

Stefano Maggi



# Il tormento di un'idea

Vita e opera di Cesare Pozzo  
(1853-1898)

Terza edizione rivista e ampliata

FrancoAngeli

## Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



*Collana della Fondazione di studi storici Filippo Turati*

diretta da Maurizio Degl'Innocenti e Luigi Tomassini

La collana di storia della Fondazione di studi storici Filippo Turati vuole essere una palestra di libero dibattito storiografico, nel solco della tradizione ideale e culturale democratica e socialista. Aperta alla collaborazione tanto di giovani studiosi quanto di storici affermati, italiani e stranieri, si propone di contribuire al rinnovamento della storiografia italiana dando particolare attenzione alle metodologie nuove e più sensibili al rapporto con la cultura europea e internazionale.

ISSN 2420-9783

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Stefano Maggi

# Il tormento di un'idea

Vita e opera di Cesare Pozzo  
(1853-1898)

Terza edizione rivista e ampliata

FrancoAngeli

Il volume è stato pubblicato con il contributo della Fondazione Cesare Pozzo per la Mutualità.

*In copertina: ritratto di Cesare Pozzo riportato, con firma autografa, all'inizio del libro C. Pozzo, Vent'anni di vita ferroviaria. Storia dell'organizzazione dei Macchinisti e Fuochisti italiani, Milano, Tip. Adolfo Koschitz, 1899.*

Copyright © 2018 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it).*

# Indice

Abbreviazioni	pag.	7
Premessa alla terza edizione	»	9
Introduzione	»	11
1. Il ferroviere	»	14
2. Da Serravalle a Genova: “frangar non flectar”	»	20
3. «Una classe numerosa e bisognevole di soccorsi»	»	30
4. Udine e l'attività pubblicistica	»	41
5. Verso la guida della Macchinisti e Fuochisti	»	48
6. «L'industrie e civile Milano»	»	60
7. Pozzo «personifica la classe»	»	69
8. Il trasloco a Moretta	»	78
9. L'esposizione universale di Parigi	»	86
10. «Non sostituite l'uomo al principio»: azionariato e resistenza	»	92
11. Siena e la “fede socialista”	»	105
12. «Alla causa dei lavoratori tutti»	»	117
13. «Un solo sodalizio, sull'esempio delle ricche, numerose e forti organizzazioni dell'estero»	»	123
14. «Meglio sempre la morte del corpo che quella dell'intelletto»	»	145
<b>Appendice</b>		
Cesare Pozzo, <i>Il macchinista ferroviario</i>	»	153
Cesare Pozzo, <i>Le mie confessioni</i>	»	156
Platone, <i>L'organizzazione dei ferrovieri</i>	»	170
Indice dei nomi	»	193
Le denominazioni della società di mutuo soccorso	»	197
I presidenti della società di mutuo soccorso	»	199



## *Abbreviazioni*

ACPFS	Archivio Centrale del Personale delle Ferrovie dello Stato
ACS	Archivio Centrale dello Stato
ASCG	Archivio Storico del Comune di Genova
ASCS	Archivio Storico del Comune di Siena
ASG	Archivio di Stato di Genova
ASL	Archivio di Stato di Livorno
ASM	Archivio di Stato di Milano
ASU	Archivio di Stato di Udine

Coperto il viso di fumeo strato  
la man callosa, col crin sudato,  
ballonzolando la notte e il giorno,  
riedo, riparto, giungo, ritorno,  
vigile, accorto, fermo il pensier:  
questa è la vita del ferrovier.

Qual dolce cosa, per chi lavora  
trovarsi a casa la notte ognora,  
sedersi al desco gaio e contento,  
se fuor diluvia, se diaccia il vento;  
ma tanto giubilo non può goder,  
il cor paterno del ferrovier.

Cogli occhi gonfi, lasse le membra  
ei barcollando, briaco sembra,  
pure, sfidando scontri e ruine,  
guizza tra monti, scende per crine,  
all'erta sempre, pronto al dover:  
tale la veglia del ferrovier.

Viene la gioia, viene il Natale  
che tra le feste non ha l'eguale,  
guai se lo coglie qualche malanno!  
la multa è certa, sicuro il danno;  
tali le spine del suo sentier,  
ah tutto è nulla pel ferrovier!

Quando il dolore co' suoi s'asside  
quando una vita morte recide,  
a lui che giova sentirsi un core?  
è vana voce, voce d'amore;  
stoico impassibile quale guerrier  
deve combattere il ferrovier.

Sbuffa volando, mostro rovente,  
pena e sciagura per tanta gente;  
se mi risparmi doman la morte  
sarò felice di questa sorte;  
martir negletto del mio dover,  
canto superbo: son ferrovier  
(*Canto del ferroviere*,  
in "Lega Ferrovieri Italiani",  
1° agosto 1895).

## *Premessa alla terza edizione*

Il presente libro è stato pubblicato per la prima volta in occasione del centenario della morte di Cesare Pozzo, chiuso per la tipografia nel gennaio 1998. Il lavoro di ricerca in archivi e biblioteche si era protratto per due anni, fra il 1996 e il 1997. Nel 2004 è uscita una seconda edizione.

A distanza di due decenni dalla prima, l'esaurimento delle copie ha indotto a pubblicare una terza edizione, dato il grande valore degli ideali espressi da Pozzo anche nel contesto di inizio XXI secolo. La Società di mutuo soccorso che porta il suo nome è infatti impegnata a comunicare all'esterno del mondo mutualistico i valori della solidarietà e dell'aiuto reciproco.

L'impianto del libro è rimasto lo stesso, ma la digitalizzazione e l'ulteriore inventariazione di fonti archivistiche hanno consentito di aggiungere qualche tassello mancante a ciò che si sapeva, o di definire quello che nelle memorie dell'epoca era impreciso.

Della famiglia di origine, ad esempio, non si conosceva niente, a parte l'atto di battesimo, con indicati il padre e la madre (reperito alla parrocchia di Serravalle Scrivia).

Dalle nuove fonti, è emerso che Cesare era il primogenito di quattro figli e che il padre non era di Serravalle, come si pensava, ma veniva da Viverone, attuale provincia di Biella. Il padre era nato nel 1808, quindi alla nascita di Cesare aveva già 45 anni.

Inoltre, non si sapeva che Cesare si era trasferito a Genova con la famiglia da piccolo, all'età di due anni, infatti i due fratelli e la sorella erano tutti nati a Genova. Da nuove fonti archivistiche digitalizzate si è anche appreso che a Udine Cesare e la moglie ebbero due ulteriori figli, rispetto ai quattro che si conoscevano, purtroppo morti entrambi in tenera età.

Questi ulteriori dati hanno indotto a rivedere la parte iniziale del libro, con una più approfondita descrizione delle vicende familiari e dei luoghi dove era cresciuto, cioè la Genova degli anni 1850 e 1860, caratterizzata

dal primo sviluppo industriale. Emerge, in sostanza, un legame ancora più forte con il pensiero mazziniano e con il mutuo soccorso delle origini, che proprio nel capoluogo ligure ebbe le sue massime espressioni democratiche.

Infine, si è aggiornata ove necessario la bibliografia in nota ed è stato completamente rivisto l'inserito di immagini, in modo da consentire con la parte iconografica e con le didascalie una sorta di lettura breve della vita e dell'opera di Cesare Pozzo.

Per i nuovi dati inseriti nella terza edizione, è doveroso ringraziare l'Archivio storico comunale di Genova, l'Archivio di Stato di Genova, la Biblioteca di Bolano (La Spezia), l'Archivio di Stato di Udine.

Ringrazio inoltre Ernesto Petrucci, responsabile della Biblioteca della Fondazione FS e Romano Vecchiet, direttore della Biblioteca civica "Joppi" di Udine, per avermi messo a disposizione alcuni libri e documenti di approfondimento. Fondamentale è stato l'apporto di Federico De Palo, responsabile della Biblioteca Cesare Pozzo dei trasporti e della mutualità, che mi ha aiutato nel reperimento di "nuove" fonti storiche.

Siena, settembre 2018

*Stefano Maggi*

## Introduzione

L'avvenire dei ferrovieri, come quello di tutti i lavoratori del mondo, non deve dipendere da coloro che si proclamano loro tutori, senz'essere parte integrale del loro esercito, né da chi afferma essere necessarie per gli umili le armonie sociali tra capitale e lavoro, ma da compagni provati alla loro disciplina, alla loro solidarietà, alle loro ferme risoluzioni.

Lavoratori delle strade ferrate, organizzatevi!... perché siete gli operai della più grande industria di utilità pubblica, perché nel conflitto fra capitale e lavoro assumete un'importanza che non ha confronto; perché avete una missione nobilissima, grandiosa e civile: quella di condurre per il mondo, colla forza del vapore... la civiltà dei lavoratori<sup>1</sup>.

Con queste significative parole, nelle quali erano espressi concetti fondamentali per il movimento operaio, Cesare Pozzo concludeva la premessa alla sua opera maggiore, il libro *Vent'anni di vita ferroviaria*, «frutto di un lungo, indefesso lavoro, esplicito mercé l'esperienza di tanta vita vissuta», come scrisse l'amico e collega ferroviere Attilio Riboldazzi<sup>2</sup> nella prefazio-

1. C. Pozzo, *Vent'anni di vita ferroviaria. Storia dell'organizzazione dei Macchinisti e Fuochisti italiani*, Milano, Tip. Adolfo Koschitz, 1899, p. 20.

2. Attilio Riboldazzi, nato a Landiona (Novara) il 14 ottobre 1864, fu tra i più importanti esponenti sindacali dei ferrovieri negli anni '90. Dal 1889 risulta in servizio con la qualifica di applicato alle Officine del materiale delle Strade Ferrate del Mediterraneo (le notizie sulla posizione lavorativa si trovano sulla *Guida di Milano* di G. Savallo). Nel 1895 sposò Anna Milani, tre anni dopo fu coinvolto nella repressione di fine secolo, condannato a due anni e mezzo di reclusione, a tre anni di sorveglianza e a 3.000 lire di multa, in quanto segretario del giornale della Lega ferrovieri (cfr. *La disciolta Lega Ferrovieri Italiani*, in "Il Treno", 29 luglio 1898). L'11 maggio 1898 fu sospeso dal servizio e poi destituito, si rifugiò in Svizzera a Balerna, vicino a Chiasso (*Dimostrazione degl'indennizzi, sussidi, assegni ecc.*, in "Il Treno", 15 aprile 1899). Nel 1911 si trasferì in Francia, fu na-

ne al testo, pubblicato postumo nel 1899<sup>3</sup>. In tale volume egli analizzava con dovizia di particolari le vicende dei ferrovieri, mettendo in evidenza tutte le problematiche che avevano segnato la crescita dell'associazionismo di mestiere e di categoria. La sintesi non era difficile per lui che dell'attività mutualistica e sindacale aveva fatto una ragione di vita, impegnandosi senza sosta nel periodo di sviluppo delle prime unioni, di cui a metà degli anni '90 rappresentava «in gran parte la storia vivente»<sup>4</sup>.

Con i suoi numerosi scritti, con le innumerevoli conferenze nei principali centri italiani, con il coinvolgimento delle più alte personalità politiche dell'Estrema sinistra<sup>5</sup>, Pozzo aveva provocato un radicale cambiamento di propositi tra i lavoratori delle strade ferrate, i quali divennero negli anni a cavallo tra i due secoli la punta più avanzata nel cammino di emancipazione, grazie ai tanti organizzatori che, addestrati alla sua "scuola", furono in grado di continuarne l'azione.

Nella storia del movimento dei ferrovieri non sempre l'opera di Pozzo è stata messa in luce con il giusto rilievo<sup>6</sup>, nonostante risulti fondamentale. I

turalizzato francese nel 1931. Morì nel 1939 a Salon-de-Provence, all'età di 75 anni (www.filae.com, consultazione del 18 agosto 2018).

3. C. Pozzo, *Vent'anni di vita ferroviaria*, cit., p. VII, prefazione di A. Riboldazzi. Le poche pagine scritte da Riboldazzi come prefazione a *Vent'anni di vita ferroviaria* costituiscono la fonte principale per ricostruire la vita privata di Cesare Pozzo. Nella terza edizione del presente libro, queste annotazioni sono state arricchite e incrociate con i dati demografici conservati e in parte digitalizzati nell'Archivio storico comunale di Genova, nell'Archivio di Stato di Genova, nell'Archivio della diocesi della Spezia e nell'Archivio di Stato di Udine.

4. *Ivi*, p. VIII.

5. Pozzo era in contatto con Carlo Romussi, Pietro Cogliolo, Bortolo Federici, Osvaldo Gnocchi Viani e inoltre con i deputati Antonio Maffi, Felice Cavallotti, Edoardo Pantano, Alessandro Fortis, Napoleone Colajanni, Leonida Bissolati.

6. Sia L. Guerrini, *Organizzazioni e lotte dei ferrovieri italiani (1862-1907)*, Firenze, Sfi, 1957, sia E. Finzi, *Alle origini del movimento sindacale: i ferrovieri*, Bologna, Il Mulino, 1975, trascurano il ruolo di Cesare Pozzo nella crescita dell'associazionismo e nell'individuazione delle rivendicazioni, non rilevando per altro che Pozzo e Platone, considerati come due distinti dirigenti sindacali dei ferrovieri, erano la stessa persona (Cfr. Osvaldo [Gnocchi Viani], *Cesare Pozzo*, in "Avanti!", 20 maggio 1898, p. 2, il quale afferma: «Fra le sue opere le principali sono: *Storia delle Associazioni ferroviarie* in corso di pubblicazione – *Lo spirito di associazione* – *Una escursione a Parigi* libro d'indole tecnica, e molti e molti altri scritti ed opuscoli, parte dei quali firmati col pseudonimo di Platone»). La funzione di Pozzo è invece messa maggiormente in evidenza nelle opere riguardanti la società di mutuo soccorso tra macchinisti e fuochisti: G. De Lorenzo, *La prima organizzazione di classe dei ferrovieri*, Roma, Editrice cooperativa, 1977; G. Checco-S. Stefanelli, *La mutua dei macchinisti e fuochisti. Una storia nella storia del movimento dei ferrovieri*, Milano, Società nazionale di mutuo soccorso tra ferrovieri e lavoratori dei trasporti, 1987. La notorietà di Pozzo anche all'esterno della storiografia ferroviaria è comunque attestata dalla completa scheda *ad nomen* di A. Landuyt, in *Il movimento operaio italiano. Dizionario biografico 1853-1943*, a cura di T. Detti e F. Andreucci, vol. IV, Roma, Editori

travagliati episodi della sua carriera, contraddistinta da alcuni trasferimenti punitivi, dimostrano quanto egli preoccupasse le compagnie ferroviarie e le stesse forze di pubblica sicurezza, perché dedito a una continua propaganda associativa. Dato che tale attività era all'epoca duramente osteggiata, al fine di «far progredire la classe» – come Pozzo amava scrivere – risultava necessaria una particolare abilità, per scuotere i più apatici con un lavoro paziente di risveglio delle coscienze, ma anche per frenare le intolleranze dei più agguerriti. «Non ho mai mancato di ricordare ai miei compagni di innalzarsi nella stima pubblica»<sup>7</sup>, affermava riferendosi alle minacce di uno sciopero, che avrebbe paralizzato la vita nazionale allontanando le simpatie verso i ferrovieri.

La vita di Pozzo, oltre a essere significativa per l'eccezionale «operosità ed energia»<sup>8</sup> e per quanto queste caratteristiche riuscirono a produrre, è emblematica per il tipico cammino interiore di formazione di una coscienza politica propria, dal mazzinianesimo alle idee anarchiche di Bakunin a quelle radicali, con la finale adesione al socialismo. Esemplare pure il percorso evolutivo nel campo economico, con la dedizione dapprima concentrata sul mutuo soccorso, poi estesa alle rivendicazioni sindacali e infine all'«idea sociale»<sup>9</sup>. Pozzo era infatti dotato di una «mente progressiva», come la definì Riboldazzi<sup>10</sup>.

Questa biografia ne ricostruisce soprattutto l'impegno organizzativo, che egli affrontò con intensa passione e meticolosità. La mancanza del carteggio personale ha infatti condizionato la ricerca, inducendo a basare lo studio sui suoi scritti, sulle fonti giornalistiche, sugli atti di Stato civile delle città dove fu residente, e su alcuni documenti di polizia conservati negli archivi di Stato. Nonostante le lacune nelle fonti storiche, emerge comunque in tutto il suo spessore la figura del pioniere: di una persona speciale e quotidiana allo stesso tempo, di uno dei primi uomini totalmente dediti a «plasmare dei cittadini», a «dare un'anima agli inerti»<sup>11</sup>. Nel contesto ideale di progresso, dominante la mentalità di fine Ottocento, Pozzo riteneva che i ferrovieri dovessero assumere un ruolo di guida degli altri operai, poiché erano avvantaggiati per la facilità di contatti a livello nazionale;

Riuniti, 1975, pp. 210-216. Cesare Pozzo è stato anche inserito nel *Dizionario biografico degli Italiani*, n. 85 (2016), nella voce *ad nomen* di S. Maggi.

7. C. Pozzo, *Scritti vari*, Milano, Tip. degli Operai, 1889, p. 16.

8. Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Italiane, *Processo verbale dell'adunanza generale del 23, 24, 25 e 26 aprile 1888*, Milano, Tip. T. Testa, 1888, p. 13.

9. C. Pozzo, *Vent'anni di vita ferroviaria*, cit., p. X, prefazione di A. Riboldazzi.

10. *Ivi*, p. XIII.

11. *Ivi*, p. X.

inoltre erano numerosi, con i medesimi interessi da difendere e gli stessi padroni cui contrapporsi, cioè le poche compagnie ferroviarie che gestivano il servizio su migliaia di chilometri di rete.

## 1. Il ferroviere

Prima che le strade ferrate cominciassero a diffondersi, le imprese di trasporto erano tutte di modeste dimensioni. Anche le più importanti società, in possesso di diverse carrozze per collegare i principali centri, risultavano assai piccole in rapporto a una qualsiasi compagnia ferroviaria. Non esistevano pertanto difficoltà di gestione del personale: il vetturino scortava di solito la carrozza per tutto il tragitto, che era comunque interrotto da molte soste, necessarie per il cambio dei cavalli e per il ristoro dei passeggeri. Con il treno e con il complesso meccanismo ferroviario si vennero invece a creare tutti i problemi di coordinamento propri delle grandi imprese, tra i quali la necessità di dividere il lavoro e di schematizzare le varie funzioni.

Occorreva infatti adattare le “risorse umane” e quelle tecniche a molteplici imperativi, sia interni per raggiungere una maggiore produttività, sia esterni per garantire un’adeguata sicurezza all’esercizio. La ferrovia costituiva del resto la più articolata industria moderna, per il numero di impianti e per i vari settori in cui era divisa al fine di consentire la circolazione dei treni, prodotto di una lunga sequenza di operazioni integrate.

Il movimento ferroviario era disciplinato come un enorme meccanismo, nel quale la regolarità era una garanzia indispensabile e imponeva a tutti i dipendenti di essere puntuali, di essere disponibili a prestare servizio giorno e notte, e soprattutto di non commettere errori, poiché – proprio a causa della forte integrazione del sistema – i comportamenti di un solo ferroviere potevano condizionare il servizio di tutta una linea<sup>12</sup>. Per tutelare l’ordine e la sicurezza fu quindi necessario prevedere una severa disciplina professionale, che rendeva gli impiegati ferroviari alla mercé dei dirigenti delle compagnie e dei superiori immediati, con una gerarchia di tipo militare-sco, in base alla quale era dovuta una completa ubbidienza.

Ferrovieri e dirigenti erano figure nuove nel mondo del lavoro. Data la dimensione delle compagnie, che costituivano in genere le più grandi industrie dell’Ottocento, sia per il capitale investito sia per il numero di operai, si affermò una distinzione netta tra proprietà e direzione. Era infatti impossibile per un imprenditore gestire direttamente una ferrovia senza

12. G. Ribeill, *La révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870)*, Paris, Belin, 1993, p. 336.

uno staff di dirigenti, che rappresentarono i primi amministratori aziendali moderni<sup>13</sup>.

Ma ancora più caratteristica era la figura professionale del ferroviere, che suscitò in Italia e in altri paesi europei una particolare attenzione da parte di scrittori, giornalisti e pensatori. Uno dei primi a esprimersi sul significato della strada ferrata per il mondo del lavoro fu il socialista utopista Pierre-Joseph Proudhon, secondo il quale il “macchinismo” ferroviario avrebbe determinato dequalificazione professionale e degradazione sociale, creando una grande quantità di servi dell'epoca moderna<sup>14</sup>. I ferrovieri passavano la vita in mezzo al frastuono dei treni, sottoposti a una vera e propria schiavitù nei confronti dei rigidi regolamenti aziendali, precocemente emanati per ogni settore delle strade ferrate.

Già a metà Ottocento le compagnie concentravano un alto numero di persone nelle officine di costruzione e riparazione del materiale rotabile, nonché nei depositi locomotive e nelle principali stazioni. Gli operai di officina erano del tutto simili a quelli dell'industria meccanica e gli impiegati a quelli della burocrazia, mentre i ferrovieri addetti alla circolazione dei treni rappresentarono una vera novità: furono tra i primi dipendenti civili a vestire l'uniforme e soprattutto i primi a portare l'orologio nel taschino, adeguandosi e abituandosi alla società tecnologica con molto anticipo rispetto a tutti gli altri lavoratori.

Un servizio ferroviario efficiente presupponeva infatti il rispetto dell'orario, che doveva essere considerato intangibile sia dai ferrovieri che dai viaggiatori, l'opposto delle tabelle indicative delle vecchie diligenze. Il legame con il tempo era quindi molto stretto, come dimostra la rigorosa registrazione delle ore e dei minuti sui documenti di viaggio, nonché il fatto che l'orologio di ogni stazione veniva rimesso quotidianamente sulla base di un orario preciso diramato di solito per dispaccio telegrafico prima del passaggio dei treni del mattino. Gli orologi in dotazione al personale erano addirittura protetti da eventuali manomissioni tramite la “piombatura”, apposta dal capo stazione incaricato della consegna<sup>15</sup>.

Precise norme furono inoltre adottate per disciplinare il movimento dei convogli, contrapponendosi alla sostanziale libertà che vigeva sulle strade ordinarie, al fine di evitare disastri. Tali norme, in seguito codificate in

13. Cfr. A.D. Chandler, *La mano visibile. La rivoluzione manageriale nell'economia americana*, Milano, FrancoAngeli, 1981, pp. 165-189.

14. P.J. Proudhon, *Système des contradictions économiques, ou philosophie de la misère*, Paris, Garnier, 1850, seconda ediz., pp. 175-176; cit. da G. Ribeill, *La révolution ferroviaire*, cit., p. 337.

15. A.F. Pizzorno, *Manuale di movimento per il personale addetto alla circolazione dei treni sulle Ferrovie Italiane dello Stato*, Milano, 1910, p. 338.

puntuali istruzioni per ogni qualifica<sup>16</sup>, sancivano molteplici obblighi per i ferrovieri, rendendo tutto il sistema in teoria simile a un congegno di precisione. Ma i regolamenti ferroviari divennero ben presto noti per essere complicati fino all'eccesso: applicandoli alla lettera risultava impossibile far circolare ordinatamente i convogli e si causavano forti ritardi, dovuti agli innumerevoli controlli prescritti per la sicurezza, molti dei quali erano costantemente omessi nell'esercizio quotidiano. In caso di incidenti, tuttavia, le compagnie e la magistratura si appellavano alle norme vigenti, impartendo punizioni agli agenti coinvolti. Anche per le più piccole mancanze, che non causavano problemi al traffico dei treni, venivano inoltre inflitte ai lavoratori cospicue multe<sup>17</sup>.

Il tratto più originale della professione del ferroviere era la grande responsabilità penale e civile, cui la maggior parte degli agenti andava incontro nello svolgimento dei propri compiti. Sebbene i regolamenti di servizio includessero prescrizioni da rispettare, in realtà i contenuti concreti nell'esecuzione del lavoro erano appannaggio esclusivo del dipendente, che si trovava spesso solo di fronte a decisioni da prendere con immediatezza. Ogni ferroviere, anche quello dei gradi più bassi, aveva dunque attribuzioni di notevole peso, ben lontane dal ripetitivo e alienante lavoro di fabbrica, svolto sotto il controllo di inflessibili sorveglianti senza avere alcun margine di iniziativa<sup>18</sup>.

Se da una parte l'opera dei ferrovieri del "servizio attivo" – come venivano allora definite le mansioni legate alla circolazione dei convogli – era in sostanza più libera di quella industriale, dall'altra la disciplina era molto forte, ma soprattutto era gravoso l'orario di lavoro, dovendo in molte linee garantire un servizio continuo sulle 24 ore. Per alcune qualifiche, come i capi stazione dei centri minori e i guardiani dei passaggi a livello, tale esigenza si traduceva in un impegno costante, intervallato da qualche ora di riposo soltanto nei momenti in cui non passavano treni, che all'epoca non erano numerosi come oggi neppure sulle linee più importanti. Anche i frenatori erano spesso sottoposti a turni massacranti, dovendo scortare i treni per tutta la loro percorrenza. Il lungo impegno giornaliero e la responsabilità personale erano compensati da un elevato stipendio, concesso tuttavia con modalità complesse e inedite nel mondo lavorativo.

Il "nesso salariale", cioè il rapporto che legava il prestatore d'opera all'imprenditore, aveva introdotto all'inizio della rivoluzione industria-

16. Cfr. per esempio Strade Ferrate del Mediterraneo, *Regolamento per il servizio dei Macchinisti e Fuochisti*, Milano, Civelli, 1895.

17. Cfr. A. Catelani, *Vita ferroviaria*, Roma, Tip. dell'Unione cooperativa editrice, 1894, pp. 10-11.

18. Cfr. S. Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2017, pp. 30-35 e pp. 120-126.

le una novità significativa rispetto al precedente sistema di retribuzioni. Mentre prima l'operaio veniva pagato a cottimo, cioè per la merce ultimata indipendentemente da quanto avesse impiegato a produrla, con l'affermarsi del sistema di fabbrica questo metodo fu sostituito dalla retribuzione a ore, quindi per un certo periodo di tempo, senza un legame diretto con la quantità e qualità realizzata. Il salario a ore rendeva però indispensabile un'accurata vigilanza da parte dei guardiani, essendo di solito il rendimento assai basso. Per ovviare al problema, si cercò anche di recuperare la retribuzione a cottimo, al fine di spingere il salariato ad accelerare l'attività in modo da aumentare i guadagni. Occorreva tuttavia trovare l'equivalente monetario del lavoro da ciascuno prodotto, poiché ogni operaio svolgeva soltanto una parte del ciclo produttivo. In alternativa al cottimo poteva però essere concessa una paga oraria minima, aumentata di premi volti a migliorare la prestazione<sup>19</sup>.

Tali incentivi vennero adottati fin dall'inizio nella retribuzione dei ferrovieri, introducendo una serie cospicua di "competenze accessorie", indennità il cui importo era maggiore e il cui contenuto era molto più diversificato rispetto alle analoghe voci salariali di altri lavoratori. L'adozione di numerosi premi fu dovuta al fatto che i lavoratori delle ferrovie non potevano essere efficacemente controllati dai sorveglianti al soldo delle compagnie, dato che prestavano il loro servizio sparsi su tutto il territorio nazionale, lungo i binari, in stazione, a bordo dei treni, in isolati uffici telegrafici, e – come già detto – erano dotati di una notevole responsabilità e autonomia nella prestazione del servizio anche ai gradi più bassi: i casellanti dovevano chiudere le barriere al passaggio dei convogli ed erano soli con il proprio orologio o talvolta con il telegrafo in aperta campagna. Allo stesso modo i capi treno rispondevano della marcia del convoglio, della sicurezza dei viaggiatori e di tutte le incombenze della circolazione. I macchinisti e i fuochisti erano responsabili dell'efficienza dei mezzi e soprattutto del rispetto dei segnali, fondamentale perché non si verificassero incidenti ferroviari.

In questa situazione di relativa indipendenza, il solo mezzo per aumentare la produttività era quello di accordare incentivi, che per gli addetti ai treni andavano dai premi di economia del combustibile e delle materie grasse, ai premi per la regolarità nella marcia (con i recuperi dei ritardi), alla concessione di soprassoldi per i chilometri percorsi ogni mese, e di indennità per il servizio notturno. Per il personale delle stazioni furono istituiti premi legati al risparmio di stampati, oggetti di cancelleria, combustibili, sostanze illuminanti ecc., oltre ai compensi per servizio notturno e per località disagiate<sup>20</sup>.

19. F. Tajani, *I salari incentivi*, in "Annali di Economia", anno VI, 1930, p. 10.

20. L. Loria, *Le strade ferrate*, vol. II, Milano, Hoepli, 1892, pp. 436-440.

Trovandosi a operare in un settore atipico, per orari e professionalità, rispetto alla società esterna, un settore legato alla modernizzazione tecnologica che sembrava simboleggiare la stessa civiltà in cammino, i ferrovieri svilupparono un forte spirito di corpo, che li portò ovunque a distinguersi tra i lavoratori e ad acquisire la coscienza di essere in qualche modo più importanti rispetto agli altri settori operai.

Vivere nell'ambiente delle strade ferrate influenzava anche il modo di pensare di mogli e figli, che si trovavano a risiedere all'interno delle stazioni, degli scali e dei caselli perché il lavoro "in Ferrovia" – come si diceva con orgoglio – imponeva una costante presenza sul posto. La professione condizionava quindi strettamente gli aspetti sociali, e non solo i ferrovieri ma anche i familiari tendevano a fare amicizia tra loro, accrescendo un senso di comune appartenenza<sup>21</sup>. Proprio per questo carattere pervasivo dell'impiego si formarono numerose famiglie ferroviarie, con i figli che seguivano il mestiere del padre, spesso incoraggiati dalle stesse compagnie, le quali preferivano assumere chi era cresciuto intorno ai treni perché già educato alle specifiche esigenze del servizio<sup>22</sup>.

Con la crescita delle reti furono pure coniate numerose parole ed espressioni, necessarie a esprimere nuovi concetti, nuove pratiche, nuove tecniche. Alcune di queste parole, come locomotiva, treno, binario, stazione ecc., entrarono nel linguaggio corrente, ma la maggior parte di esse rimase all'interno del mondo ferroviario, formando un gergo che solo i ferrovieri usavano e comprendevano per descrivere le varie operazioni legate al traffico dei convogli. Anche questo particolare linguaggio, più ricco e radicato di quello dei vari comparti industriali o della pubblica amministrazione, contribuì a cementare l'*idem sentire* della categoria<sup>23</sup>.

All'esterno i lavoratori delle strade ferrate godevano di un singolare prestigio, che non era solo di carattere materiale, ma persino politico e culturale. Si trattava di una vera e propria "aristocrazia operaia", considerando il livello e la regolarità dei guadagni<sup>24</sup>. Quest'ultimo aspetto, oggi acquisito

21. Cfr. G. Ribeill, *Les cheminots*, Paris, La Découverte, 1984, pp. 96-97. Il più significativo racconto della vita ferroviaria nel XIX e XX secolo è stato scritto da Henri Vincenot, pittore e scrittore, figlio e nipote di ferrovieri e ferroviere lui stesso: *La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1975.

22. M. Baroli, *Les cheminots*, Paris, Atlas, 1987, p. 56.

23. Cfr. J. Simmons, *The Victorian railway*, New York, Thames & Hudson, 1991, p. 174.

24. L'espressione "aristocrazia operaia" è stata utilizzata fin dall'Ottocento per designare alcune categorie e comparti del mondo del lavoro meglio pagati, meglio trattati e considerati più rispettabili della massa del proletariato. Almeno sei sono i fattori che consentono di definire un'aristocrazia operaia: il primo, che riguarda appunto il livello e la regolarità dei guadagni, risulta il più importante, essendo il solo sul quale esistono informazioni complete, tali da consentire di operare confronti; seguono: le prospettive di sicurezza sociale; le condizioni di lavoro; i rapporti con gli strati sociali inferiori e supe-

da molti dipendenti e per tale motivo trascurato, era fondamentale nell'Ottocento. Un guadagno certo comportava una rilevante sicurezza sociale, appannaggio di ristretti strati del mondo lavorativo e perciò privilegio di eccezionale significato.

Distinti per reddito, costume e *forma mentis*, i ferrovieri – a parte i centri sede di officine di riparazione, dove erano di solito i più numerosi – rappresentavano una parte minoritaria del lavoro industriale, ma allo stesso tempo un settore trainante preso a modello dagli altri lavoratori. Anche nella vita quotidiana dei quartieri operai il ferroviere godeva di una posizione di tutto rispetto, conducendo una vita dignitosa «e non esclusivamente fondata sulla necessità o subordinata ai bisogni della sopravvivenza economica»<sup>25</sup>. Tale aspetto era simboleggiato dalla maniera elegante di vestire, segno distintivo per tutti importante nel XIX secolo, e dal fatto che erano legati al loro mestiere da solidarietà, responsabilità, fedeltà, con un vero e proprio “spirito di corpo”<sup>26</sup>.

Nell'universo ferroviario, suddiviso in una miriade di mansioni, gli addetti al movimento dei treni rappresentavano poi un ceto ancora più particolare e vivevano di solito in una dimensione propria condivisa soltanto con i colleghi delle stesse qualifiche. La mattina non lasciavano la casa per “andare a lavoro” ma per “entrare in servizio”, un'espressione tipica che esprimeva la convinzione di svolgere una professione importante e distinta da quelle comuni. Anche per designare il loro inquadramento nella scala gerarchica, i macchinisti, i conduttori, i manovratori non usavano in genere il termine “operaio”, preferendo quello di “agente”, che meglio caratterizzava le attribuzioni non puramente manuali.

La figura professionale più caratteristica era senza dubbio quella del macchinista, la cui denominazione derivava dall'americano *machinist*, cioè addetto alla macchina, quindi non un semplice guidatore ma un vero e proprio meccanico, che oltre a condurre la locomotiva a vapore doveva anche essere in grado di provvedere alla manutenzione della stessa e alle piccole riparazioni. I macchinisti sono sempre stati guardati con ammirazione: nell'Ottocento la locomotiva a vapore rappresentava infatti la principale immagine del progresso e coloro che la guidavano godevano ovviamente di una rilevante autorevolezza, nonostante le durissime condizioni di vita cui erano sottoposti; condizioni che li portavano talvolta a

riori; le condizioni generali di vita; le prospettive di avanzamenti per il lavoratore e per i figli (E.J. Hobsbawm, *L'aristocrazia operaia nella Gran Bretagna del XIX secolo*, in *Studi di storia del movimento operaio*, Torino, Einaudi, 1978, pp. 317-318).

25. D. Jalla, «Perché mio papà era un ferroviere...». Una famiglia operaia torinese dei primi del Novecento, in “Rivista di Storia Contemporanea”, anno IX, gennaio 1980, p. 45.

26. D. Rops, *Il ferroviere non ammette mediocrità*, in A. Lodolini, *Il ferroviere. Realtà e mito*, Roma, Centro editoriale d'iniziativa, 1961, p. 86.