

## **QUALCHE PUNTO DI RIFERIMENTO STORICO PER GLI OSPITI**

*- Testo dell'esposizione allestita alle Officine FFS di Bellinzona -*

Caro studente, caro visitatore,

sei venuto qui per visitare l'Officina, ma cosa vogliono mostrarti questi operai?

Vogliamo mostrarti due cose:

- un'azienda, un luogo di lavoro, una fabbrica;
- una lotta per il posto di lavoro, l'azione che portiamo avanti con i nostri sindacati e con tutti coloro che ci appoggiano, e sono tanti.

Buona visita.

---

### Bellinzona e la ferrovia

La città di Bellinzona sorge in un luogo di passaggio privilegiato e si è sviluppata nei secoli attorno a due attività: quella dei traffici e quella militare.

Verso la metà dell'Ottocento le due attività conducono alle prime costruzioni importanti fuori delle mura, dopo quelle religiose come la chiesa di san Rocco a sud e il convento delle Orsoline a ovest: la Caserma, costruita tra il 1852 e il 1855 a nord della città sul prolungamento di via al Portone e l'allargamento della strada con la demolizione del Portone stesso nel 1867.

Il resto della città, che conta allora 1898 abitanti, vive entro le mura tardomedievali. Altri 1400 abitanti vivono dispersi nei villaggi vicini: Daro con Artore, Ravecchia, Carasso.

A quel momento sopraggiunge un nuovo mezzo di trasporto, la ferrovia. Tra i primi accordi firmati nel 1847 e la realizzazione della linea attraverso le Alpi passano solo 35 anni. Il treno arriva a Bellinzona nel 1874 con l'apertura delle linee Bellinzona-Biasca e Bellinzona-Locarno. Queste sono però ancora staccate dal resto della rete ferroviaria perché a sud questa si ferma a Lugano e manca il tratto del Monte Ceneri, mentre a Nord si sta scavando la galleria del san Gottardo. È allora che sorge il primo edificio delle Officine, sull'area della Stazione; dopo il trasloco, esso diventerà il deposito delle locomotive.

Nel 1882 si inaugura finalmente la linea ferroviaria del san Gottardo; per la prima volta si possono valicare le Alpi senza dover salire in cima a un passo. Le locomotive sono a vapore, in stazione c'è il deposito del carbone e l'impianto per il rifornimento dell'acqua. Gli operai che controllano il materiale rotabile a Bellinzona sono allora 45. Anche Biasca sta diventando un centro importante per la ferrovia: lì infatti comincia la tratta di montagna e ai treni merci bisogna aggiungere una seconda locomotiva perché la salita è dura.

L'aumento del traffico rende necessario un allargamento delle Officine. La città di Bellinzona offre il terreno in una zona ancora non urbanizzata a nord del centro. Tra il 1886 e il 1890 sono costruiti i capannoni che oggi formano la parte più a sud dell'Officina. L'attività vi viene trasferita nel 1891 e già nel 1894 vi operano 425 persone. È la fabbrica a manodopera maschile più grande del cantone: un terzo di tutti gli impiegati nel settore della metallurgia e delle macchine in Ticino vi lavora. Per accedervi viene costruito un lungo viale nel 1884 che, nei primi tempi si chiamerà viale Atelier.

### La fine dell'epoca Gotthardbahn

La Gotthardbahn, proprietaria della linea del san Gottardo, è una compagnia privata e fa parte delle poche aziende ferroviarie ricche. Per questo motivo, anche la situazione degli operai delle Officine, che sono comunque tra le persone meno pagate nell'azienda, non è di miseria. La Confederazione cerca di assicurarsi il controllo delle ferrovie, ma nel 1891 un referendum blocca l'acquisto della linea Giura-Sempione. Nel 1897 il Consiglio federale torna alla carica e propone al Parlamento il riscatto delle linee principali. La legge che ne segue, del 16 ottobre 1897 è accettata dal popolo; tra il 1900 e il 1903 la Confederazione riscatta le linee, salvo quella del Gottardo, perché c'è una forte opposizione popolare. La Gotthardbahn cede il passo alle FFS solo il primo maggio 1909.

Intanto comincia a farsi largo tra gli imprenditori e i politici ticinesi l'idea che sì, la ferrovia ha aperto una via verso il nord, ma che la sovrattassa per le tratte di montagna impedisce alle merci ticinesi di raggiungere il mercato d'Oltralpe a prezzi concorrenziali. Inoltre i posti dirigenziali della ferrovia sono spesso riservati a funzionari svizzero-tedeschi che tendono a non integrarsi nel nuovo luogo di lavoro. Anche per essi viene realizzata la scuola tedesca, proprio sul viale Officina, nel 1885; gli allievi saranno un massimo di 227 nel 1911 e la scuola chiuderà nel 1931.

### L'elettrificazione

Alla fine del conflitto mondiale la linea del san Gottardo viene elettrificata. Alle Officine di Bellinzona si rende necessario costruire l'imponente edificio in pietra per il montaggio delle locomotive: è il 1919. Le dimensioni, le due gru di 80 tonnellate, ne fanno un luogo da visitare e anche importanti fotografi scattano immagini grandiose.

Dal 1920 le Ferrovie Federali Svizzere, per produrre l'energia elettrica necessaria, sfruttano le acque del lago Ritom, ottenute in concessione dal cantone Ticino.

Nel 1926 viene poi costruito un primo annesso per la revisione dei trasformatori e dei motori di trazione.

Nel frattempo le linee ferroviarie si erano estese anche alle valli, attraverso iniziative private:

- la Locarno-Bignasco e la Bellinzona-Mesocco (1907),
- la Lugano-Tesserete (1909),
- la Chiasso-Riva san Vitale (1910),
- la Biasca-Acquarossa e la Lugano-Cadro-Dino (1911),
- la Lugano-Ponte Tresa (1912), unica sopravvissuta con
- la Locarno-Domodossola del 1923.

### Dopo la seconda guerra mondiale

Nel 1944, quindi ancora durante il conflitto, si aggiunge un secondo annesso all'edificio del 1919, per gli avvolgitori e gli apparecchi elettrici e nel 1949 necessita un secondo fabbricato per il montaggio delle locomotive.

In quegli anni il numero di veicoli da trasporto privati è ancora molto limitato: per darvi un'idea, a Giubiasco nel 1950 ci sono 3311 abitanti; le automobili sono 69, una ogni 47 abitanti. Nel 2005 ne contiamo 4447 su 7867 abitanti, una per ogni 1,77 abitanti!

Il trasporto si sposta quindi sempre più dalla rotaia alla gomma e dal pubblico al privato. Tutto ciò viene reso ancor più rapido dalla costruzione dell'autostrada negli anni '70 e '80 del secolo scorso. Se diminuisce in percentuale, il traffico ferroviario aumenta però in numero assoluto, ciò che significa lavoro per le Officine di riparazione.

Si arriva così al punto più recente, quello che riguarda gli anni in cui le regie federali, creatrici di posti di lavoro nelle regioni periferiche, notevole aiuto alla difesa del federalismo svizzero, vengono messe in discussione dalla ventata di neo-liberismo che pervade il mondo, in particolare dopo lo scioglimento dell'Unione sovietica. Così come c'è un'unica superpotenza mondiale sembra giusto e necessario che ci sia un'unica strada da percorrere, la globalizzazione, l'apertura dei mercati, la privatizzazione dei servizi pubblici. Tutto questo ha delle ripercussioni dirette sulle ferrovie e sull'Officina, ma di ciò ne sanno più le vostre guide di quanto potremmo dirvi noi in poche righe.

### La nascita di strutture operaie all'Officina

Ne sanno di più perché lo vivono sulla propria pelle. Ed è così dall'inizio.

Infatti probabilmente già prima del 1899 esistono dei gruppi che svolgono attività sindacale all'Officina. Allora non c'è nessuna struttura sindacale cantonale. A Bellinzona, però, dove la percentuale di manodopera maschile è più alta, dove gli immigrati da altre regioni della Svizzera è pure importante e dove si trovano posti di lavoro qualificati, qualcosa si è già mosso.

Nel 1885 nasce, negli ambienti svizzero-tedeschi della ferrovia, la sezione del Grütliverein, l'organizzazione operaia di tendenza progressista che finirà per entrare a far parte del Partito socialista all'inizio del Ventesimo secolo. Sempre nel 1885 viene fondata la sezione del personale del treno (SZPV), su iniziativa del capotreno Alberto Hagemann; essa diventa la sezione dirigente (Vorort) nazionale del sindacato in questione.

È poi un susseguirsi di sezioni fondate a Biasca (altro centro di ferrovieri) e a Bellinzona finché, nell'inverno del 1898-99, si costituisce l'Unione Operai Ferrovieri di Bellinzona, che raggruppa gli operai dell'Officina. Essa entra rapidamente a far parte dell'AUST (Unione Operaia delle Imprese di Trasporto, 1895-1919) una delle prime organizzazioni che tentano di superare l'impressionante frammentazione del mondo sindacale nelle ferrovie.

Nel novembre del 1900 gli operai sindacalizzati alle Officine sono 350 su un totale di 537, con un tasso di sindacalizzazione dei due terzi (65%): un'enormità!

Una delle prime rivendicazioni è quella di costituire la Commissione di fabbrica, la quale, dopo alcuni tentennamenti da parte della Direzione, inizia la sua attività nel gennaio del 1900.

### Lo sciopero del 1901

Già nel settembre del 1899 si cominciava a parlare di licenziamenti per spezzare l'unità dei lavoratori sindacalizzati. Nel 1901 la minaccia si concretizza e i dirigenti dell'Unione Operai Ferrovieri propongono alla Direzione, vista la riduzione del lavoro, di ridurre l'orario a tutti per evitare licenziamenti. Lavorare meno per lavorare tutti è uno slogan che diverrà celebre solo molto più tardi, ma qui è già applicato.

Questo avviene il 26 aprile. Chiamati a discutere a Lucerna, i delegati si sentono dire che sì, la giornata di lavoro verrà ridotta, ma non si sa di quanto, che tale misura durerà un certo tempo ma non si può fissare una data limite e che comunque licenziamenti ve ne saranno. Di fronte a tale impostazione l'assemblea radunata il 3 maggio chiede risposte chiare e propone 9 ore giornaliere per un mese al massimo, ritiro dei licenziamenti e introduzione della tariffa salariale. Altrimenti si sciopera lunedì 6 maggio.

Le trattative falliscono e lo sciopero è proclamato all'Officina e al Deposito. Alle 4 del mattino arrivano Albisser, presidente centrale dell'AUST, Herman Greulich, segretario operaio. Alle 6 parte lo sciopero e Bernardo Galfetti, presidente del sindacato dell'Officina riunisce gli operai scioperanti, oltre la metà. Nel pomeriggio si svolge un corteo e altri operai si aggiungono. L'astensione dal lavoro continua il martedì: si parla di intimidazioni verso gli operai che volevano lavorare e interviene il Governo nella persona del consigliere di Stato Simen. Lo sciopero termina

mercoledì 8, dopo un intervento del Municipio di Bellinzona. Gli operai ottengono che i licenziamenti cessino, che la giornata di lavoro resti uguale e possa essere ridotta in futuro per un massimo di sei ore settimanali per una durata di un mese; in caso di nuove assunzioni la Società darà preferenza a coloro che sono stati licenziati. I giornali commentarono:

“Se gli operai possono essere soddisfatti della soluzione dello sciopero, non meno lo è la cittadinanza, la quale non poteva non vedere con pena un conflitto che da una parte minacciava la rovina finanziaria di molte famiglie, dall'altra poteva compromettere l'esistenza a Bellinzona di un'Officina di grande utilità al paese, sia come fonte di guadagno, sia come scuola pratica di buoni operai.”

### Il riscatto delle ferrovie visto dagli operai

All'inizio il sindacato dell'Officina si è tenuto lontano dall'organizzazione cantonale che raggruppa le diverse sezioni di mestiere, la Federazione dei sindacati professionali: non risponde alle lettere, non partecipa al Primo maggio. Questa posizione, tipica dei ferrovieri, cambia dopo lo sciopero del 1901: l'anno seguente, l'Unione Operai Ferrovieri partecipa, in qualità di osservatore, al congresso di fondazione della Camera del Lavoro, il cartello sindacale cantonale aderente all'Unione sindacale svizzera.

Il decreto federale sul lavoro nelle ferrovie (1902) porta la giornata di lavoro a 11 ore. Tutte le sezioni della Gotthardbahn chiedono una nuova tariffa stipendi e servizi: gli stipendi, che nel 1900 per un operaio di prima categoria andavano da 4.50 a 8 franchi al giorno e per un manovale da 3 a 4.80, dovevano essere aumentati, garantita la stabilità dell'impiego e il diritto alla cassa pensioni. I membri dell'Unione ferrovieri cominciano a chiamarsi con il termine di “compagno” e sostengono le rivendicazioni delle altre categorie.

Le organizzazioni operaie preparano il passaggio alle FFS con una riunione a Chiasso nel 1905, ma è solo nel 1907 che si costituisce la Commissione di Altdorf che deve trattare a nome del personale. I crescenti deficit dell'azienda pubblica impediscono alle FFS di parificare gli stipendi con quelli della Gotthardbahn. La Commissione ottiene tuttavia di prolungare lo statu quo per tre anni. Il 26 aprile 1912, il nuovo decreto federale crea una grande delusione tra i ferrovieri, i quali si riuniscono ad Altdorf in 2100 e minacciano lo sciopero; le Camere federali prolungano allora la situazione precedente per altri tre anni. Un tira e molla continuo che porterà la Commissione a restare operativa fino al 1920.

### Lo sciopero generale nazionale del 1918

Alla fine della prima guerra mondiale la situazione si fa insostenibile: la Confederazione non ha previsto la crisi di approvvigionamento e si ritrova a dover razionare uno dopo l'altro i beni di prima necessità. Queste misure colpiscono soprattutto gli operai che già si son visti ridurre la loro capacità di acquisto a causa del forte rincaro delle merci e dei servizi. Alla fine dell'inverno, il 18 marzo 1918, la popolazione di Bellinzona,

“esasperata dalla irregolare, costosa e insufficiente distribuzione del latte, ha in un impeto di rabbia collettiva, invaso, lunedì sera, la centrale, distruggendo le macchine, gli attrezzi, i recipienti, il mobilio, la cassa, i registri. Di tutto fece un gran falò in Piazza del Sole. Si parla di un danno di circa 30mila franchi.”

Così riferisce Libera Stampa, e la Camera del Lavoro, a sua volta, invia in luglio un memoriale al Consiglio di Stato che comincia con le parole: “La fame batte alle porte di ogni famiglia che vive

del proprio lavoro”. Unione sindacale e Partito socialista creano un Comitato, detto di Olten, che lancia la parola d’ordine dello sciopero nazionale l’11 novembre. Le rivendicazioni comprendono:

- elezioni del Consiglio nazionale in base alla proporzionale
- diritto di voto alla donna
- introduzione del lavoro obbligatorio
- settimana di 48 ore
- riorganizzare l’esercito nel senso di un esercito popolare
- garanzia per il vettovagliamento in accordo con i produttori
- introduzione dell’AVS
- monopolio di Stato per l’importazione e l’esportazione
- ammortamento dei debiti pubblici da parte dei ricchi

È passato un anno dalla Rivoluzione russa e la borghesia svizzera prende paura. Lo scontro si fa politico. In Ticino lo sciopero viene seguito soprattutto dai ferrovieri. Gli operai dell’Officina lo seguono compatti dall’11 al 13 novembre. Viene mobilitato l’esercito e le ferrovie sono militarizzate, di modo che il capotreno Giovanni Tamò, reo di aver detto ai militari ticinesi che si recavano a Lucerna di non sparare sui loro compagni operai sarà punito con un mese di carcere. Lo sciopero viene sospeso di fronte alle minacce di intervento militare, ma alcune sue rivendicazioni saranno poi in realtà accettate: il voto con la proporzionale subito, e sarà una vittoria per i socialisti, l’AVS nel 1947 e il voto alla donna dovrà invece attendere fino al 1971.

### La Casa del Popolo

Nelle ultime settimane del 1918 e nelle prime del 1919 è forte la reazione borghese. Il movimento operaio è costretto a difendersi. Non la pensano così i ferrovieri, che decidono invece di passare all’attacco: propongono l’abolizione dei tribunali militari, come quello che ha ingiustamente condannato Tamò, e comprano l’albergo più in vista della capitale, all’inizio del viale della Stazione; l’Hôtel de la Ville diventa la Casa del Popolo. Con 160'000 franchi, raccolti attraverso l’emissione di parti sociali di 25 franchi l’una, i ferrovieri possono togliere dalla parete del salone il ritratto del generale Wille e sostituirlo con quello di Tamò, appena liberato dalle “patrie galere”. La festa di inaugurazione a fine marzo 1919 vede sfilare per la città 2000 persone.

L’operazione era riuscita anche perché nel gennaio si era costituito il Fascio delle organizzazioni sindacali di Bellinzona, controllato dai ferrovieri, beninteso.

Sempre nell’anno 1919 le principali organizzazioni dei ferrovieri si unificarono nel SEV, il sindacato svizzero dei ferrovieri. Al giornale “Ruota alata” subentrò “Il Ferroviere”.

### Anni di crisi

Gli anni Venti e Trenta sono duri per il cantone Ticino e spesso sono negativi anche per il resto della Confederazione. Alle richieste operaie si risponde picche, se si risponde. L’elettrificazione della linea ha portato a ridimensionare il polo di Biasca e il comune è in piena crisi, tanto è vero che paga i suoi giovani purché emigrino oltreoceano. A Bellinzona si deve prendere atto che la richiesta di abolire il lavoro a cottimo non è accettata. La settimana di 48 ore viene messa in discussione nell’ambito di un attacco generalizzato al personale federale. Fortunatamente il progetto viene respinto dal popolo.

Abbiamo detto che il salario era relativamente buono. Val la pena di proporre qualche paragone con le altre categorie di lavoratori. Alla fine dell’esperienza Gotthardbahn la situazione era questa:

Salari mensili di alcune categorie in Ticino, 1907

muratori a Chiasso	fr. 60.-
manovali a Chiasso	fr. 46.10
tipografi a Lugano	fr 88.50
falegnami a Lugano	fr 86.40 – 103.25
cartai a Tenero	fr 27.- - 67.60
maestri	fr 68.40
artigiano all'Officina	fr 138.-

Negli anni Venti, l'aumento annuo dello stipendio si mantenne al di sotto del 2%. Gli operai delle Officine sono esclusi dalla nuova legge sugli stipendi e nel 1924 e 25 si farà di tutto per modificare la situazione. La questione si trascina fino al 1930. Se ne discute quindi sotto il peso della crisi economica mondiale e difatti le proposte della Direzione sono tutte al ribasso. Di 281 soci presenti all'assemblea, solo poco più di 200 accettano per evitare il peggio.

Il peggio, però, arriva ugualmente: i salari si riducono del 7% in quattro anni e viene ventilata la privatizzazione delle ferrovie.

Antifascismo all'Officina

La crisi viene superata ma si è prolungata tanto da sfociare direttamente nella seconda guerra mondiale.

Si potrebbero dire diverse cose legate alla lotta antifascista all'Officina, lotta che accomuna l'ala radicale dei liberali-radicali ticinesi e i socialisti, gli anarchici, i comunisti. Limitiamoci a ricordare il caso Peretti. Giuseppe Peretti ha una quarantina d'anni nel 1929 e lavora all'Officina. Egli fa da tramite con anarchici a Milano, cui consegna somme di denaro da destinare al sostegno delle famiglie di perseguitati dal regime. L'11 maggio viene arrestato alla stazione di Milano ma non se ne sa nulla finché, allarmate dai compagni di lavoro, le autorità non scoprono che è imprigionato con l'accusa di contatti con anarchici. Il primo contatto ammesso col prigioniero avviene però solo il 15 giugno. Perciò gli animi si scaldano e vi sono manifestazioni a suo favore: il 26 maggio parlano il giovane socialista Piero Pellegrini e l'anarchico notissimo Luigi Bertoni; il 9 giugno, quinto anniversario dell'assassinio di Matteotti, sfilano ben più di mille persone: parlano il sindacalista Edoardo Zeli e il presidente dei giovani liberali-radicali Giulio Guglielmetti. È anche l'occasione per denunciare la rete di spie fasciste che opera in Ticino controllando anche gli antifascisti di nazionalità svizzera. A Bellinzona viene asportato da ignoti lo stemma del fascio, mentre il consigliere di Stato Cattori scrive a Motta, il 22:

“Sembra che gli uomini d'azione su cui gli antifascisti fanno assegnamento (i Liberi e Svizzeri), siano gli operai delle Officine delle S.F.F. (Strade Ferrate Federali) in Bellinzona ed il personale delle S.F.F. in genere.”

Il secondo dopoguerra

Il 1947 è l'anno che vede l'introduzione dell'Assicurazione Vecchiaia e Superstiti; in tal modo è garantito un minimo di sopravvivenza a chi aveva lavorato per anni. Ad essa deve affiancarsi la Cassa pensioni. Va notato che fu proprio l'Unione Operai Ferrovieri ad istituire una cassa pensioni il 13 marzo 1907. Chiesero un sussidio alla Direzione di Lucerna che lo negò. Tuttavia a partire da allora venne fornito a chi andava in pensione un contributo mensile di 45 franchi (un terzo della paga). Dal 1910 anche gli operai delle Officine sono ammessi alla cassa pensioni delle ferrovie.

Ancora a fine 1917 si dibatte se concedere 3.50 al giorno dopo 33 anni di contributi o se darli dopo soli 30 anni, come chiedono gli operai, e se concedere la pensione alla famiglia in caso di decesso del beneficiario.

Sempre nel 1947 anche agli operai delle Officine è concesso lo statuto di funzionari, guadagnato con una grande manifestazione a Olten l'anno prima; viene introdotto il salario mensile. In media si tratta di 560 franchi per un orario di lavoro settimanale che resta fermo alle 48 ore. Fanno un passo avanti anche le vacanze, un tema dibattuto nel cantone Ticino soprattutto dall'inizio degli anni Trenta: due settimane fino a 15 anni di servizio, poi tre e infine, dopo i 50 anni d'età, 4 settimane.

Nel 1948 apre l'Officina riparazione carri di Biasca e sorge un nuovo gruppo sindacale che aderisce alla sezione esistente. I reparti diventano così quattro: reparto dettaglio, reparto vagoni, reparto locomotive, Officina carri di Biasca.

Comincia qui la lotta per la revisione della scala salariale, che coinvolge il sindacato delle Officine in modo molto forte fino al 1953, quando viene approvata una revisione che soddisfa solo in parte le rivendicazioni. Più avanti vengono tempi migliori; nel 1963 molte rivendicazioni sono soddisfatte nel periodo del boom economico; anche l'orario di lavoro cala a 44 ore.

Nel 1966 vi è un nuovo ritocco salariale, cosicché il salario medio per un artigiano passa da 735 franchi mensili nel 1960 a 1300 nel 1971: quasi un raddoppio. E quasi di nuovo un raddoppio avviene entro il 1974: 2200 franchi.

Dal 1973 si entra in un periodo di recessione che sfocerà nelle prime crisi economiche prolungate dopo il periodo di trent'anni di crescita continua. Tutto viene di nuovo messo in discussione e di nuovo bisogna battersi.

---

Dietro alle scelte economiche, politiche, sociali e culturali ci sono interessi diversi ed ogni scelta risponde ad un preciso interesse. Per questo non possiamo accettare che si ritenga "inevitabile", "ineluttabile" quello che sta capitando. Non c'è nulla di ineluttabile quando le decisioni dipendono da interessi di parte.

Altri, per altri interessi vogliono chiudere un'esperienza che funziona, tagliare un ramo verde nell'illusione che in tal modo gli altri diano maggiori frutti.

La nostra dignità ci ha portati a reagire e a lottare, pur sapendo che sarà dura strappare una vittoria. In una cosa però abbiamo già vinto: se è difficile pensare Bellinzona senza il Pizzo di Claro, se è difficile vederla senza i castelli, guardarla priva di quel lungo edificio che accompagna i treni in partenza verso nord dal 1919, abbiamo dimostrato che per il Ticino è impossibile concepirla senza il lavoro e i lavoratori, la vita e la storia che ci stanno dentro.

Giù le mani dall'Officina.

Testo di Gabriele Rossi