



A CURA DI CHIARA PAVONE

SEMBRAVA IL TRENO ANCH'ESSO UN MITO DI PROGRESSO

SULLA CHIUSURA DEL CIRCOLO
DEL DOPOLAVORO FERROVIARIO "ALDO PETTINELLI"

L'intervista a Giovanni Binni, ferroviere in pensione ed ex gestore del circolo Pettinelli di Roma Termini, apre uno squarcio sulla situazione attuale delle ferrovie italiane, del suo personale, ma ci rivela anche che in un luogo di passaggio, di contatti veloci quale è una stazione, ci sono state persone che si sono volute "radicare", che hanno saputo costruire dei rapporti, dei progetti rivendicando, come lavoratori e lavoratrici, il proprio diritto al tempo libero.

Quando è iniziata la storia che ha portato alla nascita del circolo Pettinelli?

Tutto è nato intorno al 1966-67 sul posto di lavoro perché in quel periodo in ferrovia ci fu un grosso ricambio del personale, tutti questi ragazzi entrati tra i 20 e i 28 anni si sono trovati a svolgere un lavoro particolare perché non avevi orari, domeniche; dovevi chiudere con l'ambiente che avevi prima.

Dopo questo primo impatto abbiamo cominciato a capire che se volevi avere degli spazi li potevi avere solo con chi aveva la stessa situazione tua. Dovevi ricercare occasioni... riuscire a mantenere gli stessi rapporti sociali che avevi prima non era possibile, per cui o rinunciavi o cominciavi daccapo.

Allora... abbiamo cominciato daccapo.

Era un periodo in cui proprio l'esigenza di avere più tempo a disposizione ci ha portato a fare la prima rivendicazione del tempo libero.

Prima a Roma?

Prima. Siccome a Roma poi c'è la Segreteria nazionale dei sindacati è chiaro che accendi la miccia e si allarga. In quel periodo la settimana lavorativa era di quarantotto ore per tutti, poi per noi articolata all'interno di turni, però il tempo a disposizione era poco quindi s'è detto: «È vero che dobbiamo essere condizionati, ma un conto è essere condizionati, un conto è chi te lo toglie il tempo».

Era poco e abbiamo fatto il grande casino per modificare le norme che determinavano i turni di servizio. Da lì è venuto fuori poi che tutte le settimane lavorative sono arrivate prima a quaranta, trentasei ecc., con passaggi successivi.

È nato così, le prime occasioni per stare insieme erano quelle che erano possibili, per esempio le scampagnate. Una volta al mese, il 27 si prendeva lo

stipendio, per cui il 28, il 29... insomma il primo giorno possibile si partiva e si andava a fare la scampagnata. Formia, Minturno... e uno dei motivi era lo sport perché poi andavi lì, ti portavi una palla, oppure incontravi altri colleghi. Lo sport, le scampagnate... naturalmente tutto questo legato: il tempo libero come rivendicazione insomma, quindi se tu vuoi avere più tempo bisogna che te lo conquisti.

E una volta che hai questo tempo devi pure dire: «Che famo?» Allora si comincia!

La prima cosa che ci ha stimolato è stata lo scambio con un gruppo di ferrovieri di Vienna Sud. Vedi tutte quelle? *[mi indica una ventina di videocassette]* Sono riprese fatte in quelle occasioni.

Abbiamo girato tutta Europa. Siamo andati a Mosca, Stoccolma, Praga, Budapest, Londra. Ogni anno c'erano una o due partenze. Cinque o sei giorni, aperto a tutti.

I finanziamenti erano propri?

Sempre solo autofinanziato. Dal '68 è iniziata una delle attività più simpatiche, almeno per noi: le gite-scambio prendendo contatto con altri gruppi di ferrovieri; loro curavano la nostra sosta al paese loro e, quando venivano qua, noi curavamo la loro. In genere maggio-giugno, prima delle ferie.

Fino al 1975 tutto questo avveniva senza che avessimo un posto preciso dove riunirci.

Ci siamo messi a fare i campionati di ping pong nella sala di riunione del Deposito personale viaggiante... ti dovevi attaccare a quello che era disponibile.

Ma qualcuno ai vertici era con voi?

In quel periodo c'era un atteggiamento da parte dell'azienda molto disponibile.

Perché erano vertici nuovi e giovani anche loro?

No, perché era il '68. Ecco. *[ride]*



Moravsky kras (ex Repubblica Ceca), 1970. Tramite l'Unione italiana sport popolari (Uisp), i soci del Pettinelli sono tra i primi gruppi stranieri a viaggiare in Cecoslovacchia dopo la primavera di Praga. Giovanni è il primo in basso a sinistra.



Copertina della rivista del circolo Pettinelli «Le Variazioni», 1981.

Ritorniamo alle gite.

La prima a Vienna. Poi con Vienna in particolare c'è stato un gemellaggio. Ci siamo andati per trenta volte circa, un po' perché era il posto di passaggio, un po' perché c'era questo rapporto che si allargava. Abbiamo girato abbastanza in Austria.

Non solo, ma abbiamo organizzato per quindici anni le ferie dei ferrovieri austriaci.

I soldi erano sempre i loro, è chiaro, noi davamo solo il supporto organizzativo. Abbiamo preso in affitto ad Ostia due appartamenti, li abbiamo attrezzati, prendevamo l'abbonamento allo stabilimento balneare...

Qualche volta si adoperavano quegli spazi lì per vedersi. Abbiamo fatto una notte di capodanno.

Com'era il "gruppo italiano"?

Il gruppo storico si identificava anche con i rappresentanti sindacali di base, cioè chi nel posto di lavoro faceva qualcosa.

C'era prima il sindacato e poi il resto o viceversa?

C'era prima l'impianto. Prima quello che diceva il ferroviere e poi si andava dal sindacato. Una delle caratteristiche di questa situazione era che, essendo un gruppo organizzato, coeso, quando dicevamo o proponevamo qualche cosa al sindacato non era facile che dicessero «No», dovevano perlomeno discutere anche perché di tutti noi nessuno ha intrapreso carriere sindacali. Avevamo capito che se sei organizzato, se la base c'è, il sindacato alla fine si deve adeguare, se no... per forza si deve adeguare!

Questo fino al 1975. Nel gennaio del '75 ci è stato consegnato questo spazio che era la sala prove della banda del dopolavoro ferroviario, ormai in disuso. Sotto c'era un palco ad emiciclo, dove la banda faceva le prove. Non c'era

acqua, non c'erano servizi igienici. C'erano quattro lampadine che stavano per aria. Ci hanno dato questo locale che era qualcosa di... vabbè.

Ve l'hanno dato perché l'avete chiesto?

Certo. Avevamo tentato pure di prendere in affitto un locale qui davanti, però i soldi erano troppi.

Il Dopolavoro qui ha istituito il primo circolo ferroviario sul posto di lavoro. Perché normalmente i circoli stavano nei quartieri. Il primo, anzi l'unico sul posto di lavoro, poi non ne hanno fatti più.

Una volta avuto lo spazio abbiamo iniziato i lavori. Circa settanta persone andavano a lavorare e quando avevano finito venivano qui e si mettevano a fare quello che c'era da fare: il muratore, il falegname... Quello che era in grado di fare ognuno con le sue caratteristiche. Abbiamo lavorato da gennaio fino ad ottobre e ad ottobre del '75 lo abbiamo inaugurato.

Il Dopolavoro ci fornì il materiale, calce, mattoni, ecc. La ferrovia ci ha fatto solo il pavimento, di catrame. E da quando siamo entrati quello è stato l'unico sostegno che abbiamo ricevuto. Il resto: tassazioni, autotassazioni, iniziative dalle quali tiri un po' di soldi per affrontare le spese.

Per esempio quando c'è stata l'inaugurazione abbiamo coniato anche delle medaglie! Sono venuti i colleghi austriaci, abbiamo fatto una festa. Inizialmente i soci erano trecento. Poi di questi ognuno vedeva l'iniziativa a modo suo.

C'era chi ti cominciava a dire: «Giochiamo a carte», «Mettiamo un biliardo»... insomma naturalmente, nel momento in cui le scelte sono state diverse, mano a mano quello che non ha trovato le carte dopo un anno o due se n'è andato. Sin dall'inizio il discorso delle attività è stato sempre questo: nel momento in cui alcuni soci propongono di fare una cosa ti metti a disposizione per realizzarla. Questo però ti dà pure una debolezza perché poi quel socio di buona volontà, quando gli nasce il secondo figlio, litiga con la moglie, o viene trasferito... casca tutto, perlomeno, quell'attività casca.

Ma i soci erano solo ferrovieri?

Non c'è mai stata limitazione, è aperto a tutti. È chiaro che cassiere e dirigente responsabile erano ferrovieri, perché poi sottoposti al controllo del Dlf [*Dopo lavoro ferroviario*] ... se fregavi i soldi ti levavano lo stipendio.

Io ho estrema difficoltà a dire quello che si è fatto, perché... s'è fatto tutto, ma mica scherzo! Fare l'elenco non è possibile! Abbiamo fatto... cos'è che non abbiamo fatto? Mostre di pittura, modellismo, fotografia. Abbiamo vinto un concorso nazionale di cinematografia a passo ridotto con un filmato sul terremoto dell'80 [*Irpinia*]. Abbiamo fatto proiezioni, scuola di musica per i bambini e non, cene con prodotti tipici regionali, ma qui comunque il quartiere c'era. I palazzi erano abitati, adesso non c'è più nessuno.



La stazione di Morra De Sanctis (provincia di Avellino) dopo il terremoto. I soci del Pettinelli hanno provveduto al vitto degli abitanti della zona per circa sei mesi, dicembre 1980.

Quindi il circolo era un punto di riferimento anche per il quartiere.

Certo. La zona è stata sempre un po' particolare. Anche prima della venuta dei cinesi era il quartiere dei commercianti, tutti negozi, negozietti.

Non era il classico quartiere popolare, e nel dopoguerra ospitò anche i profughi di Minturno, Cassino, nei palazzi del governatorato sgombrati.

Nel 1979 nasce la rivista, «Le Variazioni», che, senza una cadenza regolare è comunque uscita fino al 1983.

Sì. Aveva un taglio abbastanza sindacalizzato. Insomma, uno non è che si è messo a fare queste cose per salvare l'anima; ma perché si pensava, oggi non si pensa più, che il tempo libero doveva servire a farti acquisire delle esperienze e che poi i soldi... mi faccio bastare quelli che ci sono. L'obiettivo non è guadagnare di più, io non ho mai fatto un'ora di straordinario. Avevo la situazione del fortunato perché non sono stato mai monoreddito, però è così: se fai delle scelte, poi dopo le conseguenze sono queste. Cerchi di utilizzare il tempo e la vita che passa in modo che ti dia qualcosa, che non sono i soldi. Perché i soldi...

Che altro? Avevamo un manifesto in cui si definivano le linee generali di quello che avremmo voluto fare. Una era l'autogestione economica, dello spazio, dell'attività.

Il primo lavoro del gruppo teatrale è stato un copione autoprodotta, *Quanto era bona*, un po' sulla falsa riga di Campanile e lo abbiamo recitato nella stazione di Vienna. Era il primo maggio 1984, siamo partiti in settanta: un gruppo che suonava, la squadra di calcio, i ballerini della mazurca saltata, gli attori del teatro, il trio di chitarre romano che oggi va per la maggiore, Nando Citarella per le danze popolari. È tradizione lì il primo maggio organizzare una gita in treno per i ferrovieri lungo il Danubio. In questo treno c'è la carrozza bar e anche la sala ballo, luci psichedeliche... Siccome ci avevano detto che avrebbero gradito il Campari, c'eravamo caricati casse e casse e abbiamo preso in gestione il bar. Questo ci ha permesso di portare tutta questa gente lì con spese minime perché Nando ha chiesto poco e noi ci siamo stati cinque giorni perché avevamo guadagnato i soldi dal bar.

Siamo partiti tutti insieme col treno, c'era una vettura tutta per noi. La gente ancora se la ricorda, un'esperienza unica.

Avevamo fatto anche degli autoadesivi col trenino, li abbiamo messi sui bicchieri, perché... abbiamo venduto anche i bicchieri!

Tra le altre attività abbiamo messo in piedi un campionato di calcio e nei momenti in cui ha avuto più fulgore siamo arrivati a ventidue squadre.

Squadre formate solo da ferrovieri?

Sì, Roma e dintorni. Ma sai, c'è stato un grosso rinnovamento intorno a quegli anni. Il ferroviere era giovane. Erano entrati tutti intorno agli anni '60; l'ultima assunzione di un certo peso è stata nell'80.

Adesso gli ingressi sono per raccomandazione personalizzata: tre, quattro, dieci per volta. A quei tempi si faceva il concorso per quattrocento, cinquecento posti. Ovviamente mi riferisco solo alla categoria del Personale viaggiante, che viaggiava sui treni, controllava i biglietti, caricava, scaricava e prendeva in carico i bagagli. Perché le merci prima viaggiavano con i treni viaggiatori. Adesso il servizio lo fanno le poste, le società private, ma prima il trasporto era anche questo.

Attualmente che attività ci sono?

Il teatro con il laboratorio e la compagnia "La Finestra", il Gruppo escursionismo e alpinismo [Gresalp] e le adozioni a distanza. Inoltre il circolo ospita un progetto dell'associazione onlus Ali [Arte Lavoro Integrazione]: un laboratorio di hip hop con ragazzi in maggioranza immigrati di seconda generazione, che hanno iniziato a ballare qui, a Termini.

1975: trecento soci. In quanto tempo è avvenuta la "selezione naturale"?

Dopo il boom iniziale, camminavi sui centocinquanta-centottanta. Calando calando... fino ai cento di oggi.

Beh, cento...

Che ci fai? I trecento soci iniziali erano per la maggior parte ferrovieri perché era nato lì, destinato a loro. Poi il gruppo ha cambiato la caratteristica nel tempo, innanzitutto perché la categoria cominciava ad invecchiare. Dei soci fondatori fino a quest'anno siamo rimasti in sei per un fatto d'età. Tieni presente che io avevo 30 anni, pure meno.

L'ultima assunzione è stata fatta nell'80. I ferrovieri erano 120.000, oggi sono 90.000. Solo a Termini ce n'erano 3.000.

C'è stata una perdita di posti di lavoro pazzesca, poi dopo è chiaro che chi va a lavorare nella ferrovia viene a fare il precario.

Quindi spieghi lo scollamento con la categoria di riferimento iniziale con l'aumento dell'età, la diminuzione delle nuove assunzioni.

Però sono entrati anche soci dall'esterno che hanno proposto attività per il territorio. Ma il territorio... il problema del territorio è stato sempre complicato perché siamo entrati in contatto più con associazioni che non con il quartiere. È un



Mostra fotografica all'interno del circolo.

quartiere anomalo, tutti negozi e uffici. Poi ormai è vecchio: le persone che stanno qui sono persone che da cent'anni stanno qui! Perciò ha la caratteristica di essere una zona degradata, perché chi ci abita non fa quartiere. Pur stando al centro è un quartiere dormitorio.

Quando la situazione del dopolavoro è peggiorata?

Quando è peggiorata la ferrovia. Nel momento in cui è andata verso la privatizzazione, con tutti i meccanismi che esistono all'interno... è evidente che si è scollata. Se poi calcoli che c'è una riduzione del personale del 60%.

In che anni siamo?

È un fatto graduale, se non sbaglio intorno all'82-84.

Quelli che entrano oggi in ferrovia entrano per assunzione personale, fanno quattro anni di prova e finisce là.

Poi la privatizzazione – che oggi è esasperata – ha diviso l'azienda ferroviaria, mentre prima era una, per cui gli interessi erano comuni; i collegamenti, i contatti erano continui. Oggi non è più così, la ferrovia è divisa in decine di società. La maggior parte completamente private; alcune sono a partecipazione mista, ma hanno un altro tipo di lavoro, riferimenti diversi. Ogni società gestisce una branca: chi i binari, chi i locomotori, chi il personale dei treni, ma all'interno di quest'ultima ci sono le sottoclassi perché il ferroviere oggi si diversifica: c'è quello che fa solo i servizi regionali, quello che fa i servizi nazionali, ma non l'Alta velocità... e sono gruppi estranei fra loro anche se provengono dalla stessa categoria e fanno lo stesso lavoro.

Hanno diviso secondo il tipo di treno. Tu sei un accessorio al treno.

La professionalità, la figura professionale non esiste, perché la figura professionale del treno Alta velocità ha certe caratteristiche, guadagna in un certo modo, è utilizzato in un certo modo...

Prima quando facevi il concorso nazionale sapevi che c'erano quattrocento posti per Viaggiante, trecento per macchina, quattrocento per la stazione; ora ogni società fa come gli pare.

E poi la selezione del personale che viaggia, che sta a contatto con il pubblico, avviene per aspetto fisico ed età.

Un mio ex collega è un po' cicciotto. E mica può andare sui treni rapidi!

Il problema di fondo per loro è apparire. Scelgono non il ferroviere che è preparato, che ha esperienza, ma il bel ragazzo o la bella ragazza.

Che, in quanto giovani, sono più sfruttabili.

Questo è chiaro. Tieni presente che il ragazzo assunto oggi prende almeno un terzo di stipendio in meno dell'anziano facendo lo stesso lavoro!

In queste condizioni capisci da te che ognuno va per conto proprio.



Murzzuschlag (Austria), partita di calcio tra ferrovieri austriaci e romani, 1975.

Perché ognuno ha degli interlocutori diversi.

Non ci sono interlocutori. La situazione è questa: di fatto l'interlocutore non c'è perché siccome le responsabilità si dividono tra mille società, tu che devi rivendicare qualche cosa, ma con chi te la pigli? È quello che succede all'esterno, no?

La società americana chiude la fabbrica e tu vai dal direttore della fabbrica che ti dice: «Ma che ti devo dire io? È arrivato il telegramma dall'America, la fabbrica è chiusa. Io che c'entro? Sono disoccupato come te!» Da chi vai?

Ci hanno incastrato bene!

Si paga un affitto per il locale?

Quando il dopolavoro era una branca delle Ferrovie non si pagava nulla. Con la privatizzazione è stato scorporato dall'azienda, quindi è diventato un'associazione tra ferrovieri nei confronti della quale l'azienda ha promesso, e in parte mantenuto, un occhio di riguardo, però rimane un'associazione esterna, privata, tipo associazione ex allievi!

Fino ad otto anni fa non si pagava l'affitto per la sala, c'è stato un distacco graduale. Prima hanno chiesto un rimborso, poi non hanno passato più la manutenzione...

Dal 2003 al 2008 pagavamo 1.500 euro l'anno, una cifra simbolica.

L'accordo fra azienda e dopolavoro prevedeva un pagamento forfettario in cambio di un certo numero di impianti sportivi, teatro, cinema, ecc. Poi al suo interno Dlf era autonomo nel ripartire la cifra; a noi ne hanno richiesta una bassa.

Nel 2008 il circolo Pettinelli è passato in dotazione a Grandi stazioni, che è una Società per azioni. Su mandato di Rfi [Reti ferroviarie italiane] gestisce, all'interno di tredici stazioni italiane, tutti gli spazi non adibiti ad utilizzo per ragioni tecniche di movimento ed è tenuta a far fruttare ogni mq ricevuto in gestione secondo una tabella fornita da Rfi.



Cena all'interno del circolo, anni settanta.

La stazione è diventata ormai un supermercato, si sono affittati tutto, a prezzi esorbitanti, perché Grandi stazioni è una società a capitale privato e chi dirige non ha nulla a che vedere con la ferrovia. E tutto nel corso degli ultimi anni, perché prima c'erano dei negozi, ma stavano lungo la galleria, in tutto una decina, e l'affitto lo pagavano saltuariamente.

Quando è intervenuta Grandi stazioni si è fornita di uno degli uffici legali più attrezzati di Roma e sono partite tutte le cause, non c'è stata una trattativa, d'altronde non ci poteva essere perché oggettivamente era una situazione di anarchia.

Così alcuni commercianti precedenti oltre ad aver lasciato il negozio hanno dovuto dichiarare fallimento perché avevano un sacco di soldi da pagare.

Oggi il modo di lavorare di Grandi stazioni è questo. Ti manda un avviso: «Vattene oppure paga», se non paghi, dopo che ti ha mandato l'avviso, ti manda l'avvocato.

A noi ha chiesto d'affitto 30.000 euro l'anno, 2.500 al mese. Questi sono circa 100 mq, ma è un magazzino, non ha finestre. Se prendi un appartamento al centro paghi di meno.

Dal 2008 state pagando 2.500 euro al mese?

No, era iniziata una trattativa tra Grandi stazioni e Dopolavoro, ma a gennaio 2010 è stato eletto il nuovo consiglio del Dlf Roma, composto dai rappresentanti votati nelle liste della Cisl e della Uil.

All'opposizione c'è la Cgil. È la prima volta che avviene.

Nel consiglio sono Cgil 4, Cisl 3, Uil 3 e Orsa 1.

Questo nuovo consiglio ha adottato il criterio della "pulizia etnica".

Non ci capiscono un tubo, non hanno mai fatto niente nel settore però hanno vinto, e chi ha vinto ha sempre ragione.

Io sono andato a parlarci dopo l'insediamento e la prima frase è stata: «Sì, ma la Pettinelli sa... se chiedono l'affitto la chiudiamo».

Che l'affitto sarebbe arrivato era fuori discussione, e che loro non avevano intenzione di difendere il circolo era chiaro; era una decisione presa a priori.

Tutti i movimenti sindacali a partire dai sindacati di base sono nati qui al Pettinelli, perché questo è tuttora il luogo dove si svolgono le assemblee, le riunioni.

Però eccoci qua... rischiamo la chiusura.

Oggettivamente all'azienda dà fastidio perché è un posto che è a disposizione del ferroviere, ma non è gestito dall'azienda, è autonomo e se la politica principale è quella di dividere il ferroviere è chiaro che dove il ferroviere tenta di ritrovarsi, quello diventa uno spazio inutile, anzi, dannoso.

Tra l'altro viene fuori che il locale deve essere messo a norma e Dlf si affretta a far preparare un preventivo ai suoi tecnici: 100.000 euro!

Morale: «I soldi non li abbiamo, a norma non si può mettere. Dovremmo pagare anche 30.000 l'anno... non se ne parla!»

Questo diventa un rapporto di forza! D'altronde, se il presidente del Dlf di Roma ti dice che non si assume responsabilità se il locale non è a norma, non puoi negargli questo diritto.

Tieni presente che la sede del Dlf, dove stanno loro [via Bari], ha il tetto in eternit... parliamo della norma, eh! Però se il presidente ti dice «per me è così», non gli puoi dire nulla, a meno che non hai la forza di dirgli: «Stai zitto».

L'unica cosa che il Dlf ha fatto è stato proporre due sedi alternative: una sala inutilizzabile perché superutilizzata già adesso e una sottocantina, sotto alla tangenziale, che bisognerebbe aggiustare. Il discorso di fondo è...

Vi vogliono allontanare da Termini?

Anche, ma lo vogliono proprio chiudere, perché è chiaro, quarant'anni che ci lavori e non ti hanno mai dato una lira, e tutto quello che c'è l'hai fatto tu. Tu per quelli che ci sono, anche se siamo quattro gatti, però comunque ci stiamo ancora!

L'idea che sia possibile realizzare di nuovo quello che era possibile trent'anni fa [sic], nel '68, in quella situazione... sessanta persone che per otto mesi hanno lavorato qua dentro, oggi è un sogno.

Chi c'era prima è invecchiato e non ce la fa più, i giovani se ne fregano perché se trovano le cose fatte bene, se no...

Questa intervista è datata febbraio 2010. Il 9 agosto il consiglio direttivo del Dlf Roma, volontariamente assente la minoranza, ha deciso all'unanimità la radiazione di Binni per non aver consegnato le chiavi del circolo. Provvedimento poi sospeso perché di lì a poco le chiavi sono state restituite, ma i soci hanno almeno ottenuto che fosse redatto un inventario del materiale lasciato nel locale (si tratta di varie decine di migliaia di euro).

Nel momento in cui «Zapruder» va in stampa la trattativa tra Dlf, Grandi stazioni e Rfi è ancora in corso; il consiglio direttivo del Dlf romano non ha ancora votato l'inserimento in bilancio dei lavori per la messa a norma del locale e le sedi offerte in alternativa continuano a suscitare la perplessità dei soci.