

Supplemento al numero 73 - anno 68 - Sabato 16 aprile 2016

# via Po

Conquiste del Lavoro

CULTURA



Il viaggio binario

**■ Enrico Menduni**  
*parla del suo  
ultimo libro  
Andare per treni  
e stazioni, una sorta  
di "viaggio  
nel viaggio"  
che è anche una  
parte importante  
della storia  
del nostro Paese*

**S**ì, viaggiare" ... e se in treno ancora meglio. L'alta velocità e la sua copertura più o meno estesa all'intera penisola hanno intaccato anche l'ultimo dei pretesti a favore dello spostamento in automobile. E così viaggiare in treno è più comodo, sicuro, spesso più economico, sempre più ecologico che muoversi su strada. A ripercorrere la storia di treni e stazioni ci ha pensato Enrico Menduni in un sorprendente saggio edito da il Mulino, "Andare per treni e stazioni".

**Prof. Menduni, perché scrivere un libro su "treni e stazioni", cosa rappresentano per la storia degli Italiani?**

Treni e stazioni sono una parte importante della vita privata e personale e, insieme, della storia del nostro paese. Ciascuno di noi ha ricordi ferroviari, viaggi con i genitori o con i nonni, paesaggi visti dal finestrino, le stazioni affollate di persone sconosciute; tutti abbiamo viaggiato, conosciuto nuove città e paesi, intrecciato questi trasferimenti con speranze, amori, lotte politiche e sociali. Un amico psicanalista mi dice che i treni compaiono e tornano spesso nei sogni: appuntamenti e coincidenze ricer-

di  
**MARIA ISA  
D'URSI**





cati, e qualche volta affannosamente persi, cambiamenti e spostamenti con valigie piene di ricordi, nuovi incontri con persone offerte dal caso.

Contemporaneamente però il treno, la stazione, la ferrovia sono elementi della nostra storia nazionale. Ciò avviene particolarmente in Italia: la nostra faticosa unificazione, nella seconda metà dell'Ottocento, coincide esattamente con lo sviluppo delle strade ferrate, che sono state l'elemento principale per unire regioni, dialetti, economie, usanze profondamente diversi tra loro: in qualche modo la nostra è stata una unità d'Italia cementata, anche in senso letterale, dalla ferrovia. Le stazioni e le linee sono state le prime costruzioni standardizzate della nostra modernità, con una progettazione coordinata e l'uso di materiali come il ferro e la ghisa, il vetro e il cemento. E sono state anche il primo modo per fare affari: le nuove borghesie post-unitarie (ceti agrari rapidamente convertiti al regno d'Italia) trafficavano in concessioni ferroviarie, nella compravendita dei terreni necessari, nei lavori di costruzione e manutenzione delle linee, ma anche negli investimenti in quello che oggi chiameremmo *venture capital*. Mi ha sempre colpito nel centro di Firenze (via S. Gallo) il palazzo di Emanuele Fenzi, banchiere, industriale e imprenditore ferroviario ottocentesco che ha come stemma di famiglia null'altro che una locomotiva a vapore.

Fu anche una rivoluzione nello spazio e nel tempo. Città che distavano una giornata di viaggio, con un calesse o una carrozza, adesso distavano qualche ora. I rapporti tra le due città cambiavano radicalmente.

La ferrovia promuove una nuova città. E' difficile portarla nel centro storico, sventrando interi quartieri e abbattendo pezzi di mura: la soluzione che ovunque si trova è quella di lambire la città con le nuove linee ferroviarie, unendo poi la sta-

zione al centro con un nuovo viale (che si chiama spesso Via Nazionale, guarda caso), attorno a cui si costruiscono alberghi, negozi, edilizia residenziale. La stazione è un edificio straordinario e bifronte: ha una facciata monumentale, come un teatro; poi entriamo e dentro c'è un edificio industriale, di ferro e vetro, in cui i treni attendono di partire, con le loro grandi locomotive. Proprio come l'edificio teatrale ottocentesco che accoglie tutti, l'intera città, ma ognuno al suo posto: in platea, nei vari ordini di palchi, nell'affollato loggione. Una rigida divisione in classi dentro una esperienza corale, collettiva: proprio come la prima, la seconda, la terza classe del treno.

**Il viaggio in treno, per ritmi e modalità, è spesso sinonimo di riappropriazione di una dimensione e di un tempo personali altrimenti elusi da automatismi (le seriate procedure del viaggio in aereo) e incombenze (il dover guidare o pianificare l'itinerario se ci si sposta in auto)... Si potrebbe dire abbia - al tempo del dinamismo assoluto - un valore aggiunto rispetto ad altri mezzi di spostamento...**

Il tempo ferroviario ha caratteristiche tutte particolari. Intanto, offre uno sguardo sul paesaggio di tipo laterale, come gli occhi dei faraoni dipinti nelle tombe egizie. La visione frontale ci è preclusa, con rarissime eccezioni (il treno di lusso "Settebello" negli anni Cinquanta), ed è riservata ai macchinisti del treno. Il finestrino del treno è il primo esempio di un paesaggio in movimento che scorre: diciamo uno schermo cinematografico prima del cinema, che infatti ha col treno una particolare congenialità. In secondo luogo, è un tempo unitario: non ci sono i semafori, non ci sono i caselli, non c'è la via crucis per raggiungere l'aeroporto, poi il check-in, la sala d'aspetto e l'ingresso nell'aereo, imbracati nella cintura di sicurezza. Non c'è (per ora almeno) il rituale di degra-



dazione dei controlli, doversi togliere le scarpe, la giacca, la cintura dei pantaloni, essere obbligati a gettar via bottiglie di acqua minerale e schiume da barba appena incautamente comprate. Riti orrendi, accettabili se uno deve andare in Australia, ma scomodissimi se si tratta di fare semplicemente Roma-Milano. In treno, dopo aver raggiunto il proprio posto, non c'è nient'altro da fare che pensare ai fatti propri, alla persona che ci attende quando saremo arrivati, al giornale che stiamo leggendo. Oppure armeggiare col computer con cui stiamo lavorando, e che possiamo anche ricaricare con la presa di corrente e connettere a Internet. Ma possiamo anche mangiare un panino, andare tranquillamente al bagno, farsi un sonnellino ristoratore. Mentre il treno va a 300 all'ora, noi ci riposiamo. Se poi il tizio tre



che aveva sempre caratterizzato il treno e anche i suoi rapporti con l'arte e la letteratura: un verso simbolo della modernità.

L'alta velocità ferroviaria ha rapidamente capovolto questa situazione, cambiando i rapporti fra città un tempo lontanissime (prima di tutto Milano e Roma) e creando un nuovo immaginario. Io ho cercato di scrivere un libro che non fosse nostalgico, con la testa voltata all'indietro, ma che tenesse conto di questa grande novità: un paese così scassato come il nostro ha prodotto 1350 chilometri di alta velocità ferroviaria in meno di 15 anni. Un piccolo capolavoro di efficienza amministrativa, con un certo decisionismo saggiamente dosato per vincere resistenze campanilistiche, proteste non sempre giustificate e grovigli burocratici che avevano penalizzato il passato: 22 anni per fare la direttissima ferroviaria Firenze-Roma. Quando vediamo il nostro treno che supera in un soffio le piccole auto sull'autostrada, così lente, confuse con lunghi cortei di TIR, abbiamo l'impressione che la modernità stia sulle rotaie, oggi. Certo i problemi rimangono. I collegamenti trasversali sono un disastro, le linee minori pure; molti treni per pendolari sono lenti, affollati, con i gabinetti eternamente fuori servizio. Tuttavia qualcosa si è mosso. Nel libro questa idea si coniuga con la scelta di raccontare la tratta Torino-Milano-Napoli-Salerno. E' la spina dorsale d'Italia, la tratta più frequentata della rete, un simbolo delle differenze (e somiglianze) tra Sud e Nord. E' il tracciato su cui si è sperimentata e affermata l'alta velocità, con i nuovi dispositivi di segnalamento (in cui l'Italia ha una posizione di primo piano in Europa) che la rendono sicura. Confesso che questa scelta ha comportato un grosso sacrificio: per me è stata una vera sofferenza non parlare anche del resto, le ferrovie della Valtellina e quelle calabresi a cremagliera, i tratti abbandonati e coperti d'erba, le tradizioni dei ferrovieri, i trafori alpini, i grandi ponti... ma ci sarà il tempo e il modo di parlarne ancora.

file più in là smettesse di telefonare, sarebbe la pace assoluta. Guidare la macchina non è più così piacevole ed emozionante come nell'epoca in cui l'automobile, insieme alla tv, sembrava il passaporto per entrare nel benessere. Si andava alla scoperta dell'Italia, si percorrevano le autostrade, si aveva la sensazione di poter scegliere la propria strada, di fermarsi dove e quando si desiderava, senza obblighi, senza orari. La crisi petrolifera del 1975 ha dato un colpo mortale a questi sogni; poi ci sono stati gli ingorghi, l'inquinamento, i limiti di velocità, gli Autovelox e i Tutor. **Dopo aver vissuto un breve periodo di offuscamento nella seconda metà del Novecento, viaggiare in treno è tornato a essere la prima scelta negli spostamenti e soprattutto una scelta di modernità. Un'inversione di tendenza che va di pari passo con un cambiamento della società, sem-**

**pre meno legata a un uso individualistico dell'automobile e più abituata alla "promiscuità" del viaggio collettivo...**

In verità l'offuscamento non è stato breve: mezzo secolo, dagli anni Cinquanta ai primi anni Duemila quanto i vantaggi dell'alta velocità ferroviaria hanno cominciato a farsi tangibili. E' stata l'epoca dell'automobile, ma anche dell'individualismo, che ha sempre qualcosa di aggressivo dentro di sé. Penso a un film come "Il sorpasso", che è del 1962: un'aggressività che è anche autodistruttiva, visto che l'Aurelia B24 spider poi precipita in mare. Il cinema italiano ripete più volte questa scena, già presente nel finale di "Osessione" di Luchino Visconti nel 1943. Di quest'epoca di autostrade e di televisori sappiamo ormai tutto, c'è stata tante volte raccontata ed ha offuscato quel clima di progresso meccanico, da ballo Excelsior,

# Vite parallele



Il paesaggio si è messo in movimento» scrisse Victor Hugo dopo uno dei primi viaggi in treno della Storia, capovolgendo la prospettiva cinetica dello sguardo dal finestrino. Come se quest'ultimo divenisse un precursore del riquadro televisivo oltre il quale sfuggiva un vertiginoso programma unico, fatto di striature colorate. Oggi quello stesso paesaggio si è ulterior-

■ *I treni passano ma si fermano anche. Le stazioni contribuiscono a dilatare la portata narrativa delle strade ferrate nell'attesa dei viaggiatori, nei cambi di linea, negli incontri fuggevoli...*

mente velocizzato, e promette di seguire in crescendo a rappresentare una realtà ormai inafferrabile, neuronica come i circuiti computerizzati. Il maggiore impulso alle vie di comunicazione contemporanee in Italia comincia negli anni del fascismo, allorché il regime intende qualificarsi con dinamismo anche e soprattutto per la capacità di avviare grandi opere ed infrastrutture. Queste ultime sono proporzionali allo svi-



di  
**ENZO  
VERRENGIA**

luppo dei centri canonici della villeggiatura. Il Terminillo, “montagna dei romani”, e la riviera romagnola.

Accanto alla crescita di un settore imprenditoriale, si consolida una rete che favorisce il turismo nel senso odierno del termine. Il Touring Club Italiano viene fondato dal 1894. Mussolini dà risalto all’Opera Nazionale Dopolavoro, ai “treni popolari” per i bagnanti e

alle aziende autonome sulle quali poggerà la fortuna di stazioni balneari, termali e montane.

Di ben più vaste implicazioni geografiche la Transsibirskaja Železnodorožnaja Magistral’, la ferrovia Transiberiana o “Gran Via Siberiana” che dal 1916 collega Mosca a Vladivostok e seguita a espandersi, attraversando l’Eurasia. Con i suoi 9.289 km è la più lunga ferrovia del pianeta.

Quella dei viaggi in treno è un’epopea infarcita di picchi avventurosi. Si prenda la conquista del West. Gli ardimentosi che decidevano di attraversare da una costa all’altra il continente ancora fresco di colonizzazione sul “cavallo di ferro”, dovevano rassegnarsi a incursioni di indiani e ruberie di banditi. Basti ricordare che il primo film western, del 1903, ha per tema proprio una rapina al treno: “Kit Carson”, opera dimenticata della quale non restano tracce, il cui unico nome associato è quello di Wallace McCutcheon, il cameraman. Interessante il fatto che quando quest’ultimo passò a fare il regista per la Biograph Company, ebbe la sfortuna di ammalarsi e venne sostituito da uno sconosciuto poi assunto fra i grandi: David Wark Griffith. Merito del film di Porter era quello di cogliere un radicato patrimonio cronachistico della giovane nazione americana, quello dei rapinatori.

Più celebre, dello stesso anno, “The Great Train Robbery”, di Edwin S. Porter, considerato il capostipite del cinema western. Stesso titolo e argomento di una pellicola di Nicholas Meyer, più vicina nel tempo (1977), con Sean Connery e Donald Sutherland. Vi si ricostruiva un ingegnoso furto su un convoglio ferroviario dell’Età Vitto-

riana, avvenuto nel 1855. Di rapine al treno è composta in gran parte la mitologia di Jesse James e Butch Cassidy, due figure trasferite sul grande schermo con eguale successo grazie ai volti fascinosi, rispettivamente, di Tyrone Power e Paul Newman.

Le gesta dei rapinatori di treni avevano preceduto la costruzione delle strade ferrate e risalivano alle “hold-ups” (rapine a mano armata) contro le “stagecoach” (diligenze) della Wells Fargo, and Company, un nome che il pubblico dei western non può ignorare. Fondata nel 1851 da Henry Wells and William Fargo, due funzionari dell’American Express, come sussidiaria di quest’ultima. L’impresa fu avviata il 18 marzo 1852, fornendo servizi bancari e postali ai campi minerari della California. Ben presto la compagnia aprì uffici nell’Oregon, alle Hawaii e in Australia.

Fra i primi ad approvvigionarsi di denaro in trasferta fu Jesse James, con la sua banda. Passato dalla guerriglia nelle file sudiste dei Fuciliari di Quantrill all’attività in proprio, il bandito imperversò contro diligence e treni nel Missouri, nel Kansas, nello Iowa, nel Texas, nel Kentucky e nel Minnesota. Si sa che venne ucciso a tradimento e per mera pubblicità a St. Joseph, nel Missouri, dove si nascondeva sotto le mentite spoglie di J. D., o Thomas Howard.

Lo sviluppo della Transcontinental Road costituì una sfida della modernità ai rapinatori di treni. D’altronde, anche la posta aumentava. Ai soldi ed alle missive, si aggiungeva l’oro, agevolmente trasportabile nei vagoni blindati. La tec-



nica consisteva nell'assaltare i convogli in zone isolate. I vagoni erano di legno e i carichi avvenivano su basi regolari, che si potevano tranquillamente scoprire a scopo di rapina.

Robert Leroy Parker, meglio noto come Butch Cassidy non va certo identificato con Paul Newman nel film di Gorge Roy Hill del 1969. Il vero Butch era un ceffo e comandava il Wild Bunch, il mucchio selvaggio, nel quale spiccava l'amico Harry Longbaugh, detto Sundance Kid, e sua l'amante Etta Place, provetta tiratrice.

La banda consumò diversi colpi ai

danni dell'Union Pacific Railroad. Tutt'altro che infallibili, Butch e i suoi tornavano dopo ogni colpo a rifugiarsi tra le montagne settentrionali del Big Horn, nel Wyoming. La direzione della ferrovia affidò la loro caccia all'agenzia Pinkerton, che sventò numerose rapine attraverso un infiltrato, Charles Carter. La leggenda vuole che Cassidy morisse nel conflitto a fuoco con l'esercito Boliviano, nel 1909. Eppure la sua famiglia sostenne fosse tornato negli Stati Uniti, dove visse a lungo sotto falsa identità.

Qualcuno ha calcolato in approssi-

mativi 150,000 dollari all'anno il bottino delle train robberies nell'epoca d'oro, che coincise con lo sviluppo delle ferrovie. Il che tuttavia non segnò la fine di questi crimini.

L'8 agosto del 1963, agli albori dei favolosi anni '60, si verificò quello che a tutt'oggi resta il colpo del secolo scorso: la rapina al treno postale Glasgow-Londra.

Gli uomini d'oro erano 30. Il cervello si chiamava Ronald Biggs, "Ronnie". Alle 3,15 del mattino la gang, tutta in maschera, tese un'imboscata al convoglio. Dapprima sopraffecce il segnalatore



della ferrovia e attivarono un segnale di pericolo . Quindi, a treno arrestato, mise fuori causa il capoconvoglio e il fuochista, poi staccò il locomotore e i primi due vagoni, conducendoli a un miglio di distanza sui binari. Là scaricò ben 120 sacchi contenenti denaro e diamanti. Infine i rapinatori fuggirono su due autocarri militari e un'auto veloce. Per l'imboscata, avevano avuto l'accortezza di scegliere un punto isolato, coprendo il vero elemento segnalatore e usando una semplice torcia per sostituirlo. Il treno si fermò esattamente al punto desiderato e

quando il capoconvoglio David Whitby e il collega Jack Mills scesero per vedere cosa non andava, furono catturati dai rapinatori. Tutto in soli 15 minuti. Il bottino fruttò 3 milioni in dollari. Biggs venne catturato e subì una condanna a 30 anni... per scontare solo 15 mesi. Infatti riuscì ad evadere e visse a Rio de Janeiro, da dove concesse rare interviste ed apparve in spot pubblicitari. Ebbe anche un sito Internet ([www.bscene.com.au/biggs/mee-tron.html](http://www.bscene.com.au/biggs/mee-tron.html)). La Corte Suprema Brasiliana rifiutò l'extradizione di Biggs in Gran Bretagna, poiché il

rapinatore era divenuto padre di un bimbo, ciò che per la legge di quel Paese impedisce l'espulsione. Nel 1981 alcuni ex soldati britannici tentarono di rapirlo per consegnarlo alle autorità di Londra. L'impresa fallì, ma fu lo stesso Biggs che tornò sul suolo inglese nel 2001, immediatamente arrestato e rilasciato otto anni dopo. A seguito di alcuni infarti, perse la voce e l'uso delle gambe. Morì nel 2013.

Con gli anni '70, anche i treni divengono luoghi deputati del terrorismo e dell'intrigo spionistico. Comincia la cronaca, con l'assedio al convoglio n. 734 per Amsterdam, preso in ostaggio dai molucchesi per quasi due settimane, a partire dal 2 dicembre del 1975. La memoria catodica della TV non conserva i ricordi dell'orrore provocato dall'assassinio brutale del macchinista Hans Braam. La successiva resa dei terroristi alle autorità e la fine del contemporaneo assedio al consolato indonesiano di Amsterdam non cancellarono la fatale incrinazione determinatasi nelle vite dei passeggeri coinvolti. I treni passano, ma si fermano, anche. Le stazioni contribuiscono a dilatare la portata narrativa delle strade ferrate nell'attesa dei viaggiatori, nei cambi di linea, nelle consuetudini dei pendolari, negli incontri fuggevoli e nelle relazioni provvisorie. Come quella che intrecciano Laura Lesson e il Dottor Alec Harvey, interpretati da Celia Johnson e Trevor Howard nel capolavoro di David Lean "Breve incontro", scritto da Noel Coward, che trionfò al Festival di Cannes del 1946 e l'anno dopo fu insignito di tre candidature all'Oscar. Il sentimento fra i due nasce appunto in una stazione. Allo stesso modo che fra Frank Rafteris (Robert De Niro) e Molly Gilmore (Meryl Streep) in "Innamorarsi", di Ulu Grosbard (1984). È Kafka e Buzzati al tragicomico la stazione di "Destinazione Piovolaro", diretto da Domenico Paolella nel 1955, dove Totò si esibisce

nella sua maschera più memorabile, quella di Antonio La Quaglia. Bloccato in una stazioncina dimenticata, la sua esistenza si consuma fra aspettative irrealizzate. Non ottiene il trasferimento a Napoli e intorno gli scorre il XX secolo italiano, tra ascesa e rovina del fascismo, trasformismi e furbizie peninsulari. La Quaglia ha del Giovanni Drogo de "Il deserto dei tartari" e del K. de "Il castello".

Non troppo dissimile dal Sergio Rubini de "La stazione" (1990). Qui il mite Domenico è condannato al grigiore di una carriera senza sbocco di capostazione lungo una tratta secondaria. Nemmeno il fortunoso arrivo di Flavia (Margherita Buy) servirà a riscattarlo.

Poi ci sono le stazioni dismesse, o meglio, interi tracciati ferroviari che subiscono la sorte dell'oblio nel rinnovamento delle infrastrutture. Il collegamento Avellino-Rocchetta Sant'Antonio viene eliminato nel 2010. Restano i binari vuoti, presto aggrediti dalla crescita spontanea delle erbacce. Giambattista Assanti, esercente cinematografico avellinese, ne ricava una struggente parabola subappenninica con "Ultima fermata", cui partecipa amichevolmente Claudia Cardinale che ne guadagna un premio per la carriera a Siena. Il soggetto del film sta nell'eredità spirituale e nei segreti affettivi di Domenico Caposela, defunto capostazione. Favolistica e altrettanto impregnata di nostalgia la stazione di "Fermata a Willoughby", uno degli episodi più indimenticabili della prima stagione de "Ai confini della realtà". È il tristissimo epilogo di un povero, tartassato





uomo medio di New che sul treno per casa realizza di avere sprecato la vita a ricorrere l'affermazione nel lavoro, dimenticando se stesso. All'improvviso si accorge di una fermata nuova sulla linea, Willoughby, paesino incantevole che sembra uscito da un racconto di Ray Bradbury. Lì le giornate scorrono tranquille e ci si può sedere a fare quattro chiacchiere, mangiare un gelato, ecc. Talmente idilliaco da nascondere una tragica rivelazione finale.

Dal vero, le stazioni diventano talvolta teatri di catastrofi. L'ordigno a San Benedetto Val di Sambro, il 4 agosto 1974, aggiunge sdegno per il terrorismo. La bomba a Bologna, il 2 agosto 1980 scandisce nel sangue e nell'orrore il prolungarsi degli anni di piombo. Con un'appendice il 23 dicembre 1984, proprio a ridosso del punto in cui era avvenuta l'esplosione del 1974. Il 3 aprile 1989 il deragliamento di una motrice causava la distruzione dello scalo ferroviario di San Severo, in provincia di Foggia, snodo essenziale fra il Gargano e l'Adriatica. Ancora più devastante il rogo alla stazione di Viareggio, il 29 giugno 2009.

Forse, però, la cornice più significativa e rivelatrice del rapporto che l'umanità ha avviato con i treni e le stazioni si trova in un romanzo dello scrittore inglese John Wain, ascrivito alla generazione degli arrabbiati. Si intitola "Un cielo più" piccolo ed è uscito nel 1967. Uno scienziato, Arthur Geary, lascia moglie e figlio per andare a vivere nella stazione londinese di Paddington, dove può semplicemente guardare la gente e i treni che passano.

**I campi ricoperti di fango, chilometri  
di pozze marroni che si susseguono  
senza sosta.  
A mezz'aria un vapore grigio  
che sembra comprimere gli arbusti,  
i dossi, gli appezzamenti di terra  
delimitati da confini invisibili.  
E poi le case, rade, di un colore incerto,  
sperdute e ignote.  
Un torrente già straripato, la carreggiata  
allagata, le automobili che passando  
sollevano onde scure,  
il grande fiume colmo, pronto a  
riprendere possesso della triste campagna.  
E questo treno  
(non manca proprio niente, come vedi)  
che non fa fermate,  
i vetri sporchi e ambiziosi rigati di cose  
che non hanno più un nome.**

*Mauro Fabi*

940° via Po diretto da Mauro Fabi - Supplemento al n. 73 - anno 68

**Conquiste del Lavoro**



Quotidiano della Cisl  
fondato nel 1948  
da Giulio Pastore



Direttore: **Annamaria Furlan** - Direttore Responsabile: Raffaella Vitulano. Proprietario ed Editore: Conquiste del Lavoro Srl. Società sottoposta a direzione e coordinamento esercitata da parte della Coop. Informa Cisl a r.l.. Sede legale: Via Nicotera, 29 - 00195 Roma - C.F./Reg.Imprese Roma: 05558260583 - P.Iva: 01413871003 - Telefono 06385098 - Amministratore unico: Maurizio Muzi. Direzione e Redazione: Via Po, 22 - 00198 Roma - Tel. 068473430 - Fax 068541233. Amministrazione - Uff. Pubblicità - Uff. Abbonamenti: Via Po, 22 - 00198 Roma - Telefoni 068473269 /270 - 068546742 /3, Fax 068415365. Email: conquiste.lavoro@cisl.it Registrazione Tribunale di Roma n. 569 / 20.12.48 - Autorizzazione affissione murale n. 5149 del 27.9.55. "Impresa editrice beneficiaria, per questa testata, dei contributi di cui alla legge n. 250/90 e successive modifiche ed integrazioni". Modalità di pagamento: Prezzo di copertina Euro 0,60. Abbonamenti: annuale standard Euro 103,30; cumulativo strutture Euro 65,00. - C.C. Postale n. 51692002 intestato a: Conquiste del Lavoro, Via Po, 22 - 00198 Roma - C.C. Bancario Intesa Sanpaolo S.p.A. - Filiale 00291 - Roma 29 - IBAN IT14G0306903227100000011011 intestato a: Conquiste del Lavoro, Via Po, 22 - 00198 Roma - Pagamento on-line disponibile su Internet all'indirizzo [www.conquistedellavoro.it](http://www.conquistedellavoro.it)