitivamente la nascita della federazione dei lavoratori dei trasporti. Erano stati sufficienti tre anni di lavoro per completare il percorso dell'unificazione. I lavoratori avevano capito che tutto ciò che univa creava sinergie, nell'interesse dei lavoratori stessi. Livorno era entrata, così, a far parte della storia del nostro sindacato, dando avvio al percorso di una nuova stagione che vedrà uniti: ferrovieri, autoferrotranvieri, autotrasportatori, portuali, marittimi e lavoratori dell'aria.

Di questa città toscana di porto, mi era rimasto anche il ricordo personale del "cacciucco alla livornese", un piatto povero che, in origine, veniva preparato dai pescatori con gli avanzi del pesce invenduto. Per non parlare del gustosissimo Chianti, proveniente dalle colline della val di Botte dell'agro Montespertoli.

Ma, con i primi anni Ottanta, avevo percepito un lento declino. L'unità sindacale, a cui ci credevo, era andata a farsi benedire. Alcuni miei colleghi macchinisti mi consideravano un arrivista. Nelle cabine di guida dei locomotori apparivano vignette che denigravano la mia persona.

"Voi sindacalisti siete come i politici" mi sentivo dire in qualche assemblea. "Pensate solo alle vostre tasche!" Erano parole pesanti, accuse infondate e provocatorie che personalmente non sopportavo. Io vivevo del mio stipendio e, per risolvere il problema della casa, mi ero indebitato con suocero e genitori che mi avevano dato una mano. E, per giunta, mia moglie era tornata a lavorare col padre commerciante, e non sistemata in qualche impiego lavorativo attraverso conoscenze. Però, su un punto i ferrovieri avevano ragione: le retribuzioni erano diventate fanalino di coda del pubblico impiego. Durante gli anni di forte inflazione, il sindacato aveva commesso l'errore di contare troppo sulla realizzazione di un processo di riforma e di organizzazione del lavoro. Furono necessari tempi molto più lunghi per realizzare l'ammodernamento delle Ferrovie nel comparto omogeneo dei trasporti, che avrebbe fatto recuperare le risorse per un adeguamento retributivo dei ferrovieri.

Col rinnovo contrattuale successivo, denominato contratto ponte, a seguito di molte proteste della base, erano state aumentate le categorie di stipendio e introdotte nuove forme retributive basate sulla produttività. E noi sindacalisti della periferia, fino a poco tempo prima, si andava nelle assemblee a predicare la perequazione delle retribuzioni in base alla professionalità. Fiumi di riunioni a tutti i livelli, frequenti spostamenti in treno e in auto. Telefoni che squillavano continuamente. Problemi da risolvere, diatribe con gli iscritti e discussioni continue avevano messo a dura prova il mio labile sistema nervoso. Con la fine del 1981, dopo aver partecipato al secondo congresso nazionale del sindacato dei trasporti, svoltosi a Ravenna dal 20 al 22 ottobre, preferii rinunciare alla carica di segretario provinciale, riprendendo a tempo pieno la mia professione alla guida del treno. Per non creare problemi organizzativi al sindacato, accettai di seguire, per un periodo, il solo comprensorio Filt della Bassa friulana.

Mi era venuto meno l'entusiasmo di sempre. Mi era rimasto l'orgoglio di aver dato, durante questi cinque anni di sindacalista, il mio contributo passionato per difendere i diritti dei ferrovieri, e realizzare la Filt: l'unificazione sindacale dei lavoratori dei trasporti.

## BIOGRAFIA DELL'AUTORE



*Sergio Virginio*

nato a Palmanova (Udine),

è stato dipendente delle Ferrovie dello Stato e segretario del Sindacato ferrovieri (Sfi-Cgil) della provincia di Udine e, successivamente, del Sindacato provinciale dei trasporti (Filt-Cgil).

Dal 1988, è stato presidente della Coop ferrovieri di Udine e tra i promotori dell' unificazione avvenuta nel 1992 con Coop consumatori del Friuli Venezia Giulia (ora Coop consumatori Nordest).

Dopo aver pubblicato, nel 1995, il suo primo libro sul cinquantenario della storica cooperativa di consumo udinese, si è appassionato al lavoro di ricerca sulla storia della cooperazione regionale ed ha realizzato l'archivio storico e virtuale di Legacoop del Friuli Venezia Giulia.

Per un periodo, ha fatto parte del Coordinamento nazionale del Centro studi di Legacoop.

E' stato presidente del Centro regionale per la cooperazione nelle scuole del Friuli Venezia Giulia dal 2004 al 2010 e, come vice presidente dell'Unione internazionale della cooperazione scolastica (Uice), ha contribuito a diffondere la cooperazione scolastica in alcuni Paesi latino-americani dove, nel 2008, ha ottenuto riconoscimenti dal Ministro dell'Educazione e Cultura del Paraguay, dalla sede di Buenos Aires dell' Università di Bologna e dal Ministero dell'Istruzione della Provincia di Cordoba (Argentina).

### Publicazioni:

- *La cooperative* - Edizioni Kappa Vu - 1995
- *La Scaricatori* - Guarnerio Editore - 1997
- *Forza Pav* - Unidea - 1998
- *L'Aster* - Guarnerio Editore -1998
- *L'Idealservice* - Guarnerio Editore - 1999
- *Una grande piccola cooperativa* - Edizioni La Cronaca 1999
- *La Copera* - (in collaborazione con: Martina, Varutti, Anziutti) - S.M.A. Forni di Sopra - 2000
- *Pagine Cooperative il valore dell'utilità* - Edizioni 1999- 2001- 2003
- *Cooperazione & Sviluppo* - (ricerca storica su compac disc) - 2004
- *100 Anni di cooperazione* - Puntostampa - 2008
- *Idee e progetti di nuove imprese cooperative* - Puntostampa - 2009
- *La cooperazione dei consumatori* - (ricerca storica su compac disc) 2010