

Stefano Maggi

La società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo

Dall'associazionismo di categoria all'integrativo sanitario

tratto dal volume

Volontariato e mutua solidarietà. 150 anni di previdenza in Italia, a cura di Gianni Silei, PIERO LAICATA EDITORE.

1. Il mutualismo di macchinisti e fuochisti

Nel contesto di ampia crescita associativa dell'Italia post-unitaria, si inserirono i ferrovieri, che in un paese quasi esclusivamente agricolo rappresentavano allora i lavoratori industriali più numerosi e soprattutto più diffusi sul territorio nazionale.

Secondo quanto ci è stato tramandato, la prima organizzazione dei ferrovieri risale al 1862. In tale anno, presso il deposito locomotive di Torino, venne fondato un sodalizio che aveva lo scopo di soccorrere i familiari dei soci in caso di decesso, cosa purtroppo frequente nelle ferrovie per i numerosi infortuni sul lavoro¹.

Quando l'associazionismo cominciò a diffondersi nella mentalità dei lavoratori, il continuo viaggiare per l'Italia e gli scambi di idee che questa tipologia d'impiego comportava, resero veloce e assai pervasiva la diffusione di società di mutuo soccorso tra il «personale addetto alle ferrovie, le cui vicende assunsero una rilevanza indicativa per tutto il movimento»².

Dopo il primo caso a Torino, negli anni seguenti si diffusero mutue in altri impianti e settori ferroviari, finché nel maggio 1877 venne fondata a Milano la Società di mutuo soccorso fra i macchinisti e fuochisti della Ferrovia dell'Alta Italia. Da tenere presente che le ferrovie del Regno d'Italia furono affidate dal 1865 a compagnie private, una delle quali era appunto quella dell'Alta Italia che gestiva tutte le ferrovie del nord fino a Firenze³.

L'importanza e la forza di tale società – che divenne ben presto nota come la “Macchinisti e Fuochisti” – stava nel suo carattere professionale, cioè nel riunire addetti che avevano i medesimi bisogni e le stesse rivendicazioni da sostenere. Questa peculiarità rese negli anni successivi più

¹ E. Finzi, *Alle origini del movimento sindacale: i ferrovieri*, Bologna, Il Mulino, 1975, pp. 7-8.

² L. Gheza Fabbri, *Solidarismo in Italia fra XIX e XX secolo. Le società di mutuo soccorso e le casse rurali*, Torino, Giappichelli, 2000, p. 17.

³ S. Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2007, pp. 113-129.

facile il passaggio dal mutuo soccorso al sindacato, attraverso la tappa intermedia delle organizzazioni per il “miglioramento” del lavoro.

Alcuni brani del manifesto di propaganda, stampato dai macchinisti nel 1877 al fine di estendere le adesioni, sono particolarmente interessanti per comprendere il clima del momento e le posizioni moderate, necessarie a far sì che l’associazione non venisse considerata illegale:

«In mezzo alle tante Società di Mutuo Soccorso sorte da ogni parte, ne mancava una che raccogliesse una classe numerosa e bisognevole di soccorsi, qual è quella dei Macchinisti e Fuochisti della ferrovia dell’Alta Italia. Noi tutti che lavoriamo, ascritti alla grandiosa istituzione di queste Ferrovie, qualunque sia il nostro Deposito, abbiamo le stesse necessità, gli stessi desideri, e tendiamo tutti verso quello stesso miglioramento che il nostro assiduo lavoro ci fa sperare...

Noi non vogliamo unirci, né per sospendere, né per impedire, né per rincarare i lavori; vogliamo solamente ripararci dalle disgrazie che ci possono colpire, vogliamo poter legalmente aiutare i fratelli che soffrono...

La nostra bandiera dev’essere “Unione, rispetto dei nostri diritti, dei nostri superiori e delle leggi”. Quando lo scopo è pratico ed onesto, la riuscita non può mancare agli uomini di buona volontà.

Unitevi tutti con noi, se volete compiere qualche cosa di utile; perché è coll’unione di tutti, che noi, poveri e deboli come siamo, se isolati, potremo diventare una forza»⁴.

Nel testo riecheggia inconfondibile non soltanto l’appello di Marx «lavoratori di tutto il mondo unitevi», ma anche il testo del codice penale sardo-italiano, il quale con l’articolo 386 puniva «ogni concerto di operai che tenda senza ragionevole causa a sospendere, impedire, o rincarare i lavori... col carcere estensibile a tre mesi sempreché il concerto abbia avuto un principio di esecuzione»⁵.

L’appello finale alla forza dell’organizzazione operaia rende evidente che il testo costituì il risultato di una mediazione tra quanti erano propensi a passare subito alle richieste salariali e normative, cioè al cosiddetto “miglioramento”, e coloro che rimanevano su posizioni moderate di rifiuto della lotta di classe e dell’arma dello sciopero per dedicarsi soltanto al soccorso mutualistico.

⁴ C. Pozzo, *Vent’anni di vita ferroviaria (Storia dell’organizzazione dei Macchinisti e Fuochisti italiani)*, opera postuma, Milano, Tipografia Adolfo Koschitz, 1899, pp. 22-23.

⁵ *Raccolta in un volume dei primi codici del Regno d’Italia. Codice civile e di Procedura civile, Penale e di Procedura penale, di Commercio e di Marina mercantile*, Milano, Tipografia della Perseveranza, 1865, p. 551.

A differenza della maggior parte degli altri lavoratori, i ferrovieri erano già dotati di forme di assicurazione per la malattia, nonché di assegni vitalizi per la quiescenza. A tali scopi erano deputate le Casse di soccorso e le Casse pensioni, costituite nel corso degli anni '60 da tutte le società ferroviarie e basate sul principio opposto a quello auspicato dai fondatori della Macchinisti e Fuochisti, poiché concesse dall'alto, da parte del datore di lavoro, anziché essere frutto della libera associazione degli operai.

Le Casse pensioni, introdotte per la prima volta nel 1859 in Toscana da una compagnia locale, pagavano le pensioni di vecchiaia, le pensioni eccezionali per invalidità permanente dovuta a cause di servizio, nonché i sussidi straordinari *una tantum*. Le Casse di soccorso, inizialmente istituite nel 1853 dalle Strade Ferrate dello Stato in Piemonte, provvedevano invece nei casi di malattia e di invalidità temporanea. L'assegno di malattia era tuttavia limitato a tre mesi e non veniva versata alcuna somma agli eredi in caso di morte se il titolare non aveva maturato il diritto alla pensione.

Una semplice spiegazione di quali erano i bisogni rimasti si trova nel manifesto di un'altra società di mutuo soccorso, quella dei macchinisti e fuochisti delle Strade Ferrate Meridionali, fondata nel 1881, che ebbe sede ad Ancona:

«Amici e fratelli di lavoro!

La nostra vita operosa è circondata di pericoli d'ogni sorta, e si può dire che la sventura stia appiattata sotto le macchine che guidiamo, e ci colga allora che crediamo d'essere più sicuri. E quasi non bastasse il rischio cui ogni giorno esponiamo la vita, noi siamo anche chiamati responsabili delle vite altrui, alla nostra destrezza affidate, e che talora un perverso destino conduce, insieme alla nostra, alla rovina. La Direzione della Ferrovia, presso la quale siamo impiegati, ci soccorre nelle malattie, ci aiuta nelle sventure che c'incolgono, ma non può estendere la sua protezione a sollevarci in ogni nostro bisogno. È necessario pertanto che là dove essa non può giungere, allunghiamo le nostre braccia fraterne e ci aiutiamo da noi stessi...

Per esempio, per citare un caso solo, la Direzione sussidia gli infermi per un dato tempo; quando questo tempo è diminuito o terminato, allora comincia la nostra parte e il nostro sussidio. Noi completiamo quindi la sua opera coll'unire tutte le nostre forze e indirizzarle al dignitoso vicendevole soccorso»⁶.

⁶ *Statuto della Società di mutuo soccorso frai macchinisti e fuochisti delle Ferrovie meridionali e calabro-sicule*, cit. da L. Gheza Fabbri, *Solidarismo in Italia fra XIX e XX secolo*, cit., p. 194.

Le società di mutuo soccorso dei ferrovieri vennero quindi a supplire a tutti quei casi di carente copertura da parte della previdenza della compagnia ferroviaria.

La Macchinisti e Fuochisti di Milano erogava i sussidi in caso di morte del socio, ma anche di malattia, intervenendo con un contributo di 3 lire giornaliere quando lo stipendio veniva decurtato dall'Amministrazione, cioè trascorsi i 90 giorni di assenza dal lavoro. Infine il sostegno economico era previsto per aiutare il socio licenziato senza una giusta causa e per la difesa nel processo in caso di reati non dolosi commessi nello svolgimento del servizio.

Lo statuto specificava in dettaglio i compiti del sodalizio, compresa l'erogazione di pensioni di invalidità e di vecchiaia, un settore che dovette in seguito essere abbandonato pena il fallimento, come accadde a molte altre società di mutuo soccorso, che si erano avventurate su questa strada pericolosa dal punto di vista finanziario, poiché portava sempre problemi di sostenibilità economica con l'invecchiamento del corpo sociale.

«Art. 1. È costituita una Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti e Fuochisti della Ferrovia Alta Italia, con sede centrale in Milano.

Art. 2. La Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti e Fuochisti della Ferrovia dell'Alta Italia consta di due sezioni:

1° sezione, del Mutuo Soccorso.

2° sezione, dei decessi⁷.

Art. 3. La Società ha per iscopo:

- a) di sussidiare i soci in caso di malattia, quando questa durasse oltre 90 giorni;
- b) di proteggere e sussidiare il socio che fosse processato per omicidio involontario cagionato in servizio o per altre cause sempre riguardanti il servizio e senza nessuna colpa del socio;
- c) di sussidiare il socio licenziato nel solo caso però in cui sia riconosciuto non avere colpa di sorta;
- d) di sussidiare con eque pensioni i soci che divenissero inetti al lavoro per infermità o per vecchiaia, calcolandosi per le pensioni gli anni di servizio, quelli di appartenenza alla Società e lo stato della Cassa;
- e) di tutelare i diritti dei Soci secondo le leggi nazionali.

Le norme stabilite da questo articolo saranno rivedute al raggiungimento delle 100 mila lire di fondo.

⁷ Il fondo "decessi" fu eliminato in seguito a un referendum concluso nel dicembre 1907. Cfr. *Statuto della Società di mutuo soccorso fra i conduttori di locomotive delle Ferrovie dello Stato*, Milano, Tipografia Adolfo Koschitz, 1908.

Art. 4. Può essere ammesso nella Società in qualità di socio effettivo ogni Macchinista e Fuochista della Ferrovia dell'Alta Italia.

Art. 5. La Società s'intende fondata col 1° maggio 1877»⁸.

Nel luglio 1878 si tenne a Milano la prima adunanza generale della Macchinisti e Fuochisti, allo scopo di approvarne lo statuto costitutivo. Il numero dei delegati si era accresciuto rispetto alle precedenti riunioni e dal deposito locomotive di Pontedecimo, nei pressi di Genova, arrivò Cesare Pozzo – allora venticinquenne – incaricato dai colleghi del deposito di verificare quanto si stava facendo a vantaggio della categoria⁹. Pozzo osservò i lavori e le posizioni dei promotori, ma rimase in disparte nell'attesa di futuri sviluppi. Se aveva già le idee chiare riguardo all'esigenza inderogabile dell'emancipazione operaia, non aveva tuttavia ancora individuato nel mutualismo di mestiere lo strumento più adatto a questo scopo.

All'adunanza del 1878 venne eletto come presidente della società il macchinista Enrico Lodetti e fu creata la figura del presidente onorario con la funzione di guidare le assemblee generali e di garantire il rispetto giuridico dello statuto, carica affidata a Carlo Romussi, l'avvocato e giornalista milanese assiduo sostenitore del movimento mutualistico in città.

Si decise anche di annunciare al direttore generale delle Strade Ferrate Alta Italia, l'ingegner Mattia Massa, la costituzione della società di mutuo soccorso, chiedendone il riconoscimento. Con molto ritardo Massa rispose nel dicembre successivo di non poter accogliere la domanda, visto che le Casse soccorso e pensioni «già prevedevano sufficientemente agli scopi principali indicati dallo Statuto stesso della Società»¹⁰. In realtà i *manager* ferroviari temevano che l'unione portasse a una continua crescita rivendicativa e si arrivasse allo sciopero, che era stato attuato poco tempo prima dai macchinisti americani, paralizzando il paese. Maggiore ascolto fu trovato presso il presidente

⁸ *Statuti della Società di mutuo soccorso fra i macchinisti e fuochisti della Ferrovia Alta Italia sede in Milano*, Milano, Stabilimento Giuseppe Civelli, 1882, pp. 5-7.

⁹ Nato a Serravalle Scrivia nel 1853, Pozzo si era trasferito all'età di 16 anni a Genova, dove aveva svolto vari lavori temporanei e aveva iniziato a leggere i testi di Giuseppe Mazzini, dedicando la propria attenzione alle questioni sociali, che non avrebbe più abbandonato nel corso della vita. Nel 1874 fu assunto dalle Ferrovie Alta Italia come fuochista al deposito di Pontedecimo, dove svolgeva servizio sulle locomotive che trainavano i convogli sulla salita del Passo dei Giovi da Genova a Novi Ligure. La partecipazione di Cesare Pozzo e degli altri delegati dei vari depositi è riportata da "Il Secolo", 11/12 luglio 1878. La presenza era probabilmente esplorativa, dato che il suo ingresso nel sodalizio risulta avvenuto un anno dopo, nel giugno 1879 (Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti e Fuochisti delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, *Resoconto amministrativo generale dal 1° maggio 1877 al 31 dicembre 1881*, Milano, Civelli, 1882, p. 16). Pozzo fu poi trasferito al deposito locomotive di Udine nel settembre 1879. Vedi per la sua biografia S. Maggi, *Il tormento di un'idea. Vita e opera di Cesare Pozzo*, Milano, Angeli, 1998.

¹⁰ Cit. da G. Checco - S. Stefanelli, *La mutua dei macchinisti e fuochisti. Una storia nella storia del movimento dei ferrovieri*, Milano, Società nazionale di mutuo soccorso fra ferrovieri e lavoratori dei trasporti, 1987, p. 20.

della compagnia: l'ingegner Giovanni Morandini, infatti, ricevette i rappresentanti della mutua e fu prodigo di consigli e incoraggiamenti.

Nei depositi locomotive vi era un forte malcontento, poiché la compagnia ferroviaria aveva cominciato a peggiorare le condizioni di lavoro, aumentando la durata dei turni di servizio e diminuendo l'importo delle "competenze accessorie", che costituivano voci variabili assai importanti nel salario dei ferrovieri ed erano addirittura fondamentali per i macchinisti: si trattava di indennità per lavoro notturno, per chilometri percorsi, per risparmio di combustibile, per servizio in località malarica. Con tali incentivi i ferrovieri incrementavano infatti di almeno un terzo la loro paga. Proprio per il valore di queste voci variabili, la loro erogazione costituì motivo di un profondo contenzioso tra la Macchinisti e Fuochisti e le compagnie ferroviarie, soprattutto quando Cesare Pozzo cominciò a studiarne e a criticarne i criteri, denunciando l'incertezza e l'arbitrarietà del sistema dei premi, che si prestava a soprusi in danno dei dipendenti.

Nell'aprile 1885 furono approvate le "convenzioni ferroviarie", con le quali la gestione dei treni passò dalle tre compagnie delle Strade Ferrate Alta Italia, Strade Ferrate Romane e Strade Ferrate Meridionali, alla Rete Adriatica, Rete Mediterranea e Rete Sicula¹¹.

Prima ancora dell'approvazione definitiva in Parlamento, i macchinisti e fuochisti si erano incontrati per unificare le loro società di mutuo soccorso a livello nazionale. Un resoconto della riunione fu inserito all'inizio del nuovo statuto provvisorio del 1885:

«Nel giorno 16 aprile 1885 un avvenimento modesto per sé stesso, ma che sarà, speriamo, fecondo di buoni risultati si compiva in Milano per opera dei Rappresentanti delle Società dei Macchinisti e Fuochisti Ferrovie Alta Italia e delle Società Consorelle delle Ferrovie Meridionali e Romane.

Fu questo fatto l'unione delle Società in una sola, – che riunisce le forze di tutti nel concetto più ampio del mutuo soccorso morale e materiale; – unione voluta e votata con fraterno slancio d'affetto da tutti i presenti.

In quella Adunanza si elesse una Commissione nella quale ebbero equa parte i Rappresentanti delle tre Società, coll'incarico di formulare uno Statuto unico che riassume le norme migliori degli antecedenti che ressero fino a quel giorno le Società separate»¹².

¹¹ In base alla legge 27 aprile 1885 n. 3.048, «per l'esercizio delle reti mediterranea, adriatica e sicula e per l'esercizio delle strade ferrate complementari».

¹² *Statuto provvisorio della Società di mutuo soccorso fra i macchinisti e fuochisti delle Ferrovie Italiane*, Milano, Tip. Flli Bietti e G. Minacca, 1885, pp. 3-4.

Dopo l'unione dei sodalizi, fu ammesso fra i soci ogni macchinista e fuochista delle ferrovie italiane¹³. Per l'ammissione si doveva pagare una tassa d'ingresso di 10 lire dai 18 ai 30 anni di età e di 20 lire dai 30 ai 40 anni. Inoltre il socio doveva impegnarsi a pagare 2 lire mensili. Secondo l'articolo 10 dello statuto, «tale cifra verrà versata dai Soci nelle mani dei Delegati del proprio Deposito a tale bisogna prescelti». Si trattava di una cifra modesta, ma non irrisoria se si considera che gli stipendi variavano dalle 3,20 alle 3,75 lire al giorno per i macchinisti e dalle 2 alle 2,60 lire giornaliere per i fuochisti¹⁴.

Cesare Pozzo divenne presidente della Macchinisti e Fuochisti nell'aprile 1886, e riuscì in breve tempo a dare all'associazione lo slancio morale e amministrativo necessario per affermarsi definitivamente nella stima dei lavoratori. Egli rimase presidente fino al 1889, quando lasciò la carica perché trasferito nella lontana Moretta, in provincia di Cuneo, dai dirigenti della compagnia ferroviaria su richiesta del prefetto. Si temeva infatti che stesse preparando uno sciopero dei ferrovieri. Negli anni seguenti, Pozzo continuò un'assidua opera organizzativa, favorendo la nascita dei primi sindacati e la diffusione di una coscienza politica socialista tra i lavoratori dei treni. Continuando sempre a svolgere il duro mestiere di macchinista sulle locomotive a vapore, si sottopose una mole di lavoro eccessiva, poiché partecipava alle riunioni di ferrovieri in tutta Italia e scriveva numerosi opuscoli sindacali. Si mise persino a realizzare una dettagliata storia della mutua Macchinisti e Fuochisti, intitolata *Vent'anni di vita ferroviaria*. A metà degli anni '90 fu colpito da esaurimento nervoso e nel maggio 1898, durante la repressione armata dei moti operai, si gettò sotto le ruote di una locomotiva a Udine, dove si trovava ricoverato per cure mediche. La repressione aveva infatti causato lo scioglimento della Macchinisti e Fuochisti, insieme all'arresto di molti attivisti delle organizzazioni sindacali.

2. La Casa dei ferrovieri a Milano e la svolta del Novecento

Dopo la legge sul riconoscimento giuridico delle società di mutuo soccorso del 1886¹⁵, la Macchinisti e Fuochisti non chiese il riconoscimento, che avrebbe determinato un controllo governativo sulle proprie attività, da limitare soltanto al mutualismo. Nel maggio 1893 si divisero invece in due sezioni, assumendo la denominazione di Società di mutuo soccorso e miglioramento fra i macchinisti e fuochisti delle ferrovie italiane. Il nuovo articolo 2 dello statuto era molto

¹³ Nel giugno 1892 furono ammessi come soci anche i macchinisti e fuochisti della Rete Sicula.

¹⁴ *Memoriale dei macchinisti e fuochisti delle Ferrovie dell'Alta Italia agli onorevoli signori deputati al Parlamento Roma*, Udine, Tip. Jacob e Colmegna, 1884, pp. 13-14.

esplicito sugli scopi aggiunti al sodalizio, che nel '94 fu tra i fondatori di una delle prime forme di sindacato dei ferrovieri.

«La Società ha due scopi diversi e distinti: il mutuo soccorso e il miglioramento.

Il primo scopo lo esplica:

- 1° con sussidi nei casi di malattia o di ferite;
- 2° con un assegno una volta tanto, ai superstiti del socio defunto.

Il secondo scopo lo compie, mediante l'adesione alla Lega Ferrovieri, che ha il dovere di patrocinare e promuovere il miglioramento morale ed economico dei lavoratori dell'industria delle Strade Ferrate mediante un programma prestabilito»¹⁶.

Una sezione aveva dunque lo scopo di provvedere al mutuo soccorso fra i soci, garantendo sussidi per malattia, infortunio e decesso. L'altra sezione doveva, secondo le parole di Cesare Pozzo,

- «a) promuovere il miglioramento della classe e difenderne gli interessi collettivi, col mezzo di delegazioni elettive nelle assemblee degli azionisti delle compagnie ferroviarie;
- b) venire in aiuto dei singoli compartecipanti, coi mezzi e nei casi indicati dallo Statuto;
- c) rafforzare i vincoli di fratellanza e solidarietà fra i lavoratori ferrovieri e promuoverne la organizzazione partecipando ai lavori della Federazione costituita fra le diverse associazioni;
- d) propugnare e propagare secondo i metodi del Partito dei lavoratori italiani, i principi che ne informano il programma»¹⁷.

La Macchinisti e Fuochisti dimostrava in questi anni una eccezionale vivacità, percorrendo tutte le strade allora possibili per migliorare il lavoro della categoria. La ricerca di contatti con le altre organizzazioni operaie e con le forze parlamentari più aperte al confronto, la pubblicazione di memoriali sulle condizioni di lavoro dei ferrovieri, l'acquisto di azioni delle compagnie ferroviarie Adriatica e Mediterranea per mandare rappresentanti alle assemblee degli azionisti, rappresentarono fra gli anni '80 e '90 le maggiori attività della società di mutuo soccorso, accanto alla gestione mutualistica.

Quando nel 1894 si decise di abbandonare il cosiddetto "azionariato" e la presenza alle assemblee delle Società Adriatica e Mediterranea, con i soldi liberati da questo tipo di investimento fu stabilito

¹⁵ Legge 15 aprile 1886 n. 3.818, che approva «la costituzione legale delle società di mutuo soccorso».

¹⁶ *Società di Mutuo Soccorso e Miglioramento fra i Conducenti di Locomotive delle Ferrovie Italiane sedente in Milano. Statuto*, Milano, Tipografia Adolfo Koschitz & C., 1896, p. 6.

di costruire a Milano, in un'area poco distante dalla vecchia stazione Centrale, in via San Gregorio, un grande edificio denominato Casa dei ferrovieri, sul modello delle Case del popolo, che stavano cominciando a nascere in varie parti d'Italia.

Un articolo pubblicato sull'«Avanti!» nell'aprile 1898 raccontava le vicende della costruzione, «maestosa nella sua architettura semplice e moderna»:

«Prima la Società di mutuo soccorso tra macchinisti e fuochisti votava entusiasta un contributo di 40.000 lire; poi dava 60.000 lire l'Associazione di risparmio tra gli agenti delle ferrovie mediterranee; circa 500 quote volontarie di lire 10 l'una e il concorso della Lega ferrovieri completavano la somma occorrente a costruire il corpo principale dell'edificio.

Questo venne progettato, nelle sue linee e in tutti i particolari da un modesto e valoroso ferroviere, l'ing. Italo Gasparetti, dopo che apparve conveniente rinunciare all'acquisto e alla riduzione di altri edifici e costruire invece dalle fondamenta una casa nuova. Dietro la stazione centrale vennero colle prime contribuzioni comperati 3.400 metri quadrati di terreno, prospiciente l'attuale via San Gregorio che dal corso Loreto va alla via Galileo ora collegata direttamente col centro della città mediante una linea della tramvia elettrica...

Ora l'edificio è compiuto, o almeno ne è compiuta la parte principale...

Ed ecco, a pianterreno e al primo piano, le sedi delle associazione ferroviarie: gli uffici della Lega e della Società macchinisti e fuochisti; i locali del Circolo, la succursale della Cooperativa... Uffici e locali spaziosi, severi nell'aspetto e nell'ammobigliamento, provvisti anch'essi di ogni comodità – compresi i portavoce e i caloriferi. Il gabinetto dell'amministrazione della casa è una modesta stanzetta, che fa *pendant* con la portineria!

Provvista di tutti i generi alimentari è la succursale della cooperativa, che dispone anche di cantine e magazzini e si apre sulla via con due ampie botteghe. Una di queste è riservata alla vendita di carni fresche...

Il Circolo provvede anche all'istruzione e al divertimento: buffet, sale di giuoco, di conversazione e di lettura, biblioteca, bigliardo ecc.

Ivi è l'affermazione più bella e squisita dell'intellettualità, che ancora caratterizza in Italia l'organizzazione dei ferrovieri fra tutto il movimento operaio»¹⁸.

L'edificio aveva inoltre appartamenti per ospitare lavoratori in trasferta, un forno sociale, un salone dove tenere assemblee e conferenze, capace di ospitare 1.200 persone sedute. La Casa dei ferrovieri

¹⁷ C. Pozzo, *Vent'anni di vita ferroviaria*, cit., p. 190.

¹⁸ E. Caldara, *La casa dei ferrovieri in Milano*, in «Avanti!», 10 aprile 1898.

doveva essere inaugurata il 1° maggio 1898, in occasione della festa dei lavoratori, ma la reazione contro i moti popolari ne ritardò la messa in opera e anzi la costruzione fu occupata dalle truppe¹⁹. Il 15 maggio morì Cesare Pozzo e gli altri dirigenti dovettero nascondersi o rifugiarsi all'estero per evitare di essere arrestati, in attesa che l'ondata di violenza terminasse.

Nei primi anni del Novecento, con l'arrivo al governo di Giovanni Giolitti, società mutualistiche e sindacati poterono riprendere la loro normale attività.

Per quanto riguarda la Casa dei ferrovieri, una volta liberata dalle truppe, fu necessario affrontare la questione della proprietà, dato che l'edificio era stato costruito per conto di un apposito Comitato pro-casa, composto da alcuni ferrovieri in comproprietà. La mutua Macchinisti e Fuochisti, infatti, come società di fatto non riconosciuta non poteva possedere né acquisire immobili. Fu dunque necessario fondare nell'aprile 1900 – come emanazione della società di mutuo soccorso – una Società anonima case dei ferrovieri, che aveva per oggetto sociale «la costruzione e l'acquisto di case in vicinanza delle stazioni e degli uffici ferroviari e l'esercizio di esse ad uso d'abitazione e di ritrovo per i ferrovieri». La Casa dei ferrovieri di Milano e il terreno circostante furono acquistati pagando 120.000 lire al Comitato promotore nel giugno 1900²⁰.

3. La sindacalizzazione e la lotta per l'autonomia nel ventennio fascista

Il sodalizio dei macchinisti continuò a svilupparsi nel primo Novecento, grazie ai bisogni che riusciva a soddisfare e al marcato corporativismo della categoria, la quale aveva un forte *idem sentire*.

Con l'assemblea del giugno 1904 fu deliberato di ammettere al sodalizio anche i guidatori dei treni elettrici, una nuova qualifica temporaneamente introdotta per quelle zone – che erano ancora poche – dove si stava sperimentando la trazione elettrica nelle ferrovie al posto della trazione a vapore. Tale qualifica fu in seguito ricondotta a quella di macchinista.

Dopo la creazione delle Ferrovie dello Stato nel 1905, si ebbe una grande crescita sindacale. Nel 1907, con la costituzione del Sindacato ferrovieri italiani, fu eliminato dallo statuto della Macchinisti e Fuochisti il riferimento alle questioni attinenti il “miglioramento” del lavoro e la “resistenza” contro l'azienda, perché questi compiti furono assunti dal sindacato stesso. Anche la

¹⁹ G. Checco - S. Stefanelli, *La mutua dei macchinisti e fuochisti*, cit., pp. 69-70.

²⁰ Archivio storico della Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo, Archivi aggregati, Società anonima Case ferrovieri.

Macchinisti e Fuochisti, tuttavia, risentì profondamente della mentalità di scontro classista che caratterizzava i ferrovieri.

Veniva addirittura vietata ai soci la carriera interna all'azienda, nel presupposto che il macchinista promosso alla qualifica superiore di capo deposito perdesse la propria "mentalità operaia" e passasse al nemico, cioè alla borghesia:

«il socio che si recasse agli esami di sotto-capo deposito (anche se non promosso, che fosse nominato tale, che ne accettasse le funzioni o che ripetutamente disimpegnasse tale mansione) sarà radiato dai ruoli sociali, senza diritto ad alcun rimborso sui versamenti effettuati»²¹.

Nel 1917 fu aggiunto allo statuto: «è pure obbligo morale, pei soci, quello di iscriversi nell'organizzazione unitaria di classe e cioè nel Sindacato Ferrovieri Italiani». Tra i motivi di indegnità venne aggiunta «la mancata solidarietà alle eventuali agitazioni di categoria, sempreché coincidano coi desiderata del gruppo»²². In realtà i ferrovieri non potevano scioperare, perché lo sciopero dei dipendenti pubblici era vietato dal Codice penale e tale concetto era ribadito nell'articolo 56 della legge istitutiva delle Ferrovie dello Stato del 1907²³.

Terminata la prima guerra mondiale, si aprì un periodo di disordini sociali senza precedenti, il cosiddetto "biennio rosso" 1919-20, durante il quale non furono soltanto sindacati e partiti a dirigere le agitazioni. Fin dall'estate del 1919, infatti, il rincaro dei generi alimentari portò il popolo ad assaltare negozi e magazzini in numerose città. In gran parte dell'Italia sembrava vi fosse una situazione insurrezionale, che avrebbe potuto avere uno sbocco simile a quello della rivoluzione russa, con l'instaurazione di una dittatura del proletariato.

Nel luglio del 1920, l'assemblea della Macchinisti e Fuochisti si riuniva a Milano, sotto la presidenza di Giacomo Marcati, eletto nel 1917 e rimasto in carica – con alterne vicende dovute ai commissariamenti – per tutto il ventennio fascista. Si rilevò un deficit di gestione causato dai sussidi dovuti ai soci per l'epidemia influenzale, che dopo la terribile pandemia di "febbre

²¹ *Statuto della Società di mutuo soccorso fra i conduttori di locomotive delle Ferrovie dello Stato*, Milano, tipografia Adolfo Koschitz, 1908, p. 15.

²² *Statuto della Società di mutuo soccorso fra i macchinisti e fuochisti e macchinisti treni elettrici delle Ferrovie dello Stato*, Milano, Tipografia Adolfo Koschitz, 1917, p. 3 e p. 6.

²³ Secondo l'articolo 56 della legge 7 luglio 1907 n. 429, che fissava l'ordinamento delle Ferrovie dello Stato, «tutti gli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali. Senza pregiudizio dell'azione penale secondo le leggi vigenti, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio sono considerati come dimissionari e sono surrogati. Può però il direttore generale, su parere favorevole del consiglio d'amministrazione considerate le condizioni individuali e le personali responsabilità, applicare invece delle sospensioni dal servizio, la proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, o la degradazione».

spagnola” del 1918 aveva continuato a mietere vittime anche nel periodo seguente; fu inoltre rilevato un consistente incremento nel numero dei soci, passati da 3.089 a 3.434, per cause dovute sia all’aumento di personale nelle Ferrovie dello Stato, sia alla crisi economica che rendeva ancora più necessarie le forme di assistenza mutualistiche²⁴.

Ben presto arrivò persino la necessità di interventi straordinari, perché dopo un biennio di agitazioni e scioperi selvaggi per i quali non erano stati adottati provvedimenti punitivi, lo “sciopero legalitario” dell’agosto 1922, indetto dall’Alleanza del lavoro contro le violenze fasciste, diede luogo a una forte reazione dell’Azienda. Ai sensi dell’articolo 56 della legge istitutiva delle Ferrovie dello Stato, 124 agenti furono considerati dimissionari, 770 vennero retrocessi di grado, 44.000 furono puniti con la proroga del termine per conseguire l’aumento di stipendio. I rimanenti ebbero la sospensione dal servizio e dallo stipendio da un minimo di due giorni a un massimo di 60. I ferrovieri avventizi che avevano scioperato furono in buona parte licenziati²⁵.

La mutua dei macchinisti dovette istituire un sussidio straordinario di 5 lire al giorno per i soci che a causa dello “sciopero legalitario” si trovavano da oltre 15 giorni: sospesi dal servizio, interdetti dai pubblici uffici, latitanti, in arresto.

Ben presto la Macchinisti e Fuochisti si trovò tuttavia a dover affrontare problemi anche maggiori, con l’arrivo al potere del fascismo che fece licenziare un gran numero di ferrovieri.

Dopo la “marcia su Roma” e la nomina di Mussolini a capo del governo, con la brevissima legge delega in appena tre articoli, promulgata il 3 dicembre 1922 con il numero 1.601, furono concessi pieni poteri al governo del Re per il riordinamento del sistema tributario e della pubblica amministrazione. In forza di questa legge, furono emanati, insieme a numerosi provvedimenti di semplificazione dell’amministrazione dello Stato, due decreti allo scopo di sfrontare il personale esuberante. Il primo di essi (regio decreto 25 gennaio 1923 n. 87) era relativo ai pubblici dipendenti in generale, il secondo (regio decreto 28 gennaio 1923 n. 143) riguardava specificamente i ferrovieri. Entrambi prevedevano la “dispensa dal servizio” degli agenti non riconosciuti idonei per incapacità, per malattia o per “scarso rendimento di lavoro”. Dietro a quest’ultima motivazione stava spesso l’attività politica o sindacale, svolte in organizzazioni avverse al fascismo.

Con un ulteriore decreto legislativo (regio decreto 30 giugno 1923 n. 153) venne disposta la revisione di tutte le assunzioni e sistemazioni in ruolo avvenute posteriormente al 24 maggio 1915, avventizi compresi, al fine di licenziare tutti coloro che non avessero titoli speciali, come ex combattenti, mutilati o invalidi. Sciolto il consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, le

²⁴ Cfr. G. Checco - S. Stefanelli, *La mutua dei macchinisti e fuochisti*, cit., p. 106.

²⁵ Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario 1922-23*, Roma, 1924, p. 14.

attribuzioni ad esso spettanti furono temporaneamente attribuite al commissario straordinario Edoardo Torre, che in circa due anni condusse a termine l'operazione di risanamento dell'azienda: dei 226.907 ferrovieri in servizio al 30 giugno 1922, due anni dopo erano rimasti soltanto 174.140 agenti. Secondo le cifre ufficiali, non sempre attendibili, poco meno di 30.000 furono gli esonerati in virtù dei decreti n. 143 e n. 153²⁶.

Dopo l'epurazione, la mutua era divenuta per molti macchinisti licenziati dalle Ferrovie dello Stato un luogo di rifugio, per dare alloggio e cercare lavoro ai soci rimasti disoccupati. Nel maggio 1927, per evitare che la Casa dei ferrovieri cadesse nelle mani del regime, la società di gestione si trasformò in Società anonima immobiliare San Gregorio, alla cui guida fu posta una persona estranea al fascismo. L'atto fu compiuto nel timore che la Macchinisti e Fuochisti venisse commissariata e il suo patrimonio, anche tramite la società collegata, potesse essere in qualche modo inglobato. In effetti la previsione era più che giusta, visto che nel settembre 1928 fu sciolto il consiglio di amministrazione della mutua e nominato un commissario straordinario, nella persona di Luigi Franzoni.

Nel frattempo il fascismo aveva cominciato la sua opera di ricerca del consenso con vari provvedimenti tendenti ad affermare l'obbligatorietà delle prestazioni mutualistiche ancora largamente fondate sul principio volontario. Nel tentativo di estendere a tutte le categorie sociali tali tutele, furono istituite numerose casse, mutue aziendali, interaziendali e professionali, i cui amministratori venivano nominati dall'alto anziché essere eletti dai soci. Per i ferrovieri e gli altri lavoratori dei trasporti, alla fine del 1926 fu creato l'Istituto nazionale di previdenza e credito per il personale delle comunicazioni, che contattò il commissario straordinario della mutua Macchinisti e Fuochisti al fine di arrivare a una fusione della stessa con il nuovo ente.

Franzoni constatò tuttavia un forte attaccamento del personale di macchina alla propria mutua, e convocò un'assemblea con il compito di nominare un nuovo consiglio di amministrazione. Il 15 luglio 1929 venne così rieletto il presidente Giacomo Marcati, macchinista esonerato nel '23, che aveva già ricoperto tale carica prima dell'arrivo del commissario straordinario. Il consiglio rifiutò la fusione e decretò invece l'iscrizione all'Ente nazionale cooperative. Allarmato da tale decisione, il capo compartimento delle Ferrovie dello Stato scrisse al prefetto affinché sciogliesse il consiglio del sodalizio. Venne così nominato come nuovo commissario straordinario l'ing. Raffaele Cozzolino, funzionario delle Fs, che preparò la fusione.

L'ingegnere si trovò tuttavia di fronte un tenace rifiuto da parte della base, che cercò di farlo desistere trovando alleati persino nell'Associazione nazionale ferrovieri fascisti. In una richiesta del

²⁶ Cfr. E. Petrucci, *Il lavoro, la guerra e il ventennio fascista*, in *Lavoro e identità. I cento anni del sindacato ferroviari*, a cura di S. Maggi, Roma, Ediesse, 2007, pp. 155-158

novembre 1930, rivolta da alcuni macchinisti di Milano al senatore Ettore Conti, uno dei precursori dell'industria elettrica, si legge addirittura che «colpire oggi la Mutua Macchinisti e Fuochisti, che tanto ha dato senza nulla mai chiedere, significa colpire al cuore il movimento dell'assistenza e della mutualità»²⁷.

La continua opposizione dei circa 4.000 soci contro la fusione portò a rinviare *sine die* il provvedimento, finché nel luglio 1935 si ebbe la nomina di un ulteriore commissario, il quale dichiarò subito di non poter prendere l'impegno di sciogliere un sodalizio che da tanti anni svolgeva utili funzioni mutualistiche.

Alla fine la partita fu vinta, dopo tanti anni di opposizione caparbia: nell'ottobre 1936 si tenne l'assemblea dei soci e fu ricostituito il consiglio direttivo, confermando ancora Giacomo Marcati alla presidenza. L'anno dopo, il nuovo capo compartimento di Milano autorizzò la mutua a riscuotere le quote mensili negli stessi locali della stazione centrale dove si pagavano gli stipendi²⁸. La mutua Macchinisti e Fuochisti aveva quindi salvato la propria autonomia. Dovette tuttavia scendere a compromessi con il regime nel 1942, quando in piena guerra fu chiesto il riconoscimento giuridico. Nel marzo di tale anno, si tenne a Milano l'assemblea nazionale e il vice presidente Romeo Galluzzi – in mancanza del presidente Marcati gravemente ammalato – rese nota la richiesta inoltrata al Tribunale di Milano per trasformare la mutua da società di fatto a società riconosciuta ai sensi della legge 3.818 del 1886²⁹. Nell'aprile 1943, alla successiva assemblea, fu reso noto che il Tribunale di Milano aveva iscritto la mutua con il n. 94.402 del volume 1.572, fascicolo 3.185³⁰.

Dato che la società di mutuo soccorso poteva a questo punto possedere immobili, nel giugno 1942 fu sciolta la società di gestione della Casa dei ferrovieri e l'immobile passò al sodalizio della Macchinisti e Fuochisti.

La richiesta di riconoscimento portò tuttavia a ottemperare alle pressanti richieste governative di ammettere soltanto i soci di "razza ariana", introducendo nello statuto un'apposita norma per limitare le iscrizioni al sodalizio. La norma fu poi eliminata alla prima assemblea dopo la fine del fascismo, che si tenne a Milano nel novembre 1945.

A presiedere tale assemblea fu Augusto Castrucci, nominato commissario straordinario nell'agosto precedente. Si profilò uno scontro fra il vecchio gruppo dirigente, che riteneva ingiusta l'influenza del Comitato di liberazione nazionale, e i "nuovi" come Castrucci stesso, che insistevano sulla

²⁷ Archivio storico della Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo, sezione I, busta n. 9, fasc. n. 2, sottofasc. "Mutua 1930".

²⁸ G. Checco - U. Maderloni, *Dalla "Macchinisti e Fuochisti" alla "Mutua dei Cittadini"*, Milano, Unicopli, 1992, p. 118.

²⁹ Archivio storico della Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo, sezione I, busta n. 1, fasc. 1942.

³⁰ G. Checco - S. Stefanelli, *La mutua dei macchinisti e fuochisti*, cit., p. 109 e p. 117.

legittimità di tale intervento, dopo 20 anni di regime. I 31 delegati elessero presidente Dante Mosca, mentre Castrucci ottenne molte meno preferenze e la carica di vice-presidente. Entrambi lasciarono poi le cariche per dedicarsi alla lotta politica e sindacale, alla quale tenevano molto, come dimostra l'immediata reintroduzione nello statuto della mutua del «dovere morale di iscriversi al Sindacato Ferrovieri Italiani»³¹.

All'assemblea dell'aprile 1946 fu eletto presidente Roberto Grisoni, che rimase in carica a lungo, fino al 1960.

4. Dal dopoguerra all'apertura a ferrovieri e lavoratori dei trasporti

Nell'ambito del movimento mutualistico del dopoguerra, la Società di mutuo soccorso dei macchinisti e fuochisti rappresentava un capitolo a sé. Riuscendo a impedire i progetti di assimilazione e di scioglimento voluti dal fascismo, il sodalizio aveva sempre costituito nel corso del ventennio un punto di riferimento per la categoria e venne riorganizzato con successo, dopo l'uscita di scena dei dirigenti che lo avevano guidato con tenacia nel ventennio³².

La mutua rafforzò la presenza tra i macchinisti non soltanto a causa del suo antico prestigio, ma anche in considerazione della specificità del lavoro in ferrovia sempre soggetto al rischio di infortuni e di incidenti, che non trovavano copertura nelle tutele dello "stato sociale". Garantiva, ad esempio, il proprio contributo legale ed economico nei casi di procedimenti civili e penali che colpivano il personale di macchina per le vicende legate all'attività professionale.

Vediamo le principali tappe della vita del sodalizio nell'Italia del secondo dopoguerra, fino alla svolta che portò ad aprirsi all'esterno della categoria.

All'assemblea nazionale del maggio 1948 erano rappresentati 3.069 iscritti e si avvertiva la difficoltà del momento, con la ricostruzione in atto e l'inflazione galoppante. La mutua decise in tale occasione di riammettere tutti coloro che nel '45 erano stati espulsi per motivi politici. Inoltre fu predisposto un piano favorevole per i pensionati, ai quali veniva garantito lo stesso sussidio di decesso e di malattia previsti per i soci in attività di servizio, ma con una quota mensile da pagare ridotta a metà. Questa considerazione derivava anche dal fatto che molti ferrovieri in precedenza licenziati dal fascismo avevano avuto la ricostruzione di carriera perché riconosciuti "esonerati

³¹ Mutua Macchinisti e Fuochisti F.S., *Modifiche statutarie apportate nell'assemblea generale dei rappresentanti tenutasi a Milano il 3-4 novembre 1945*, in Archivio storico della Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo, sezione I, busta n. 1, fasc. 1945.

³² Giacomo Marcati, che aveva vissuto tutto il travaglio del ventennio con i commissariamenti, era deceduto nel 1943. Tutti gli altri dirigenti non erano stati riconfermati nel 1945.

politici”, ma per l’età avanzata erano stati collocati a riposo o lo sarebbero stati nel giro di pochi anni.

All’assemblea del maggio 1950, gli iscritti erano ormai 4.350 e qualche anno dopo, nell’aprile 1957, risultavano 6.743. All’assemblea del ’57 veniva approvata la nuova denominazione di Mutua del personale di macchina F.S., al posto del tradizionale Società di mutuo soccorso fra i macchinisti e fuochisti, poiché la figura del fuochista era destinata a scomparire con i treni elettrici e diesel e la relativa qualifica era stata sostituita dall’aiuto-macchinista.

Negli anni seguenti si apportarono piccole modifiche al regolamento, con attenzione a non mettere in crisi il bilancio del sodalizio a seguito dei sussidi erogati. Preoccupava in particolare il sussidio previsto per i decessi, visto l’invecchiamento dei soci, non compensato neppure dalla crescita del sodalizio che contava 10.650 macchinisti e aiuto-macchinisti nel 1964.

All’assemblea dell’aprile 1967 fu comunicato che il bilancio aveva per la prima volta registrato un disavanzo di 6 milioni di lire, colmato dal fondo di riserva e dagli affitti degli appartamenti di via San Gregorio a Milano nella vecchia Casa dei ferrovieri.

All’assemblea del maggio 1969 veniva respinta l’accusa di immobilismo rivolta alla mutua dalla rivista sindacale dei macchinisti “In Marcia!”³³, ma si continuava a non prendere decisioni sullo sbilancio fra entrate e uscite, non volendo né diminuire i sussidi, né aumentare le quote sociali, per timore che si bloccasse l’opera di proselitismo fra il personale di macchina, la quale aveva portato un continuo aumento dei soci.

All’assemblea ordinaria dell’aprile 1970 si rilevava il sempre più grave disavanzo: nel 1969 a fronte di 35 milioni di lire spesi per i sussidi elargiti ai soci, erano stati introitati poco più di 22,8 milioni di lire di quote sociali. Il disavanzo era stato ancora coperto dagli affitti dello stabile di via San Gregorio e dal fondo di riserva, ma le somme accantonate in tale fondo stavano ormai per esaurirsi.

La novità si ebbe con l’assemblea del maggio 1972. I soci erano 9.953, diminuiti rispetto agli anni ’60, il passivo del 1971 risultava di 18 milioni di lire: a fronte di 24 milioni incassati, si erano spesi in sussidi ben 42 milioni di lire. La stessa sopravvivenza della Mutua del personale di macchina era ormai in forse. Il presidente uscente Ferruccio Bovani proponeva l’aumento delle quote sociali da 2.400 a 3.600 lire all’anno, che veniva approvato, ma decideva di non ricandidarsi. I nuovi eletti designavano Gabriele Ferri come presidente della mutua³⁴. Arrivava alla guida del sodalizio un

³³ Ricostruisce le vicende di questa rivista M. Fratesi, *Macchinista ferroviere. I cento anni della rivista “In Marcia!”*, Firenze, Edizioni Ancora in Marcia, 2008.

³⁴ Nato in provincia di Varese nel 1919, Gabriele Ferri partecipò alla Resistenza e alle azioni partigiane. Assunto nelle Ferrovie dello Stato come allievo fuochista, si iscrisse alla Mutua macchinisti e fuochisti e al Sindacato ferrovieri italiani. Per il sindacato fu segretario provinciale e poi responsabile

nuovo gruppo dirigente di macchinisti milanesi molto dinamici, che avrebbero in breve tempo portato una vera svolta nei sistemi di gestione, superando pure il tradizionale orientamento corporativo con una decisa e progressiva apertura verso l'esterno.

All'assemblea dell'ottobre 1973, il presidente Ferri comunicava l'importante accordo con l'azienda Ferrovie dello Stato per la trattenuta sulla busta paga della quota da versare alla società di mutuo soccorso. La mutua otteneva così una maggiore certezza degli introiti e liberava le energie dei delegati. Ferri proponeva inoltre di aumentare la quota sociale a 500 lire mensili (6.000 lire all'anno), per consentire di raggiungere il pareggio del bilancio e di rafforzare l'intervento solidaristico della mutua incrementando i sussidi. Ferri ricordava inoltre la confluenza dell'Associazione nazionale di solidarietà del personale di macchina, nata nel 1966 a Firenze a causa del fatto che la mutua «non assisteva completamente il socio implicato in incidenti ferroviari, limitandosi ad erogare la tutela legale, senza intervenire in quei momenti difficili che andavano dall'incidente, al processo e, nel caso di colpevolezza, fino al termine della carcerazione»³⁵. Dato che la Mutua del personale di macchina aveva superato questo problema, era stato stipulato l'accordo di confluenza ai sensi del quale l'Associazione diretta da Italo Lanini si scioglieva, i suoi soci acquistavano la stessa anzianità di iscrizione, il suo presidente e vice-presidente entravano a fare parte del consiglio di amministrazione della mutua di Milano.

Nell'aprile 1974, alla successiva assemblea, si constatava l'esito positivo dell'operazione, che aveva portato a raggiungere 13.351 soci. Si cominciò anche a chiedere di attuare una propaganda più efficace a favore del sodalizio e di istituire un rappresentante regionale con funzioni di coordinamento fra i delegati che operavano nei vari impianti ferroviari.

La successiva assemblea dell'aprile 1975, dopo aver commemorato i Martiri di Greco, cioè i tre ferrovieri partigiani che lavoravano al deposito di Milano Greco e furono fucilati dai nazisti per rappresaglia nel '45, ruotò attorno a due temi principali: l'apertura del sodalizio alle altre qualifiche dei ferrovieri, l'istituzione dei Centri regionali di coordinamento. La situazione finanziaria era intanto migliorata e risultava superato il problema del deficit di bilancio. Fu letto un ordine del giorno che ricordava l'attentato terroristico contro il treno Italicus, e si decise di convocare un'assemblea straordinaria della mutua per cambiare l'articolo 9 dello statuto relativo all'ammissione dei soci. Tale modifica venne approvata il 24 marzo 1976 all'assemblea straordinaria, durante la quale si dichiararono favorevoli 13.188 soci e contrari 2.038. L'articolo 9

regionale, nonché membro del comitato centrale. Nel 1972 fu nominato presidente della mutua rimanendo in carica fino al 1996, vero artefice dell'apertura all'esterno del sodalizio e della sua grande crescita.

³⁵ G. Checco - U. Maderloni, *Dalla "Macchinisti e Fuochisti" alla "Mutua dei Cittadini"*, cit., p. 165.

fu così cambiato: «Possono essere ammessi come soci i cittadini italiani dipendenti dalle Ferrovie dello Stato».

L'anno dopo si cambiava il nome in Società nazionale di mutuo soccorso fra ferrovieri F.S. Il sodalizio di categoria, che allora contava 18.596 soci, fu dunque aperto alla partecipazione di tutti i colleghi delle diverse qualifiche ferroviarie.

Iniziava il lungo processo di apertura della mutua verso l'esterno, che da questo momento in poi risultò assai veloce.

Nell'aprile 1977 si tennero i festeggiamenti del centenario e fu inaugurata la Biblioteca "Cesare Pozzo", raccogliendo il materiale bibliografico già in possesso della mutua e incrementando libri e documenti con acquisti e donazioni. Due anni dopo nasceva il giornale sociale "Il Treno", che invitò subito a fare di più, in una incessante opera di miglioramento.

Nel settembre 1979, "Il Treno" annunciava nell'editoriale di apertura:

«Nel corso dell'anno 1979 i ferrovieri iscritti alla nostra Mutua hanno superato quota 20.000. Infatti, al 30 giugno u.s., i nostri iscritti erano esattamente 21.524; rispetto ai 19.821 iscritti al 31 dicembre '78, c'è stato un incremento di 1.703 nuove adesioni...

Tuttavia brevi considerazioni invitano a non riposare sugli allori.

Innanzitutto va rilevato che la percentuale dei nostri organizzati rispetto al totale dei ferrovieri in servizio è di poco superiore al 10%; questo dato non può essere soddisfacente e induce a credere che dopo l'apertura della Mutua ai ferrovieri di tutte le qualifiche (1977), la campagna di proselitismo non ha proceduto spedita, o, quantomeno, ha stentato a mettersi in moto con la necessaria energia»³⁶.

Con l'apertura a tutti i ferrovieri iniziò anche una stagione di confluenza delle mutue locali nella mutua nazionale. Il 27 gennaio 1980, ad esempio, si sciolse la Società di mutuo soccorso ferrovieri di Foggia, esistente come organizzazione autonoma dal 1905 e dotata di una propria sede. "Il Treno" riportava l'intervista al presidente della mutua locale:

«Statistiche alla mano – egli dice – il nostro Sodalizio non aveva ormai più prospettive, né sociali né economiche. Nel '74 i nostri soci erano più di 700, alla fine del '78 erano solo 416; e non c'era ricambio nel corpo sociale. Con questo ritmo, in breve saremmo andati verso lo scioglimento e la chiusura della sede. Quanto ai problemi economici, il nostro deficit di gestione aveva toccato livelli insostenibili negli ultimi anni, tanto da dover far ricorso quasi di

continuo ad integrazioni dei contributi ed a sottoscrizioni volontarie. La trattativa con la Mutua Nazionale Ferrovieri, mentre da una parte ha garantito i diritti acquisiti, in particolare per i Soci pensionati, dall'altra ha dilatato enormemente il livello e la qualità delle prestazioni per i ferrovieri in attività di servizio»³⁷.

Nell'ottobre 1979 veniva costituito a Roma, presso il deposito locomotive di San Lorenzo, il primo Coordinamento regionale della mutua, avviando un decentramento sul territorio foriero di novità importanti nell'organizzazione e nella crescita del sodalizio, che allo stesso tempo si apriva all'esterno delle ferrovie.

In un articolo su "Il Treno", intitolato *Capire i segni dei tempi*, Italo Lanini affermava:

«Le nuove prestazioni deliberate dall'Assemblea nazionale dei soci del 26 aprile 1979 hanno reso ancor più palese le infinite possibilità di tutelarsi in maniera fortemente competitiva anche per eventi non prettamente ferroviari ma che procurano disgraziate conseguenze sui lavoratori e le loro famiglie quando ne vengono colpiti.

L'adeguamento continuo dell'entità e della qualità delle prestazioni che la Mutua ha praticato dal 1973 ad oggi, è stato possibile perché è stato portato avanti, con senso di responsabilità ma anche con forte determinazione, un processo di rinnovamento e di allargamento della base sociale che da un lato, partendo dal primo adeguamento della quota mensile e dalla trattenuta a ruolo della stessa mediante la sottoscrizione della delega, ha permesso di snellire il modo di riscossione delle quote, dando anche la garanzia alla Mutua di introiti regolari; dall'altro, per l'opera insostituibile di tutti i rappresentanti che, liberati dall'incarico di esazione quote e a seguito anche della decisione dell'Assemblea Nazionale dei Soci del 1977 che dava la possibilità di iscrizione a tutti i ferrovieri, hanno potuto dedicarsi alla attività di divulgazione e di proselitismo non solo nel personale di macchina ma andando ad informare anche i lavoratori delle ferrovie che operano in altri settori, facendo conoscere a questi l'esistenza di uno strumento capace di tutelare i loro interessi a condizioni e con garanzie migliori di quelle praticate da istituti assicurativi operanti in ambito ferroviario»³⁸.

Lanini proseguiva poi suggerendo di cambiare l'articolo 9 dello statuto sociale, che non consentiva l'iscrizione a tutti coloro che non erano dipendenti delle Ferrovie dello Stato. I sindacati si stavano

³⁶ Editoriale, in "Il Treno", anno I, n. 2, 1° settembre 1979, p. 1.

³⁷ Così la pensano (brevi interviste ai nuovi soci di Foggia), in "Il Treno", anno II, n. 2, marzo-aprile 1980, p. 6.

evolvendo con la creazione delle federazioni fra i lavoratori dei trasporti³⁹, e la mutua non poteva rimanere estranea a questo movimento.

«La Federazione Italiana dei Sindacati dei Trasporti è ormai una realtà e noi lavoratori delle F.S., facenti parte integrante di essa, non possiamo e non dobbiamo fare come lo struzzo per non vedere cosa succede intorno a noi, pena rinnegare noi stessi, rinnegare tutte le nostre lotte che abbiamo combattuto e che tutt'ora siamo impegnati a combattere in campo sociale, sindacale e politico, concretamente in nome della giustizia, dell'unità, della solidarietà fra i lavoratori»⁴⁰.

Accanto ai tradizionali sussidi legati alla professione (malattia con riduzione dello stipendio, tutela legale, detenzione, sospensione, inidoneità fisica e decesso), erano stati introdotti nuovi sussidi: decesso per i soci in pensione, ricovero clinico ospedaliero, solidarietà (per ogni anno di iscrizione al momento della pensione, sussidio già esistente come "liquidazione"), sussidio straordinario su delibera del Consiglio di amministrazione⁴¹. Tutto questo poteva rappresentare un importante biglietto da visita per il mondo esterno alle ferrovie, almeno per i lavoratori più affini, quelli dei trasporti.

Nell'aprile 1980, la mutua si apriva dunque ai lavoratori dei trasporti, e il 16 dicembre successivo 101 dipendenti della Ditta di trasporti Mazzoni di Torino aderirono tra i primi alla ex mutua dei macchinisti.

5. La Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo

Dopo il 1980 l'evoluzione continuò: nel luglio 1985, a Limoges in Francia, in occasione dell'assemblea generale dell'Unione delle mutue dei ferrovieri francesi, si attuò il gemellaggio fra questa e la Società di mutuo soccorso fra ferrovieri, avviando una proficua collaborazione fra i due sodalizi.

Nel maggio 1986, venne deciso di aggiungere alla denominazione "Società nazionale di mutuo soccorso fra ferrovieri" la frase "e lavoratori dei trasporti". Nello stesso anno la commissione

³⁸ I. Lanini, *Capire i segni dei tempi*, in "Il Treno", anno I, n. 2, 1° settembre 1979, pp. 1-2.

³⁹ Per il processo di evoluzione, iniziato nel 1973, vedi *Lavoro e identità. I cento anni del sindacato ferroviario (1907-2007)*, a cura di S. Maggi, cit., pp. 226-239.

⁴⁰ I. Lanini, *Capire i segni dei tempi*, in "Il Treno", anno I, n. 2, 1° settembre 1979, p. 2.

⁴¹ "Il Treno", n. 1, 1982.

statuto e regolamento, presieduta da Italo Lanini, propose l'erogazione di sussidi anche ai familiari dei soci, che erano ormai saliti a oltre 50.000.

Nell'assemblea del maggio 1987, tenuta a Siena, il presidente Gabriele Ferri leggeva la relazione introduttiva, mettendo in evidenza il preoccupante successo della filosofia privatistica con la ricetta: «più mercato, meno Stato», che tendeva a stravolgere le conquiste dei lavoratori, esaltando l'iniziativa privata e l'intervento delle assicurazioni, le quali avrebbero potuto sostituirsi al servizio pubblico in campo sanitario, previdenziale, assistenziale.

Nel maggio 1989 l'assemblea nazionale si tenne a Sorrento, con 182 rappresentanti a nome di 71.214 soci. Ferri mise in evidenza nella sua relazione la questione dei ticket sui medicinali introdotti dal governo, che colpivano le fasce meno agiate prefigurando un futuro della mutua dedicato come *focus* principale alle questioni sanitarie⁴².

All'assemblea del novembre 1991 fu illustrata la proposta di modifica allo statuto, per aprire l'associazione a tutti i lavoratori dipendenti, uscendo anche dal settore dei trasporti per andare verso una “mutua dei cittadini”. Il problema contingente era stato posto da tanti ferrovieri – che ancora costituivano la base sociale maggioritaria – trasferitisi per “mobilità” ad altre amministrazioni pubbliche in seguito alla ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato, in cui il numero di dipendenti era passato dai 216.300 del 1985 ai 170.700 del 1991.

Ma, più in generale, si trattava di una strada di adattamento intrapresa con entusiasmo a metà anni '70, che arrivava ora al suo epilogo.

Il caso di studio della Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo è emblematico non soltanto per la lunga durata del sodalizio di categoria, ma anche per la sua costante e coerente evoluzione. A differenza di molte altre società di mutuo soccorso, costituite nell'Ottocento per scopi mutualistici e finite nel Novecento a occuparsi di solo intrattenimento, la società dei macchinisti ha sempre seguito nel corso della storia d'Italia i bisogni dei soci, adeguandosi al passare del tempo e all'emergere di nuove necessità. Nata in epoca pre-stato sociale, dedicatasi poi all'avvio delle organizzazioni sindacali e alla tenace lotta per la sopravvivenza durante il fascismo, nel periodo d'ombra del mutualismo volontaristico – durato dalla fine della guerra agli anni '80 – costituì il principale riferimento per la categoria, concentrandosi sulle prestazioni professionali, ma allargando sempre più i suoi orizzonti. L'apertura dal personale di macchina delle Ferrovie dello Stato ai ferrovieri, ai lavoratori dei trasporti, ai lavoratori dipendenti e infine a tutti i cittadini ne hanno accompagnato un processo di crescita senza eguali in Italia.

⁴² G. Checco - U. Maderloni, *Dalla “Macchinisti e Fuochisti” alla “Mutua dei Cittadini”*, cit., p. 231 e p. 245.

All'assemblea straordinaria, tenuta a Rimini il 22 novembre 1994, la mutua cambiava ancora nome, assumendo quello di Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo, in ricordo delle epiche vicende del suo principale presidente nell'Ottocento.

Lo statuto veniva modificato, stabilendo che potevano iscriversi alla mutua «tutti i cittadini della Repubblica Italiana o in essa residenti», mentre in precedenza potevano iscriversi «tutti i lavoratori». Nella sua relazione Gabriele Ferri affermava:

«Voi sapete che l'apertura ai lavoratori dipendenti, che decidemmo assieme nella primavera del 1992, fu una scelta giusta e anticipatrice, una sorta di decisione di principio che faceva da sfondo all'altra grande novità che fin da allora accennammo, e cioè il carattere prevalentemente sanitario che alla Mutua intendevamo dare...

In tante realtà alcuni soci hanno espresso sulla Mutua dei cittadini perplessità più o meno forti, seppure il consenso attorno a questa proposta è stato senz'altro maggioritario. Ma chi aveva, e dovesse ancora nutrire tale perplessità, è giusto rispondere. Se la perplessità rivela il desiderio di chiudere il sodalizio a un solo settore, i lavoratori dei trasporti, o a una sola categoria, i ferrovieri, o una sola qualifica, i macchinisti, io ritengo che tale perplessità sia fuori luogo. Infatti l'esperienza di questi ultimi vent'anni ha dimostrato in modo incontrovertibile che tanto più la Mutua estendeva la sua base sociale, più grandi vantaggi ricadevano su tutti i soci, a cominciare dai nuclei più forti. È vero, se mai, il contrario. I drastici tagli dell'occupazione in ferrovia e nell'intero settore dei trasporti rendono infatti più utile e urgente una grande operazione di allargamento della base sociale che, in caso contrario, sarebbe inevitabilmente ristretta»⁴³.

A dargli ragione erano le cifre: 18.000 soci nel 1976, 50.000 soci nel 1986, 71.000 nel 1989, oltre 80.000 nel 1994.

Tab. 1. La crescita del sodalizio dal 1972 al 1981. Iscritti divisi per compartimenti delle Ferrovie dello Stato.

Compartimenti	dic. 1972	dic. 1974	dic. 1975	dic. 1976	dic. 1977	dic. 1978	dic. 1979	dic. 1980	dic.1981
Ancona	511	770	839	1.012	1.014	1.036	1.104	1.166	1.305
Bari	513	735	805	1.015	1.110	1.245	1.308	1.539	1.828
Bologna	481	838	952	1.022	1.078	1.092	1.108	1.182	1.224
Cagliari	154	258	278	375	297	335	379	392	420
Firenze	1.042	1.547	1.706	1.925	1.957	2.143	2.385	2.573	2.897
Genova	1.350	1.702	1.764	1.805	1.987	1.988	2.020	2.084	2.255
Milano	1.400	1.716	1.912	2.233	2.315	2.358	2.628	2.889	3.354

⁴³ *I tanti perché della Mutua di cittadini. La relazione del presidente Gabriele Ferri, in "Il Treno", n. 10, novembre-dicembre 1994, p. 38.*

Napoli	841	1.033	1.135	1.322	1.375	1.465	1.556	1.616	1.738
Palermo	262	379	463	534	609	667	786	855	979
Reggio Calabr.	135	326	357	439	417	498	600	685	862
Roma	622	858	1.031	1.156	1.357	1.494	1.574	1.708	1.720
Torino	437	588	645	738	762	784	791	781	835
Trieste	1.862	2.248	2.490	2.628	2.581	2.642	3.181	3.788	4.693
Venezia	266	627	698	830	836	892	881	899	1.067
Verona	443	756	909	1.038	1.060	1.094	1.191	1.308	1.464
<i>Totale</i>	<i>10.319</i>	<i>14.381</i>	<i>15.984</i>	<i>18.072</i>	<i>18.755</i>	<i>19.821</i>	<i>21.492</i>	<i>23.465</i>	<i>26.641</i>
<i>Pensionati</i>							605	820	840
<i>Totale generale</i>							<i>22.097</i>	<i>24.285</i>	<i>27.481</i>

Fonte: "Il Treno", anno 1980, n. 2; "Il Treno, anno 1982, n. 1.

Tab. 2. Denominazioni del sodalizio.

1° maggio 1877	Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Alta Italia
16 aprile 1885	Società di Mutuo Soccorso fra i Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Italiane
28 maggio 1893	Società di Mutuo Soccorso e Miglioramento fra Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Italiane
maggio 1895	Società di Mutuo Soccorso e Miglioramento fra i Conduuttori di Locomotive delle Ferrovie Italiane
30 giugno 1904	Società di Mutuo Soccorso e Miglioramento fra i Conduuttori di Locomotive Guidatori Treni Elettrici ed Affini delle Ferrovie Italiane
16 maggio 1907	Società di Mutuo Soccorso fra i Conduuttori di Locomotive delle Ferrovie dello Stato
1° giugno 1912	Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti e Fuochisti e Macchinisti Treni Elettrici delle Ferrovie dello Stato
19 giugno 1919	Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti e Fuochisti, Macchinisti ed Operai Assistenti Treni Elettrici delle Ferrovie dello Stato
18 giugno 1921	Società di Mutuo Soccorso fra Macchinisti e Fuochisti T.V., Macchinisti ed Operai Assistenti T.E. Capi Deposito e facenti funzione Capi Deposito delle Ferrovie dello Stato
18 giugno 1925	Mutua Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie dello Stato
25 aprile 1947	Mutua del Personale di Macchina delle Ferrovie dello Stato
13 ottobre 1973	Mutua Nazionale Personale di Macchina Ferrovie dello Stato
24 marzo 1976	Mutua Nazionale Personale di Macchina Ferrovie dello Stato (aperta a tutti i ferrovieri)
1° maggio 1977	Società Nazionale di Mutuo Soccorso fra Ferrovieri F.S.
1° maggio 1980	Società Nazionale di Mutuo Soccorso fra Ferrovieri (aperta ai lavoratori dei trasporti)
15 maggio 1986	Società Nazionale di Mutuo Soccorso fra Ferrovieri e Lavoratori dei Trasporti
22 novembre 1994	Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo

Fonte: Società nazionale di mutuo soccorso Cesare Pozzo fondata il 1° maggio 1877 quale Società di Mutuo Soccorso Macchinisti e Fuochisti delle Ferrovie Alta Italia, *Statuto approvato dall'Assemblea straordinaria del 28 maggio 1999*, pp. 3-4.