

EDIZIONI *LA FRECCIA*

FONDAZIONE



L'ITALIA DEL TRENO

a **COLORI**

ANNO I - NUMERO 02 - SETTEMBRE 2014



1905-2014 UNA STORIA LUNGA 109 ANNI

A photograph of three railway staff members in uniform on a train platform. They are wearing light blue short-sleeved shirts and dark blue caps with the FS logo. The man on the right is holding a box of 'treno' brand tissues. The background shows a train with windows and a platform railing.

« ADDII, FISCHI NEL BUIO, CENNI DI TOSSE
E SPORTELLI ABBASSATI. È L'ORA.»

Eugenio Montale

*In copertina: operazioni di manovra
con la locomotiva a vapore 835
impegnata nella composizione
di un treno misto.
Roma Smistamento (1973)*

*A destra: manovratore con la
tipica bandiera rossa.
Milano Smistamento (1962)*



SOMMARIO

a **COLORI**
ANNO I - NUMERO 02 - SETTEMBRE 2014

- 08 **C**ome una ragnatela...
- 10 **O**rgoglio per berretto e divisa
- 12 *PASSAGGIO A LIVELLO*
- 16 **L**ocomotive e maestri
- 18 *IN CABINA DI GUIDA*
- 22 **DOPPIO BINARIO**
- 24 *LA STAZIONE: ARRIVI E PARTENZE*
- 28 **O**perai a viso aperto
- 30 *FERROVIE IN ROSA*
- 34 **R**iconoscersi comunità
- 36 **I**mpegno senza ma

LA FRECCIA

REGISTRAZIONE TRIBUNALE DI ROMA N° 284/97 DEL 16/5/97
L'Italia del treno

© Ferrovie dello Stato Italiane SpA
Tutti i diritti riservati. Nessuna parte del supplemento può essere riprodotta, rielaborata o diffusa senza il consenso espresso dell'editore.

EDITORE



Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
www.fsitaliane.it - lafreccia@fsitaliane.it
DIRETTORE RESPONSABILE Federico Fabretti
PROGETTO EDITORIALE Claudia Frattini
CAPO REDATTORE Claudia Frattini
COORDINAMENTO EDITORIALE Francesca Ventre
REALIZZAZIONE E PROGETTO GRAFICO Giovanna Di Napoli
IN REDAZIONE Gaspare Baglio, Serena Berardi, Luigi Cipriani, Silvia Del Vecchio,
Cecilia Morricio, Vincenzo Tafuri

PHOTO EDITING Giovanna Di Napoli, Antonio Stanga, Vincenzo Tafuri
HANNO COLLABORATO Sandra Romiti, Cataldo Vena



Fondazione FS Italiane
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
www.fondazionefs.it
DIRETTORE Luigi Cantamessa
ASSISTENTE EDITORIALE Ernesto Petrucci
SELEZIONE FOTOGRAFICA Antonio Stanga
FOTO Archivio Fondazione FS Italiane

STAMPA



Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)
Tel. 081/8906734 - info@graficanappa.com



CONCESSIONARIA DI PUBBLICITÀ



Via Melzi d'Eril, 29 - 20154 Milano
Tel. 02/76318838 - info@emotional srl.com

SI RINGRAZIANO



INTRODUZIONE

di Luigi Cantamessa
(Direttore Fondazione FS Italiane)

« Il treno, la ferrovia, la stazione sono così fortemente presenti nel nostro immaginario che possiamo essere indotti a pensarli come un elemento permanente dell'esperienza umana »

Le parole di Remo Ceserani, illustre storico della letteratura comparata, sono la migliore introduzione alla seconda monografia dedicata alla Fondazione FS Italiane.

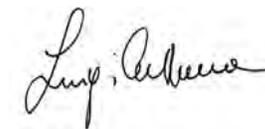
La Ferrovia, con il pulsare rumoroso delle attività nelle stazioni, il movimento continuo dei treni, l'affermazione della tecnica sui ritmi della vita e del lavoro umano, costituisce il nucleo narrativo di questo secondo appuntamento monografico: *L'Italia del treno - a Colori*.

I colori sono quelli delle tante foto che ci parlano del funzionamento di un mondo fatto di impegno, responsabilità e duro lavoro svolto quotidianamente per garantire un servizio essenziale per il Paese.

L'Italia che tentiamo di narrare per immagini è quella che, superate le durezze del secondo dopoguerra, inizia a correre

velocemente sui binari dello sviluppo economico, sociale e professionale: sono gli anni '50, '60 e '70 con tutto il loro carico di speranze, realizzazioni tecniche e mutamenti che traspiono con forza da queste immagini provenienti dai nostri archivi.

Abbiamo voluto rappresentare, in modo preminente, uomini e donne in divisa da ferrovieri che si sentono uniti da un impegno comune, da un forte spirito di servizio, orgogliosi della propria identità professionale, direi della loro specificità, consapevoli di svolgere una funzione importante per il bene comune. Ma anche alcuni aspetti di socialità collettiva che hanno disegnato profondamente i caratteri identitari della categoria dei Ferrovieri italiani.





« SOTTO...FILANO LE RUOTE, MARCIANO I TRENI,
...FINO ALLE STAZIONI, CHE INNALZANO, COME
PRUE, IMMOBILI...UN FRONTONE D'ORO »

Émile Verhaeren

*A sinistra: agenti del Servizio
Movimento impegnati nella
cabina della sella di lancio per la
composizione di treni merci.
Scalo di Bologna S. Donato (1960)*

*Sotto: agente di stazione durante la
manovra di scambi a mano
per la composizione
di un treno merci (1980)*



Pensate a una carta geografica dell'Italia con città, borghi e paesi uniti da collegamenti che, senza soluzione di continuità, arrivano sino alle isole e attraverso i valichi alpini entrano in Europa. Su questa rete, migliaia di treni vanno avanti e indietro 24 ore su 24: superevoli, diurni, notturni, regionali e merci. Corrono lungo le linee ferroviarie del Paese, fermandosi e ripartendo carichi di persone o cose, incrociandosi e sfiorandosi senza il minimo errore su una rete di scambi, segnali e fili fitta come la gigantesca tela di un ragno e precisa al millimetro come un orologio. Un meccanismo con ruote, leve e congegni elettronici, che deve funzionare in sincronia e con precisione: grande l'Italia, grande la rete dei binari, grande l'orologio. Il bilanciere sta a Roma, l'ultima rotella gira al Brennero e a Porto Empedocle, in Sicilia. Ma per far correre in sicurezza i treni occorrono soprattutto uomini che, con i loro pensieri e le loro capacità, sanno di garantire ogni giorno la vita e il buon funzionamento di una casa comune: la ferrovia.

Come una ragnatela...

« ADOMBRATI DALLA VISIERA DELLO STESSO
BERRETTO REGOLAMENTARE, VOLTA A VOLTA LISTATO
DI GALLONI D'ORO, D'ARGENTO, DI LANA ROSSA »

Mario Dell'Arco

I ferrovieri sono stati i primi tra i lavoratori civili a vestire una divisa. Essi portano sui berretti e sui risvolti delle giacche i simboli e i colori di mestieri e mansioni tra i più diversi.

Cosa li unisce? Il senso di un dovere da compiere fedelmente, giorno per giorno: il macchinista a Napoli come il dirigente centrale a Roma, il deviatore lombardo come il capotreno fiorentino o siciliano.

Tutti, nel tempo, hanno mantenuto un comune senso di appartenenza, un medesimo attaccamento al lavoro, uno stesso spirito di sacrificio e di dedizione al servizio: il capostazione con la sua impeccabile divisa e il suo appariscente berretto rosso che oggi lavora nelle grandi stazioni Alta Velocità e il casellante che in passato sorvegliava il passaggio a livello, calzando orgoglioso il suo semplice berretto col fregio a fondo rosso e il filetto arancione.

Una storia lunga che caratterizza ancora l'identità contemporanea delle Ferrovie dello Stato Italiane.

*A destra: personale di bordo del
Frecciarossa. Roma (2013)*

*Sotto: dirigente movimento in attesa
del treno. Linea Fortezza-San
Candido (1955)*



Orgoglio per
berretto e divisa

« LA VELOCITÀ DEL TRENO COSTRINGE IL PAESAGGIO
ATTRAVERSATO A DIVIDERSI IN DUE PAESAGGI
GIRANTI IN SENSO INVERSO ALLA SUA DIREZIONE »

Filippo Tommaso Marinetti

PASSAGGIO

A LIVELLO



Molti italiani ricordano migliaia di passaggi a livello che complicavano la circolazione su ogni strada statale o sperduta nella campagna. Eppure per molti questa barriera è rimasta nella memoria come il punto da dove si assisteva a uno spettacolo. Da bambini, incollati al finestrino dell'auto, mentre i genitori sbuffavano, si attendeva l'arrivo di un treno o addirittura del Settebello con la sua livrea grigio-verde e le forme sinuose.

Sopra: 1. manovale di stazione impegnato nella manovra di un passaggio a livello. Alto Adige (1957)
2. passaggio a livello chiuso in attesa del transito del treno. Brindisi (1960)

Sopra: 3. passaggio a livello sulla linea Milano-Gallarate (1958)
4. passaggio a livello sulla linea del Cadore Padova-Calalzo (1964)

E le marmotte? Sono quelle strane piccole casette a strisce bianche e nere che fanno capolino nei grandi scali ferroviari. Così definita nel gergo dei ferrovieri, la marmotta è un segnale basso che governa la circolazione nei reticolati di binari, apparentemente caotici. Questo manufatto, che spunta dal terreno come il roditore da cui prende nome, vigila avvisando il personale di macchina e di stazione durante le attività di manovra.

PASSAGGIO A LIVELLO

A destra: transito al passaggio a livello di un tipico veicolo bagagliaio/postale.
Linea Milano-Lecco (1972)

- Sotto: 1. segnale basso per le manovre chiamato dai ferrovieri "marmotta"
2. passaggio a livello a semibarriera (1962)
3. passaggio a livello con transito di un'automotrice ALn 990.
Linea Milano-Pavia (1961)



« TU GUARDAVI ESPERTO I MANOMETRI, LE VALVOLE
DOCILI, I SEGNALI MUTEVOLI E LA VIA PERFIDA
LUCIDA E LABILE »

Adolfo De Bosis

*A sinistra: locomotiva a
vapore Gr. 741 pronta alla
partenza. Fortezza (1970)*

*Sotto: operai impegnati nella
revisione del biellismo
di una locomotiva a
vapore Gr. 741 (1958)*

Il macchinista è senz'altro la figura ferroviaria che in ogni tempo ha colpito di più l'immaginario e il senso comune dei viaggiatori.

La denominazione sottolinea l'aspetto complesso di questo mestiere: è l'uomo addetto alla macchina, se ne occupa in tutti i suoi aspetti e non solamente per guidarla. Egli è quindi anche un meccanico che, oltre a condurre la locomotiva a vapore, deve provvedere alla sua manutenzione e alle piccole riparazioni. In passato chiamato "muso nero", era guardato con particolare ammirazione, dato che la locomotiva rappresentava la principale immagine del progresso. Diventarlo era il tipico sogno di ogni bambino, affascinato da un mondo magico fatto di lucidi ingranaggi, leve, comandi, quadranti, velocità e fragore assordante. L'epica che circondava questo mestiere traeva alimento anche dalle durissime condizioni di vita: orari di lavoro molto lunghi, esposizione alle intemperie e livelli di tensione altissimi.



1
Locomotive e maestri

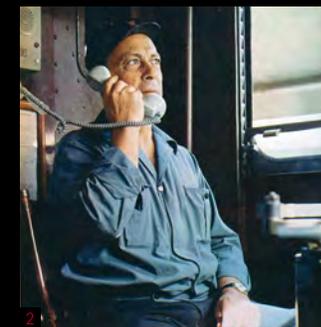


IN CABINA DI GUIDA

A sinistra: macchinista impiegato nel servizio di manovra per la composizione di un treno merci. Roma Smistamento (1970)

Sotto: 1. cambio personale di macchina sulla locomotiva diesel D.343 alla testa di un Espresso da Milano per la Calabria (1980)

2. macchinista in cabina di guida con il primo Telefono Terra Treno (1968)



A destra: banco di manovra della locomotiva E.444 (1977)



Sotto: prima locomotiva ad azionamento elettronico E.633 con personale di bordo, di macchina e di stazione (1980)



A sinistra: banco di manovra di un ETR 480 (2012)

Sotto: macchinisti di 1° classe alla condotta dell'elettreno ETR 300 Settebello (1960)



DOPPIO BINARIO



A sinistra: locomotiva E.428 a traino di un Espresso con WL (1970)

Sopra: 1.- 2. Rapido con locomotiva E.444 e carrozze Gran Comfort (1979)

3. Rapido Rialto Torino-Trieste, Venezia (1965)

4. mock-up Frecciarossa 1000, Rimini (2012)

Settebello, Ambrosiano, Vesuvio, Freccia della Laguna, Palatino, Tiziano, Peloritano, Genova Sprint, Adriatico, Rialto e Aurora: nomi altisonanti per convogli speciali che hanno viaggiato con prestigio lungo le principali linee FS, collegando tante città italiane. Non a caso classificati come treni rapidi, belli da vedere, confortevoli ed eleganti, hanno esportato in Europa una delle più importanti pagine del made in Italy e della storia ferroviaria.

A destra: viaggiatori in partenza da Firenze per la Versilia. Treno del Mare (1961)

Sotto: 1. viaggiatori scendono da una automotrice ALn 773 impegnata in un servizio Rapido (1960)

2. viaggiatrice sale su un Espresso a lunga percorrenza dopo aver lasciato la vettura sul carro auto al seguito (1969)



LA STAZIONE ARRIVI
E PARTENZE

A destra: 1. biglietteria con viaggiatori in partenza per le ferie pasquali. Roma Termini (1955)

2. viaggiatori in arrivo con Espresso da Milano. Roma Termini (1959)

3. biglietteria FS rilascia agevolazioni per i viaggi dei militari (1969)

Sotto: quadri orario di stazione consultabili al pubblico (1963)



Sotto: Accelerato con vettura ex 3^a classe. Linea Genova-Pisa (1964)



« C'ERA UN ORGOGLIO DA TENERE ALTO
ANCHE SE I TEMPI ERANO MAGRI,
MA FORSE PROPRIO PER QUESTO ERANO BELLI »

Roberto Mattioni

Nel primo Novecento i ferrovieri rappresentarono le nuove figure del mondo professionale.

Nel 1905, con la nascita delle Ferrovie dello Stato, le qualifiche e i mestieri furono inquadrati e definiti in un mansionario, da quel momento il “vangelo” identitario della categoria. Scorrendolo si contano più di un centinaio di mansioni suddivise tra operai delle officine, tecnici addetti alla manutenzione dei binari, degli impianti elettrici e del materiale rotabile; macchinisti, fuochisti, personale viaggiante (capitreno, conduttori, frenatori) e di stazione. Nell'anno 1900 i dipendenti superavano le 102mila unità ed erano i lavoratori specializzati più numerosi d'Italia, un'eccellenza operaia caratterizzata da un attaccamento al mestiere imparato e praticato per tutta la vita. Rispetto al resto del mondo industriale, inoltre, le attività ferroviarie erano caratterizzate da un alto grado di responsabilità individuali e da una complessa struttura normativa che richiedeva una severa selezione a tutti i livelli.

A destra: operaio del Servizio Lavori durante una visita in galleria (1975)

Sotto: operai impegnati nella manutenzione di un Frecciargento ETR 600 (2014)



Operai a viso aperto



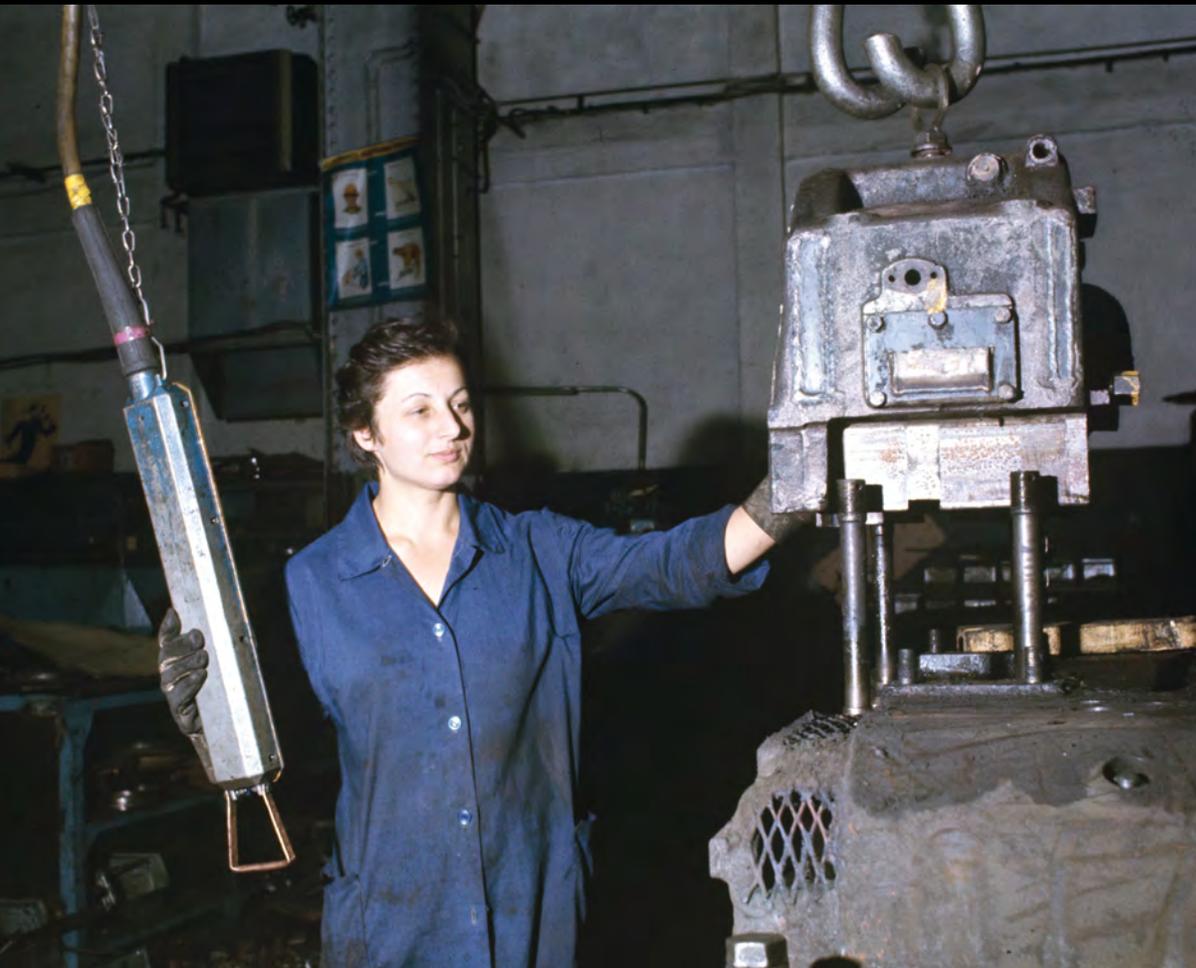
Pagina a fianco: lavoratrici a confronto nel tempo. Conduttore in procinto di prendere servizio, Torino (1969), e personale di Assistenza, Milano Centrale (2014)

A sinistra: dirigente movimento e capostazione, con divisa al femminile dal tipico berretto rosso, insieme al personale di bordo. Roma (1972)

*Sotto: 1 conduttore in attesa di prendere servizio sull'Espresso Milano-Lecce. Milano Centrale (1975)
2 manovratrice con la tipica bandiera rossa per l'esposizione dei segnali di manovra. Roma Smistamento (1980)*

FERROVIE IN ROSA



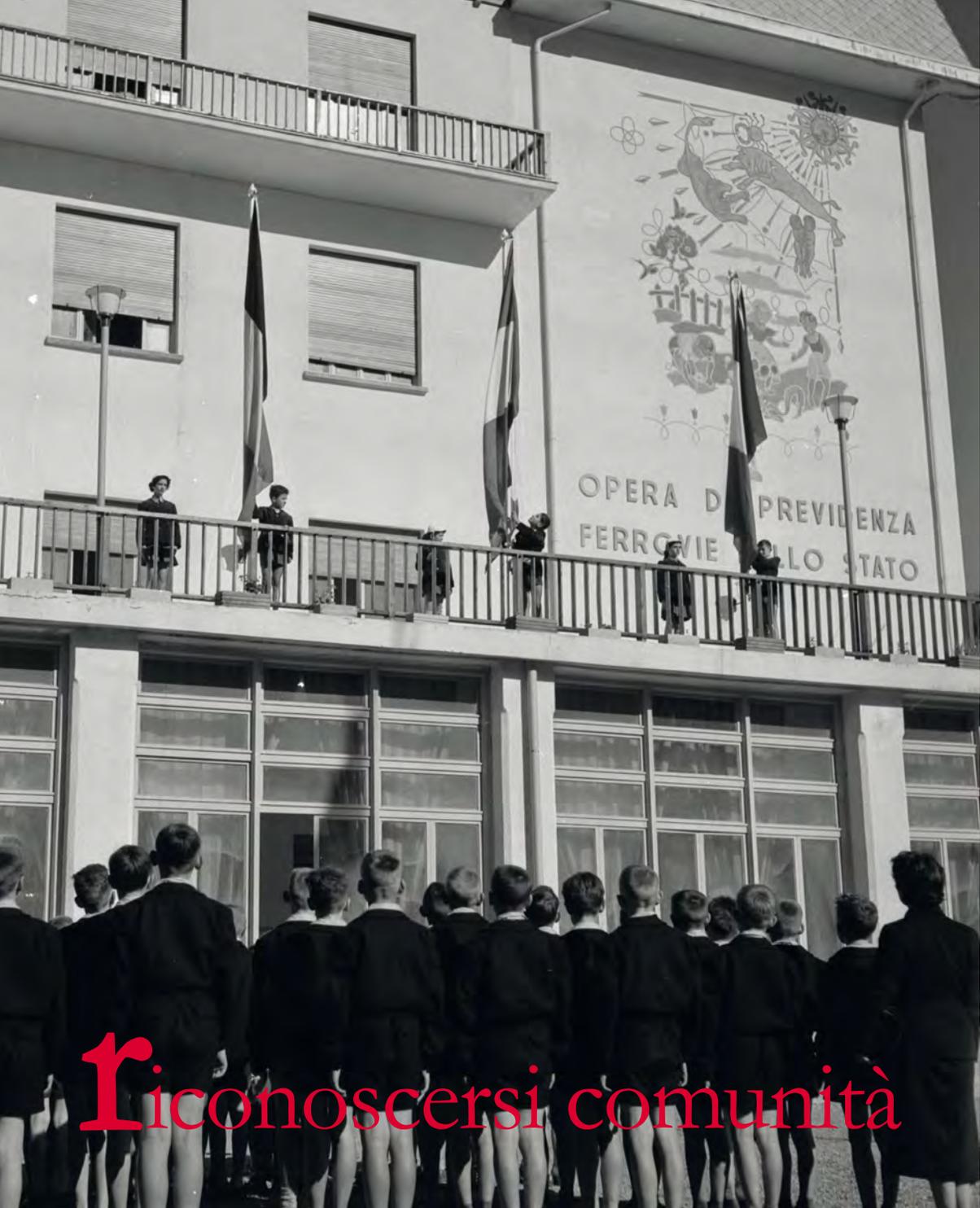


Sopra: operaia delle Officine Grandi Riparazioni. Foligno (1975)

Sotto i cappelli rossi da capostazione si nota un velo di fard e gli occhi ornati di mascara. Dagli uffici escono voci più gradevoli di prima. La richiesta «biglietto prego» è pronunciata da lineamenti delicati, le mani che forano il biglietto sono curate e le unghie smaltate. Dagli anni '60 le donne entrano in ferrovia, macchiniste e operaie comprese. Anche la vita sociale, da organizzare tra famiglia, mariti e professione, cambia colore.

A destra: capotreno su Espresso internazionale Roma-Holland Express (1970)





« TUTTO QUELLO CHE È IL SEMPLICE SEGRETO
D'UNO STILE DI LAVORO CHE HO AVUTO IN EREDITÀ...
RIAFFIORA NELLE MIE FIBRE E NEL MIO CUORE »

Riccardo Forte



*A sinistra: colonia climatica
per i figli dei ferrovieri (1968)*

La vita quotidiana dei ferrovieri e dei loro familiari fu, sin dall'inizio, profondamente condizionata dall'ambiente in cui vivevano e lavoravano.

Nel Novecento, attorno agli scali e agli impianti, nacquero veri e propri quartieri costituiti dalle "case dei ferrovieri", che da 23mila nel 1905 passarono a 49mila nel 1938. A partire dagli anni '20 si sviluppò una vasta politica sociale da parte dell'Azienda FS che, in cambio del forte spirito di corpo, della disciplina e del pesante impegno orario richiesti, concesse ai dipendenti una serie di misure e provvidenze assistenziali soprattutto a favore delle famiglie: indennità di buonuscita, assegni alimentari e sussidi in caso di bisogno e di malattia, borse di studio a figli e orfani. Sorsero anche molti istituti e convitti per l'istruzione dei fanciulli rimasti senza genitori e moderne colonie climatiche, al mare e in montagna. Qui i lavoratori potevano far soggiornare gratuitamente, durante le vacanze, i propri figli che, ovviamente, crescevano amando i treni e sognando di fare il mestiere di papà.

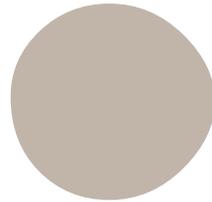
*Sotto:
colonia marittima per le famiglie
dei ferrovieri (1972)*



Riconoscersi comunità

« A INTERVALLI, IL TICCHETTIO DEL TELEGRAFO, LA
VOCE LONTANA DI UN MANOVRATORE, IL PASSO
CADENZATO, SOLITARIO, DI UN MANOVALE »

Salvatore Ascenzi



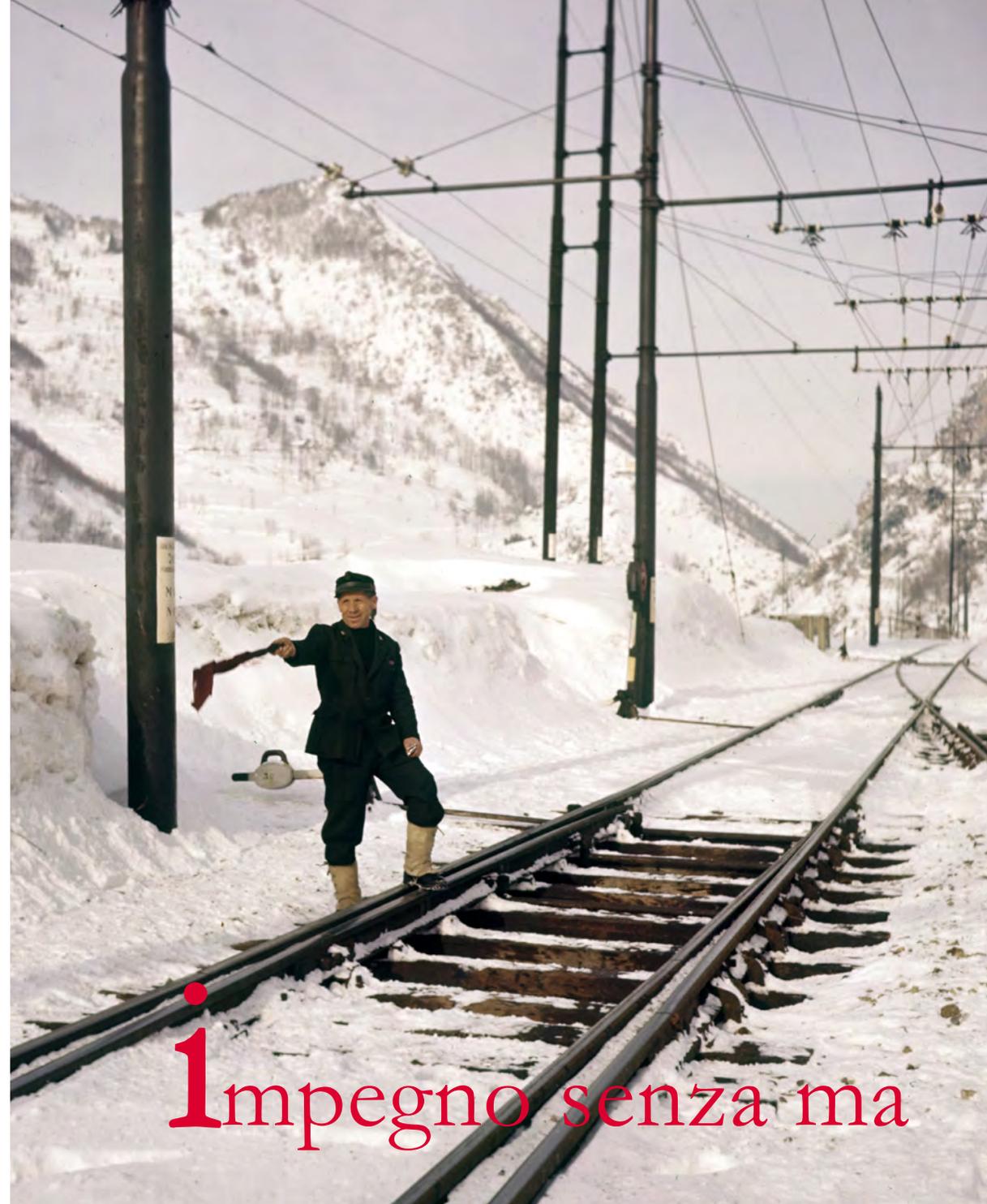
La mattina, il ferroviere impegnato nella manutenzione dei treni, dei binari, dei ponti, delle apparecchiature di terra, non lascia la propria casa per andare al lavoro ma per “entrare in servizio”, un modo di dire che da sempre esprime la convinzione di svolgere un ruolo importante e differenziato da quello analogo ad altri impieghi.

Tra questi uomini e donne è sempre stato fortissimo lo spirito di corpo e l’attaccamento al proprio mestiere, vissuto come elemento fondamentale per il buon funzionamento della macchina ferroviaria e per il bene pubblico.

La denominazione stessa ha accomunato, sin dall’inizio della storia delle strade ferrate, una serie di figure professionali estremamente diversificate. Sono sempre stati considerati ferrovieri sia gli operai delle officine, con un tipo di lavoro molto simile a quello dei colleghi metallurgici, sia il personale di bordo, di custodia, di ufficio, delle stazioni, gli impiegati, i conduttori, i fuochisti e i macchinisti.

A destra: manovratore impegnato sullo scambio. S'intravede la linea elettrificata in trifase. Limone, Piemonte (1971)

Sotto: macchinista prende servizio sulla locomotiva E.645 (anni '70)



imppegno senza ma

Bibliografia

Salvatore Ascenzi, Stazione di paese, in *Voci della rotaia*, anno V, n. 4 (aprile 1962)
Remo Ceserani, Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna, Torino, Bollati Boringhieri (2002)
Mario Dell'Arco, Ferrovieri, in *Quaderni delle FS*, n. 3 (1953)
Riccardo Forte, L'anima del treno, in *Voci della rotaia*, anno V, n. 1 (gennaio 1962)
Stefano Maggi, Le Ferrovie, Bologna, Il Mulino (2003)
Stefano Maggi (a cura di), Lavoro e identità. I cento anni del Sindacato ferrovieri (1907-2007), Roma, Ediesse (2007)



Da sinistra: conduttore,
controllore e capotreno.
Gradi diversi del personale di
bordo FS (1974)

www.fondazionefs.it