

## Lutas, política e memória de um sindicalismo alternativo nas ferrovias italianas. Entrevista com Ezio Gallori

Struggles, politics, and memory of an alternative unionism in the Italian railways. An interview with Ezio Gallori

**Davide Carbonai<sup>1</sup>**  
**Claudio Cozzi Fucile<sup>2</sup>**

**Resumo:** Ezio Gallori foi o protagonista de numerosas lutas sindicais, protestos e greves, na Itália, nas décadas de 1980 e 1990. Ele contribuiu significativamente para a melhoria das condições de trabalho dos ferroviários italianos e para o avanço de reivindicações em temas como segurança, turnos de trabalho e salários. Em 1987, Gallori foi um dos fundadores do Co.M.U., uma coordenação sindical de maquinistas das ferrovias italianas. Seu percurso político-sindical é notável, sendo uma figura central no sindicalismo de base na Itália, tendo rompido várias vezes com o sindicato confederado e a CGIL. Este texto apresenta trechos de duas entrevistas com Ezio Gallori e explora sua formação política e sindical, desde as primeiras greves autorganizadas até sua expulsão da CGIL.

**Palavras-chave:** greves, Itália, Sindicalismo, entrevista, setor ferroviário.

**Abstract:** Ezio Gallori was the protagonist of numerous union struggles, protests, and strikes in Italy during the 1980s and 1990s. He made significant contributions to improving the working conditions of Italian railway workers and advancing demands on issues such as safety, work shifts, and wages. In 1987, Gallori was one of the founders of Co.M.U., a union coordination of train drivers on Italian railways. His political-union journey is remarkable, as he was a central figure in grassroots unionism in Italy, having broken ties several times with the confederated union and CGIL. This text presents excerpts from two interviews with Ezio Gallori and explores his political and union formation, from the first self-organized strikes to his expulsion from CGIL.

**Keywords:** workers' strike, Italy, Unionism, interview, Railway sector.

### 1. Introdução

Este trabalho apresenta a figura de Ezio Gallori, um sindicalista toscano conhecido por seu empenho no setor ferroviário italiano e por suas lutas pelos direitos dos trabalhadores. A vida de Gallori se entrelaça profundamente com os acontecimentos que marcaram a história do trabalho na Itália, na segunda metade do século XX.

Através de duas entrevistas realizadas com poucas semanas de diferença, o objetivo foi traçar um panorama de sua trajetória de vida e de sua experiência sindical, analisando os principais temas destacados nas conversas. A primeira entrevista foi conduzida em 24 de fevereiro de 2024, e a segunda, em 18 de março de 2024, ambas realizadas na casa de Ezio Gallori, no município de Scandicci (Firenze).<sup>3</sup> As entrevistas foram reorganizadas por áreas temáticas: a formação pessoal, as vicissitudes da Segunda Guerra Mundial no vilarejo do Borro (na província de Arezzo, Toscana), as primeiras greves, as lutas sindicais, as dificuldades políticas dos anos 1980 e 1990, a complexa relação com o sindicato confederado (CGIL), a refundação da revista *Ancora in Marcia*, o surgimento

---

<sup>1</sup> Universidade Federal do Rio Grande do Sul. E-mail para contato: [davide.carbonai@ufrgs.br](mailto:davide.carbonai@ufrgs.br)

<sup>2</sup> Università degli Studi di Siena. E-mail para contato: [c.cozzifucile@student.unisi.it](mailto:c.cozzifucile@student.unisi.it)

<sup>3</sup> Além dos autores, durante a entrevista está presente também Alessandro Teci, sobrinho de Ezio Gallori.

do Sindicato CO.M.U. e a expulsão da CGIL. Seguindo essa lógica, o artigo pretende reconstruir essa trajetória dividindo-a em três fases distintas, mas contínuas, da ação política e sindical de Ezio Gallori: 1) o nascimento e a formação cultural de Gallori na dinâmica comunitária de sua cidade natal; 2) o compromisso político nas ferrovias e nas lutas sindicais; 3) a difícil relação com o sindicato confederado e o surgimento de um sindicato autônomo.

A entrevista começa com uma reconstrução da vida de Ezio Gallori no vilarejo do Borro, uma pequena localidade na província de Arezzo onde ele nasceu (em 7 de fevereiro de 1938) e deu seus primeiros passos rumo a uma consciência social e política. A análise desse contexto é essencial para compreender não apenas as raízes pessoais de Gallori, mas também as dinâmicas socioculturais de uma Itália ainda ligada a valores camponeses e a laços comunitários profundos. Sua formação e os primeiros contatos com o mundo do trabalho se entrelaçam inevitavelmente com a vida no vilarejo e suas regras não escritas, um terreno fértil para o surgimento de uma visão coletiva de direitos e deveres.

A segunda parte do artigo aprofunda a entrada de Gallori nas ferrovias, em 1957, um marco que sinaliza o início de sua militância sindical. Aqui, ele participa de lutas significativas pelos direitos dos ferroviários e se envolve em greves nacionais que lançaram as bases para o reconhecimento de direitos e proteções essenciais. Paralelamente, Gallori é um dos fundadores da revista *Ancora in Marcia*, em 1982, que se torna não apenas um veículo de informação para os ferroviários, mas também uma plataforma de debate político e sindical. É nessa fase que surgem os primeiros conflitos com a Confederação Geral Italiana do Trabalho (CGIL), à qual ele era filiado desde 1958 (SFI-CGIL). Divergências, principalmente estratégicas, levaram Ezio Gallori a um gradual distanciamento da linha oficial da CGIL, o que representou um aspecto central em sua evolução como sindicalista.

A ruptura definitiva com a CGIL, ocorrida em 1990, e o surgimento do Sindicato CO.M.U. (Coordenação de Maquinistas Unidos) representam o ponto culminante da trajetória sindical de Gallori, marcando uma fase crucial de sua carreira. O Sindicato CO.M.U. nasce como uma alternativa independente, com o objetivo de representar de forma mais direta e autônoma as reivindicações dos trabalhadores, especialmente em setores negligenciados pela representação sindical tradicional. Nesse contexto, Gallori também se dedica à luta contra o amianto, uma batalha emblemática pela saúde e segurança dos trabalhadores, que marca profundamente seu compromisso sindical (1982-1992). A história da luta contra o amianto é uma das mais significativas para compreender não apenas o valor humano dessa causa, mas também o impacto que essas batalhas tiveram sobre uma geração inteira de trabalhadores expostos a riscos de saúde extremos.

Este artigo-entrevista propõe-se a analisar a trajetória de Gallori sob diferentes dimensões, considerando seu compromisso como reflexo de uma visão do mundo do trabalho e dos direitos dos trabalhadores que não se limitou a batalhas individuais, mas que abrangeu um ideal mais amplo de justiça social. Os temas abordados nas entrevistas e sua articulação permitem reconstruir o quadro complexo de uma longa trajetória que se desenvolve por meio de dinâmicas coletivas de adesão, ação política e autonomia, mas também de conflito e exclusão. Essa história contribui para uma compreensão que vai além da vida de um único sindicalista e político italiano, oferecendo uma visão aprofundada da história do sindicalismo italiano e sua evolução nas últimas décadas. Como sugere também Rossana Rossanda (Gallori, 1996, III), a experiência sindical de Ezio Gallori representa um fragmento puro do sindicalismo italiano:

uma vida de trabalhador ferroviário, [...] que pretende dar o máximo valor ao seu trabalho, à sua habilidade em realizá-lo, manobrando um instrumento complexo cheio de vidas humanas, no labirinto dos transportes ferroviários, e que exige que seja seriamente remunerado e respeitado. [...] Esse homem de base, inexorável também consigo mesmo – nunca decide sem saber que tem todos atrás de si, nunca encontra ninguém separadamente, nunca se deixa seduzir demais pela outra parte – é generoso tanto com aqueles que lhe ensinaram os direitos dos trabalhadores quanto com os companheiros de luta que o acompanham por algum tempo ou por toda a vida. Os trabalhadores não são nada de abstrato, são homens e mulheres de carne e osso, com nomes e sobrenomes, com diferentes personalidades, dificuldades e paixões, e ele os recorda com atenção, um por um, com carinho, às vezes comovido, outras com humor – não esqueçamos que ele é de Scandicci, um verdadeiro toscano – e se há uma ênfase, é em sublinhar as qualidades, antes de tudo a abnegação, mais do que os erros, embora estes também estejam anotados, incluindo os seus próprios.

## 2. Entrevista com Ezio Gallori

### *2.1 Ezio Gallori, as origens: das dinâmicas do vilarejo à formação política*

Um primeiro elemento que emerge tanto na literatura (Gallori 1996, 2008) – bastante escassa – quanto na nossa entrevista, é aquele relacionado à dinâmica do vilarejo. Ezio Gallori nasce no Borro, uma pequena fração do município de Terranova Bracciolini. É precisamente na dimensão do vilarejo que Gallori encontra os fundamentos de sua formação, tanto pessoal quanto política e sindical. Seu percurso é, de fato, um caminho político de “testemunho vivido” de um “sindicalista por natureza” (Gallori, 1996). Nesta primeira parte, reconstruímos o relato do vilarejo de origem conforme traçado por Gallori, a centralidade da dimensão local dos laços sociais no processo de formação política e pessoal, o testemunho da Segunda Guerra Mundial visto através das lentes de um pequeno vilarejo de província (Gallori, 2009), o abandono do Borro e sua entrada nas Ferrovias, em 1957 (Gallori, 2012, pp. 9-16).

Por que eu nasci no Borro. [...] E o Borro é todo do município de Loro (Loro Ciuffenna, ndr), exceto uma casa que é a minha e [...] que pertence ao município de Terranova [Bracciolini...]. O meu é um testemunho de vivência, e então te conto sobre a guerra. Falei sobre o bombardeio do Borro? Todos os aviões que passavam e bombardeavam, nenhum de nós sabia que eram bombas. Televisão, rádio, não existiam [...] todos correram para se esconder num porão [...] Esses americanos – que eram alias nossos aliados – voltaram e metralharam [...] não só nos bombardearam, mas também retornaram e, ao verem as mulheres e crianças correndo assustadas, metralharam! [...] me pergunto, por que bombardear o Borro??? Há apenas uma lojinha, um armazém, não há uma fábrica, não há um homem, não há alemães! Por quê? Porque essa é a guerra! A guerra é assim! [...] O vilarejo do Borro vivia uma guerra quase não sentida, exceto pelos ‘partigiani’, exceto por aqueles que eram jovens, mas o vilarejo vivia de maneira leve. Tanto que te conto um episódio: eu estava andando pela rua, quando uns 7-8 alemães estavam correndo e o último deles se virou [...] e logo depois de passarem, na curva, vejo outros 7-8 soldados... soldados canadenses. [...] Meus conterrâneos estavam lá, todos jogando bocha, não se importavam, e disseram “esses caras vão brigar” como se fosse Carnaval, todos olhando para ver o que acontecia [...] Isso é um episódio sobre os italianos: jogam bocha enquanto os outros se matam [...] No vilarejo, todas as noites, todos se reuniam para olhar as estrelas. Agora não há mais vilarejo. Antes houve uma transição: os camponeses se mudaram para o vilarejo, e depois o vilarejo foi ocupado pelos nobres, que eram os ricos. Uma transformação antropológica [...] antes, o vilarejo era diferente, todos tinham um abrigo [...] meu pai fez um refúgio, debaixo do musgo, e quando bombardearam o Borro, todo o vilarejo se reunia e ficava ali, nesse refúgio que era como caverna primitiva, para ficarem todos juntos. [...] Meu avô estava lá. Ele era tenente, na guerra. Quando passavam os tiros de canhão, ele ouvia o assobio e dizia: “não há medo quando assobia, passa por cima quando assobia, não há perigo”. Lembranças de vida; eu aprendi tudo no Borro, até o sindicalismo, eu aprendi e vivi. Não fui a uma escola sindical [...] eu vinha do Borro, era coroinha como todos os meninos; havia o padre nos anos 1940, e quando entrei nas ferrovias encontrei um mundo alternativo [...] quando saí do Borro, minha vida mudou e perdi todas as minhas amizades de infância. [...] Eu fiz a escola técnica industrial, que é a mais adequada, fundamental, para se tornar maquinista [...] na minha escola éramos 26 e 22 se tornaram maquinistas. Assim, minha identidade cultural se formou entre os maquinistas [...] Meus amigos eram os maquinistas [...] porque em Florença eu não conhecia ninguém [...] Além disso, tive a sorte de conhecer algumas pessoas, sindicalistas, mas não como esses de hoje, mas sindicalistas que você pensava “meu Deus, que homem!”. Homens que arriscavam suas vidas: meu mestre, Ottavio Fedi, foi preso. Todos os trens na Itália pararam imediatamente [...] o libertaram, porque senão os trens não sairiam mais. E ele era um homem tão modesto [...] me ensinou muito [...] porque era um homem imparcial [...] quando entrei, ele já era uma grande figura e eu era jovem, e me colocaram na redação da revista *In Marcia*, e ele era o responsável. Então, fiquei com ele e aprendi tudo o que sei de bom com ele, porque era um grande homem. [...] Entrei nas ferrovias em 1957, em 1960 minha família era basicamente socialista. Entrei no Partido Socialista em 1960 e [...] na redação desse jornal da CGIL que se chamava *In Marcia*, que era o de Augusto Castrucci [...] trabalhei na redação do jornal para os jovens – na época eu era forte – depois me tornei sindicalista dentro da CGIL, até que a CGIL começou a se ‘inclinarem’, um pouco.

## 2.2. O Sindicato dos Ferroviários: das primeiros greves ferroviárias à ruptura com a CGIL

Ezio Gallori começou a trabalhar para as Ferrovie dello Stato (Ferrovias do Estado) em 1957. Nesta segunda seção, buscamos reconstruir o encontro de Gallori com o mundo sindical, as primeiras lutas pela redução da jornada de trabalho, as primeiras greves e a fundação da revista *Ancora in Marcia*. Gallori, ex-membro do Sindicato dos Ferroviários Italianos (SFI-CGIL), antes de este ser incorporado à categoria mais ampla da FILT-CGIL, vivenciou os primeiros conflitos com o sindicato confederado. Esses conflitos acabariam levando à sua saída definitiva da CGIL, em 1990 (Paolini, 2000; Fratesi, 2007).

Nós, a categoria dos maquinistas, estávamos todos inscritos na CGIL. Em 1964, eu acredito, 90% dos maquinistas a nível nacional eram filiados à CGIL. Lembro-me do meu mentor, que se chamava Ottavio Fedi; em Gênova, havia apenas oito maquinistas que não eram sindicalizados, e ele dizia: “O que é isso? Oito maquinistas ainda não estão inscritos na CGIL? Precisamos procurá-los. Quero falar com eles!” Nós éramos muitos. Com duzentos e vinte e cinco mil ferroviários nas Ferrovie dello Stato (FS), o balanço da empresa estava equilibrado. Por quê? Porque transportávamos as mercadorias pela ferrovia! As mercadorias! As rodovias ainda não estavam equipadas. Só em Florença, havia quatrocentos maquinistas que trabalhavam apenas no transporte de cargas. Quatrocentos! Agora nenhum. Tudo acabou, porque a ferrovia agora só serve ao Eurostar, pois a política de dominação dos Agnelli previa que o transporte fosse feito pela estrada e não pela ferrovia, porque dava mais lucro, poluía mais e custava mais. [...] No final dos anos 1970, a CGIL inventou a política dos Conselhos de Fábrica. Eu reuni alguns conselhos de fábrica e já éramos uma entidade, já fazíamos as lutas. Cada conselho tinha sua autonomia. Eu conseguia juntar seis ou sete conselhos importantes, em Verona, Nápoles, Roma, [...] e coordená-los. Conseguimos realizar grandes coisas, de baixo para cima. Até conquistamos uma boa jornada de trabalho, negociando com o subsecretário Carollo, que era socialista. Fizemos um ótimo acordo entre o subsecretário e os Conselhos de Delegados. Ótimo! Mas depois vieram os sindicatos e disseram: “Não, é avançado demais”. Quando saímos, os confederais entrevistaram e pioraram o acordo. Então organizamos uma manifestação nacional em defesa dos acordos assinados e fomos todos para Roma, mas os sindicatos confederados não nos acompanharam. Foi aí que percebi que não bastava conquistar acordos; era preciso ter força para defendê-los. E foi então que entendemos que precisávamos de um instrumento para defender os acordos, porque fazíamos os acordos e os sindicatos confederais vinham desmanchá-los. Foi aí que surgiu a ideia: “O que fazemos agora? Criamos um novo sindicato?”. Na época, havia a FIOM, e alguns diziam: “Vamos fazer como a FIOM”. Mas eu disse: “Não, vamos refazer o jornal *In Marcia*”, porque o jornal *In Marcia*, de Castrucci, tinha sido fechado pelo sindicato em 1979. Disseram que os jornais de categoria deviam ser eliminados porque geravam corporativismo. Mas Castrucci escrevia: “Atenção, nos acusam de corporativismo, mas devemos demonstrar que partimos do particular, mas lutamos pelo geral!”. Nos reunimos na Lunigiana [na Toscana], por dois dias, e eu propus refazer o jornal, que se tornou *Ancora in Marcia*. Em 1982, refundi o jornal e o batizei *Ancora in Marcia*. Defendíamos os direitos dos trabalhadores: quem trabalha à noite deve ganhar mais ou trabalhar menos. Esta era nossa igualdade; não se pode dizer que o dia é igual à noite, há uma grande diferença. Nossas greves não eram por mais dinheiro. No entanto, estávamos nos afastando da CGIL. Eles nos proibiram de declarar greves, com um decreto, dizendo que as greves não poderiam ser declaradas pelos

conselhos de delegados, mas pelo sindicato provincial ou regional. Quando percebi que o sindicato nos abandonava, fui à Inglaterra para observar as lutas dos maquinistas que se recusavam a transportar material nuclear. Eu queria organizar um novo sindicato, mas ainda dentro da CGIL, com mais autonomia. Antes de fundar o CO.M.U., levamos cinco anos, de muito esforço. Depois de cinco anos, estávamos tão unidos que começamos a fazer greves. Antes, as greves eram feitas pelos sindicatos; depois, comecei a convencer os trabalhadores de que podíamos fazer greves sem o sindicato. Isso era impensável, na época. Fizemos uma greve em Veneza, em 1987, depois de cinco anos de trabalho, e foi um sucesso total. Continuamos com mais greves, sempre garantindo que pelo menos 80% dos trabalhadores assinassem as adesões antes de qualquer ação. No total, fizemos 31 greves. Eles tentaram de tudo para nos fazer fracassar, oferecendo até 200 mil liras a mais por hora. Mesmo assim, a adesão às greves era sempre de 80% a 90% [dos trabalhadores]. Finalmente, criaram a Lei 146, para nos limitar. Eu protestei, mas ficou claro que não queriam mais permitir nossas greves. Nossos 20.000 trabalhadores paravam as ferrovias, custando à empresa 350 milhões de liras por greve. Não estávamos pedindo muito, mas os sindicatos confederais não podiam ceder a um grupo como o nosso. Eu consegui dobrar meu salário com um acordo. Não estávamos falando de pequenos aumentos, mas de dobrar o salário! Depois, nos forçaram a formar o CO.M.U., que eu inicialmente havia criado como um movimento. A empresa disse: “Vocês precisam se constituir em sindicato para que possamos ter um relacionamento formal”. Assinamos também um protocolo de autorregulamentação, sem necessidade da Lei 146. Mas então aprovaram a Lei 146 e a Comissão de Garantia, que era, de fato, uma comissão antisindical. Hoje, até a CGIL foi alvo dessa comissão.

### ***2.3. Da expulsão da CGIL à luta contra o amianto***

A fundação do Sindicato CO.M.U. (Coordenamento Maquinistas Unidos) representa o momento decisivo da ruptura entre Ezio Gallori e a CGIL, culminando com sua expulsão, em 1990. Esse marco foi um ponto sem volta para Gallori, que há tempos se sentia em desacordo com a linha oficial do sindicato confederado, considerando que a CGIL já não representava adequadamente os interesses dos trabalhadores e estava excessivamente vinculado à política de compromisso. No contexto de sua saída da CGIL, Gallori se dedicou a fundar e fortalecer o CO.M.U., um sindicato que se propunha a defender os direitos dos trabalhadores ferroviários com uma visão autônoma e mais combativa, sem os limites impostos pelas estruturas maiores da confederação. Esse novo sindicato, apesar de manter um forte compromisso na luta por melhores condições de trabalho, se deparou progressivamente com outras dificuldades internas e com pressões externas vindas de órgãos governamentais e das próprias empresas ferroviárias.

Paralelamente à sua atividade sindical, Gallori travou uma luta decisiva contra o amianto, uma das principais ameaças à saúde dos trabalhadores das ferrovias. O amianto era amplamente utilizado nos trens e nas infraestruturas ferroviárias, com graves consequências para a saúde dos trabalhadores das ferrovias, causando doenças graves como

mesotelioma e outras patologias respiratórias. A luta de Gallori e de seus companheiros de sindicato se concentrou na eliminação do amianto e na busca por indenizações para as vítimas.

Em 1992, essa batalha culminou na aprovação da Lei 257/92, que proibia o uso e a produção de produtos contendo amianto na Itália. A lei foi uma conquista significativa para o movimento sindical e para a saúde dos trabalhadores, antecipando a proibição imposta pela União Europeia em treze anos, embora tenha chegado tarde em comparação com as experiências anglo-saxônicas, que já haviam começado a regulamentar severamente o uso do amianto [...] A batalha começou antes; eu ainda estava na CGIL, em 1980, quando fui expulso... Fui expulso por Bruno Trentin... Uma vez aconteceu que em Florença haviam assinado a abolição da escala móvel; Trentin foi a Florença, no início de setembro, e foi contestadíssimo... deram-lhe dois tapas... Eu fui à Piazza Santa Croce por curiosidade, para vê-lo, e vi que, antes de eu chegar, já havia uma contestação; encontrei uma pessoa que me disse: “Ei, não deixe ele falar”. Era um eurodeputado dos Verdes, então... Eu disse: “Aqui, daqui a pouco, quando ele chegar, vai ter tempestade”; chamei um amigo e falei: “Vamos lá tomar um café porque daqui a pouco...”. Mas já tinham me identificado como parte da contestação, embora eu tivesse pouco a ver com isso: havia outros grupos que protestavam. Ele [Trentin] pegou a palavra: “Gallori!”, e todos os jornais escreveram: “Gallori atirou parafusos em Trentin”. Eu, parafusos? Pelo amor de Deus! Então, mandei um telegrama. Eu já estava experiente nessas coisas; fui imediatamente à ANSA e disse: “Não, eu não atirei nada”. Depois, a televisão fez a cobertura e indiciou 40 pessoas, e onde estava o Gallori? Procure, procure, e eu não estava lá, estava tomando um café..., mas, imagina, eu jogar parafusos? Antes de tudo, ninguém jogou parafusos. 26 parafusos assim poderiam matar alguém. Eles estavam no chão, no palco, sobrando. [...] fui convidado por Gad Lerner [jornalista televisivo] em Vicenza porque estava rolando esse caos... Quando terminou a transmissão... teria que acabar às 23:00, e às 22:59, pum, vemos todas as cadeiras, brigas entre eles, porque havia sindicalistas brigando, e Gad Lerner me disse: “Foge, foge, senão vão colocar a culpa em você aqui também”. Fui expulso porque continuávamos a lutar, mesmo estando na CGIL, mas fazíamos guerra. Um jornalista alemão me dizia: “Como vou explicar isso para os alemães? Eles nunca vão entender! Vocês são membros da CGIL, mas a CGIL não concorda com vocês e vocês estão fazendo greve”. Os alemães não podiam entender...

Entrevistador: Isso te magoou?

De sair? Não, foi um ato que já se sabia que ia acontecer, mais cedo ou mais tarde, porque quando se rompe... se rompe. Mas eu resisti. Fui expulso porque humilhei Trentin, que disse: “[Gallori] não é membro da CGIL” e eu mostrei a minha carteirinha para os jornalistas: carteirinha 94-22... E como eu o havia humilhado em outras situações... me colocaram em processo. E eu trouxe todos os membros da CGIL, eram 225, e trouxe 224 assinaturas dizendo: “Pelo amor de Deus, ele sempre fez o que quis, nós, ele, o que nossos membros queriam”. Eu tive mais de 40 processos... [...] aí a questão do amianto. No dia 9 de setembro de 82, voltei de férias e encontrei na mesa do conselho de delegados, do qual eu era um membro destacado, um telegrama de um doutor chamado Dorsi que dizia: “Atenção, vim ao depósito e encontrei todos os vidros ilegíveis devido ao quanto de amianto havia, atenção, pois é perigoso”. Então, fui até a Londres, até os ingleses... porque via que os maquinistas ingleses lutavam dentro do sindicato, e como eu estava na CGIL, queria lutar dentro da CGIL... Enquanto eu estava com esse intérprete, no mês seguinte

ao receber essa mensagem do doutor [sobre o amianto], perguntei: ‘Desculpem, vocês têm problemas com amianto?’, falei com o intérprete... depois ele disse “refaça a pergunta”, refiz a pergunta: “vocês têm problemas com o amianto?” Depois de um tempo, na reunião, eles exclamaram: “Claro! O amianto é um produto cancerígeno, nós já o eliminamos há dez anos!” Isso foi em 1982! Quando um maquinista inglês toca no amianto, deve denunciar um acidente de trabalho! Eu voltei para a Itália, achando que tinha trazido uma coisa do tipo “Olhem, na Inglaterra, quando tocam o amianto, é um acidente de trabalho”, e aqui, imediatamente, veio a barricada: “Que nada, é como beber um copo de vinho”, como dizia o professor das ferrovias. Comecei a organizar conferências [...] a lei veio em 1992, demorou dez anos para tornar o amianto ilegal, dez anos, depois de trabalhadores que morreram por isso: 400 pessoas no tribunal com denúncias... Dez anos de lutas, lutas duras, duras, duras! Porque os maquinistas se recusavam a usar locomotivas com amianto e aí o chefe técnico pegava o amianto em pedaços e dizia: “Que nada, veja aqui” ... Durou dez anos, desde 1982, quando eu denunciei o amianto, porque na Itália não havia nada... depois descobriu-se o amianto, o amianto surgiu porque fui até Londres. [...] No final, lembro-me que todos os dirigentes das ferrovias foram indiciados... [em 1992] aprovaram a lei, mas fizeram uma anistia. Quando saí do CO.M.U., porque tive que me aposentar, e antes de me aposentar, ainda havia o CO.M.U. e talvez teria continuado depois. Eu saí, mas nos convenceram da ORSA, parecia que eram pessoas bastante progressistas, os sindicalistas do sindicato ORSA, mas na prática não é bem assim. Não é assim. O CO.M.U. morreu em 2000, parece. O CO.M.U. se fechou e um grupo, não todos, entrou na ORSA, a categoria se fragmentou... Porque senão não faria sentido se eu estivesse lá, sabe? Por trás da ORSA há movimentos políticos; a ORSA, no fundo, é um pouco de direita, não é de direita, mas é autonomia... de merda. Enquanto eu fundei o CO.M.U..

### Referências bibliográficas

- Fratesi, M. 2007. “Organizzazione politica e sindacale nel secondo dopoguerra”, in Maggi, Stefano (org.), *Lavoro e identità. I cento anni del sindacato ferroviari (1907-2007)*. Roma: Ediesse, pp. 185-235.
- Gallori, Ezio. 1996. *40 anni di lotta in ferrovia*, Firenze: Edizioni Cooperativa Ancora In Marcia.
- Gallori, Ezio. 2008. *Sindacati in ferrovia. nascita vita e morte di un sindacato alternativo il Co.M.U.* Firenze: Edizioni Ancora in Marcia.
- Gallori, Ezio. 2009. *Racconti di guerra di un bambino*. Firenze: Edizioni Ancora In Marcia.
- Gallori, Ezio. 2012. *Compagni di viaggio*. Firenze: Edizioni Ancora In Marcia.
- Maggi, Stefano. 2007. “I ferrovieri nella FILT”, em Maggi, Stefano (org.), *Lavoro e identità. I cento anni del sindacato ferroviari (1907-2007)*. Roma: Ediesse, pp. 235-273.
- Paolini, Federico. 2000. “Il sindacato in ferrovia dallo statuto dei lavoratori alla Federazione italiana lavoratori trasporti (1970-1980)”, em Maggi, Stefano; Paolini, Federico. (org.), *Il sindacato in ferrovia. Dal fascismo alle federazioni dei trasporti (1922-1980)*. Venezia: Marsilio, pp. 253-303.