

Tra i binari. Racconti notturni

di Riccardo Fraccaro

Da sempre le storie e i racconti fanno parte integrante di una comunità e sottintendono scopi che riguardano il nostro agire quotidiano, dando nozioni sulle regole del gruppo ed avvertendo e sanzionando quei comportamenti che possano mettere a repentaglio l'esistenza della comunità stessa. A volte invece hanno lo scopo di mettere in risalto particolari eroismi od altri aspetti distintivi del gruppo. Anche i vari racconti che ho avuto modo di raccogliere in questi anni di lavoro nelle officine manutenzione locomotive di Treviso possono essere analizzati sotto questa luce.

È indubbio che le maestranze di un'unità produttiva in un settore notoriamente coeso e con un'alta coscienza di classe come lo sono i ferrovieri, abbia in sé le caratteristiche tipiche di una comunità ed in special modo quando, come nel caso di attività di manovra, il vincolo della fiducia reciproca sia un aspetto fondamentale. Che questa tradizione orale sia ad uso e consumo solo della comunità operaia è dovuto al fatto che le storie raccontate non sono quelle di "morti famose", che pure non mancano, bensì di morti quasi sconosciute, forse poco eclatanti per gli esterni, ma che meglio si prestano ai fini per i quali queste vengono raccontate. A legittimare il ricordo e a far sì che questo venga tramandato è il riconoscersi nei protagonisti del racconto.

Particolare attenzione hanno avuto in me quei racconti che riguardano i morti o i gravi infortunati sul lavoro, in parte perché riscuotono nella "comunità dell'officina" un considerevole interesse, ed in parte perché, forse più che in altri generi di racconti, nascondono sotto la prima parvenza un alto valore pragmatico e didattico rispetto alle regole e alle procedure atte a garantire l'incolumità dei colleghi dai rischi intrinseci dell'attività lavorativa. Infatti, ciò che a prima vista

può sembrare un ricordo di chi è caduto sul lavoro, in realtà costituisce una forma di autotutela tra operai che si trovano spesso a lavorare in un ambiente pericoloso. La trasmissione di questi apologhi supera spesso i confini territoriali, ma quasi mai trattano di mansioni diverse dalle proprie.

Spesso il racconto viene stimolato dal verificarsi di una situazione di rischio, o come modo per redarguire quei colleghi troppo impavidi e che non seguono le regole di sicurezza. Infatti, benché tutto il personale sia formalmente edotto sulle normative della sicurezza sottese all'attività lavorativa, in realtà spesso questa non è conosciuta e manca totalmente, o quasi, un controllo da parte della direzione. Il racconto, in questo caso, si sostituisce alla normativa e lo fa in una maniera sì informale, ma con un'incisività di certo superiore e più facilmente entra a far parte di un sentire comune.

Lo stile del racconto non contempla pietismi: si presta attenzione solo ai fatti, veri o presunti, e sulle condizioni che hanno portato al fatto luttuoso. Sovente il narratore non ha vissuto in prima persona i fatti e non è raro che nemmeno conoscesse il protagonista, ma ciò nonostante si sente legittimato a raccontare, segno che più che di esperienze personali in questo caso si può parlare di esperienze di gruppo, una letteratura quasi fiabesca dove più importanza viene data al messaggio che non alla veridicità. Spesso a fatti vissuti in prima persona si aggiungono particolari di contorno con lo scopo di attirare l'attenzione: l'ultimo caffè che non si ha avuto modo di bere assieme prima della tragedia, particolari eroismi, comicità (v. *infra*). A volte i nomi si confondono e capita spesso che le storie si fondano tra loro, ma la mancanza di veridicità non diminuisce la forza degli intenti del racconto. I momenti ideali per riproporre i racconti è la notte, quando il carico di lavoro diminuisce, forse anche perché la notte tradizionalmente favorisce la riflessione e la loquacità.

Lo scopo di questa ricerca non è quello di denunciare responsabilità sulle morti sul lavoro: se ce ne sono, non è di certo attraverso questi racconti che si possono dimostrare. Nemmeno mi interessava verificare la veridicità dei racconti: il mio interesse era quello di raccogliere una tradizione orale che riguarda il lavoro e i suoi rischi e capire le ragioni e i motivi per le quali questa viene tramandata.

Dal punto di vista metodologico questa ricerca non è frutto di interviste strutturate, bensì – in quanto riguarda un ambiente che mi vede come membro interno – si è svolta come una raccolta di storie che ho avuto modo di sentire spontaneamente. Pensare di proporre un'intervista strutturata con quanti ho un rapporto quotidiano di lavoro non era proprio pensabile. Ho preferito in diversi

casi lasciare da parte gli strumenti del mestiere e approfittare pure di quanto detto a microfono spenti. Per motivi di riservatezza ho preferito non riportare i nomi veri delle persone coinvolte, sostituendoli con altri fittizi.

Ten-Ten

Il suo vero nome era Oscar ma tutti lo conoscevano come Ten-Ten da quando, ascoltando un motore con l'orecchio appoggiato sulla testata disse che si dovevano regolare le punterie perché faceva un rumore strano, "ten-ten" appunto.

Lui i motori li conosceva e aveva un amore speciale per il suo lavoro, come lo potrebbe aver un maestro artigiano. La sua era un'esperienza acquisita più che altro empiricamente: lavorando e imparando il mestiere, rubando i trucchi da chi lo aveva preceduto. Il suo lavoro lo occupava con tutto il corpo, mani, occhi, olfatto ed anche con gli orecchi, e lui non si risparmiava affatto. Motorista ferroviario, ogni giorno il suo compito era quello di registrare le punterie delle testate, sostituire le cinghie di trasmissione e cambiare oli e filtri, mansioni che eseguiva rigorosamente senza guanti né altre protezioni, con attorno un ambiente oscuro, freddo, fumoso e pieno di polveri d'amianto.

Dicono che in più di trent'anni di lavoro abbia usato i guanti solo una decina di volte, più per le insistenze dei colleghi che per propria iniziativa. Non riusciva a lavorare con i guanti, e poi gli attrezzi scappano se si frappone qualcosa fra la nuda pelle e l'attrezzo; poi, in fondo, nessuno di chi conta lo aveva mai redarguito sulla questione. I capi sapevano che lui era un buon lavoratore, onesto e soprattutto rapido, e questo era l'importante. Come spesso capita, dopo pochi mesi che la sua carriera di motorista ferroviario era finita era arrivata l'amara notizia: la pensione non se la sarebbe goduta a lungo, i dottori gli avevano diagnosticato un tumore al pancreas. Certo non ci è dato sapere se il suo lavoro e la sua malattia siano collegate fra loro, in fondo le officine ferroviarie non sono così malsane, né più né meno di altre officine, e l'olio esausto che toccava con noncuranza non è dimostrato che gli abbia contaminato il sangue.

Giovanni

Manovratore ferroviario a Mestre, anche la moglie assunta in ferrovia. Il lavoro era turnificato, era la metà degli anni '90, ma il lavoro era uguale da sempre: spostare, smistare ed agganciare i carri merci, camminare ore su pietre che si spo-

stavano ogni passo, attraversare i binari assicurandosi che non ci fossero manovre in corso, e se c'erano passare lo stesso, magari più rapidamente. Sapeva che il suo lavoro era pericoloso e che non bisognava distrarsi neanche un secondo, ma bisognava pure correre, che "i treni devono partire".

E poi la "sella di lancio": un dosso artificiale dove spingere colonne di carri sfrenati e sganciati fra loro fino al culmine della salita per vederli scendere per inerzia verso il fascio di binari, uno dopo l'altro, ognuno instradato al suo tronchino così da smistarli e formare i treni divisi per destinazione. Poi bisognava entrare fra i respingenti ed agganciarli uno ad uno.

L'operazione di aggancio secondo le normative doveva essere svolta a carri fermi, ma spesso non si aveva abbastanza tempo, così lo si faceva nelle brevi pause fra la caduta libera di un carro e l'altro. L'esperienza ti fa acquisire il ritmo e tutto ti sembra più naturale.

Era il turno di notte, era primavera. Giovanni quella notte era di turno all'aggancio. Gli altri colleghi erano distanti centinaia di metri, i carri scendevano con il solito ritmo, e quando si fermavano contro i respingenti di quello precedente facevano il consueto fracasso. Si voleva fare presto per poi approfittare della notte per riposare un po' le gambe, «un colpo de man e finimo prima». Come ormai si era avvezzi, si agganciavano i carri già scesi mentre gli altri scendevano ancora.

«Dovevo iniziare il turno del mattino, erano le cinque e mezzo quando sono arrivato al deposito di Mestre e lì qualcuno, non ricordo chi, mi disse "è morto un ferroviere". Non lo conoscevo bene, a Mestre eravamo più di un centinaio a quei tempi. Non ho visto il corpo, ho visto solo un capannello di carabinieri e dirigenti attorno ad un lenzuolo bianco steso a terra.

Dissero che si sono accorti della sua mancanza solo alla fine del turno, quando non lo videro arrivare nello spogliatoio. Non si sa bene come sia stata la dinamica, forse il respingente del carro lo ha colpito alla testa facendolo svenire a cavalcioni sulla rotaia, le ruote del carro poi hanno fatto il resto. I giorni successivi ci si sentiva strani, si pensava di più ai rischi, al dover prestare attenzione e queste cose, poi l'abitudine torna.

Nessuna posizione ufficiale della dirigenza, continuavano a pretendere lo stesso carico di lavoro, non importava come fosse fatto, bastava che fosse fatto rapidamente, poi era pure nostro interesse finirlo prima del tempo, così si aveva più tempo per riposarci. E poi la dirigenza in questi casi si appella al regolamento ed alle direttive, non si preoccupano se queste sono conosciute e rispettate.

La normativa poi è fatta da regolamenti di centinaia e centinaia di articoli, è

impossibile conoscerla tutta, e poi con il carico di lavoro che ti viene richiesto è impossibile applicare le normative. E questo lo sanno pure loro».

(Racconto di L. Z., una notte d'estate durante il turno di lavoro).

Un operatore dell'armamento

«In quel periodo lavoravo a Pontebba, erano i primi anni '90. Vivevo a Treviso e dovevo prendere il treno per Mestre, e poi su fino a Pontebba. Pietro era un operaio addetto all'armamento, vedendomi lì in stazione mi invitò per un caffè. Io gli dissi che non avevo tempo. Non sapevo che queste sarebbero state le ultime parole che scambiavo con lui. Il diretto Venezia-Vienna lo colpì, sparandolo dritto contro il pilone del cavalcavia mentre, come spesso doveva fare, attraversava i binari della stazione. I macchinisti nemmeno se ne sono accorti, dalla cabina del locomotore il colpo di un corpo umano contro le lamiere si confonde con il rumore dei motori, sono stati informati del fatto solo alla stazione successiva».

Le mansioni di un operatore dell'armamento sono quelle di costruire e mantenere efficienti le strade ferrate, è un lavoro duro, fatto in un ambiente ostile, sotto le intemperie e il sole cocente. La circolazione dei treni viene interrotta solo quando i lavori da svolgere sono radicali, spesso si deve operare approfittando delle pause fra un treno e l'altro. Proprio per la particolarità di questo lavoro e per il fatto che le misure di sicurezza incidono pesantemente sulla circolazione, da un certo periodo è stato affidato ad imprese esterne che spesso, ignorando anche le minime regole di tutela personale, si sono dimostrate più rapide nel completare il lavoro.

Cisio

Prima di parlare con Cisio, questa storia mi è stata raccontata dal fratello, macchinista in pensione. Ho deciso quindi di investigare ulteriormente e chiedere direttamente al protagonista che, come immaginavo, non ha perso occasione per mettere in mostra il particolare eroismo di cui è stato capace, spesso divagando dal tema.

Cisio è un addetto alle pulizie dei treni, e pare che abbia salvato un manovratore investito da un treno bloccandogli tempestivamente l'emorragia con la sua cintura. In un secondo incontro, alla presenza di altri testimoni, si sono eviden-

ziati particolari differenti, mettendo in ombra l'azione di Cisio. Ho deciso di riportare qui la versione raccontata da Cisio, perché è quella che più mette in risalto lo scopo "eroico" per la quale viene raccontata. Non è un caso che nel suo racconto ricordasse più e più volte il suo passato di pompieri di leva.

«Aveva i capelli rossi e da un po' di tempo era duro d'orecchi. Dicono che avesse pure il diabete. Era un manovratore, ora è morto da quattro o cinque anni, ma se non fosse stato per me sarebbe morto quel giorno lì. Io stavo pulendo un treno, lui aveva appena spostato una coppia di automotrici da un binario all'altro. Scese dando le spalle alla macchina a vapore che stava giungendo dal binario cinque. Un istruttore stava insegnando ad alcuni macchinisti come si guida, era non so se il '79 o l'80, le macchine a vapore erano ancora in servizio. La locomotiva ha suonato più e più volte e pure io che vedevo la scena gli ho gridato e bestemmiato. Niente da fare, lo prese in una spalla, finì a terra, poi il cacciapietre ["sprone di ferro fissato anteriormente al telaio dei mezzi di trazione, a poca distanza dalla rotaia, allo scopo di rimuovere gli ostacoli che vi si potessero trovare", Dizionario Zingarelli] lo ferì in testa facendolo girare su se stesso. La gamba gli finì sotto le ruote. Corsi verso di lui, io ho fatto il pompiere prima di essere assunto per l'impresa di pulizie, sapevo quello che dovevo fare. L'ho preso per le ascelle e l'ho tirato verso di me. Gli altri non hanno retto la scena, e hanno iniziato a correre, forse sono andati a chiedere aiuto, non so. Io ero abituato a questo genere di cose, il militare io l'ho fatto con i pompieri. Quello che più mi fece impressione è stato il vedere la gamba che si sfilava dai pantaloni e restava lì sul binario. Mi sono sfilato la cintura e gliel'ho stretta forte sulla coscia. È stato questo che l'ha salvato e per anni mi ha ringraziato. Sai, bisogna stare attenti quando si attraversa un binario, insomma meglio stare sempre "sulla terra", lì i treni non ti possono prendere. Come quello lì, quello che veniva a dormire sui treni qui in deposito, a quello gli è mancato poco, e poi la polizia ferroviaria lo ha pure fermato».