

Mestieri scomparsi

L'ambulante postale: quando sul treno in corsa si smistava la posta

GIORGIO DONINI

L'ambulante postale, uno di quei mestieri ormai andati scomparsi ma che hanno segnato la vita lavorativa di molte persone. Solo alla stazione di Chiasso ve ne erano una ventina attivi, tra essi Mario Fumagalli, di Morbio Inferiore. Il nostro interlocutore, classe 1936, è di formazione pasticciere, lavoro che ha esercitato tra il 1951 e il 1959, prima di entrare alle dipendenze delle FFS per 2 anni a Zurigo. In seguito nel 1961 gli si presenta l'opportunità di far parte di un'altra Regia Federale, le PTT. L'occasione è allettante e inizia la sua attività come postino.

Da postino ad ambulante postale

Nel 1973 decide di candidarsi come ambulante postale, spinto sia dalla paga leggermente superiore, ma anche dalla sua passione per la geografia. Per svolgere questo lavoro al meglio, vi era una formazione interna della durata di un anno, incentrata soprattutto sulla conoscenza geografica della Svizzera. L'esame conclusivo non era certamente dei più semplici, ma l'entrata in vigore nel 1964, dopo l'Esposizione Nazionale di Losanna del NAP (numero di avviamento postale), aveva semplificato le cose. Inoltre arrivarono le prime macchine per la spartizione, che fecero perdere valore alla professione.

Con un po' di rammarico ma tanto orgoglio, che caratterizzava tutti i dipendenti delle PTT, ci racconta di come si preparava all'esame: «mi ero costruito un casellario a casa, e avevo dei bigliettini con scritti i nomi di vari paesi svizzeri. A volte mi allenavo nel distribuirli, altre volte mia moglie mi diceva il nome e io

semplicemente indicavo sulla cartina della Svizzera dove si trovava. La passione innata per la geografia ha reso il tutto più semplice».

Il lavoro dell'ambulante

Non era certo fatto solo di smistare le lettere nell'apposito casellario del vagone ferroviario. «Come lavoro era abbastanza faticoso, i sacchi che si caricavano sul treno non erano propriamente leggeri. Inoltre si stava praticamente in piedi dall'inizio alla fine del turno. Per non parlare dell'equilibrio precario causato dagli sbalzi del vagone e dagli scambi, a cui ci si doveva abituare. Non erano certamente i treni ad assetto variabile e moderni che circolano oggi». Ci riferisce che alcuni suoi colleghi hanno dovuto abbandonare in quanto soffrivano di «mal di treno», specialmente nella tratta dopo Biasca, con le innumerevoli gallerie elicoidali. Inoltre era un lavoro che richiedeva precisione, attenzione e concentrazione costanti.

Secondo Mario, il turno più pesante era quello delle due notti consecutive passate lontano da casa: «si iniziava a smistare il lunedì alle 21.00 a Chiasso, alle 00.30 partiva il treno direzione Basilea». Arrivati a destinazione intorno alle 05.45 del mattino si andava in hotel e si provava a riposare «ma non era evidente, era pieno giorno e la città era nel fulcro dell'attività». Alle 21.00 del martedì si tornava in stazione a Basilea e si riprendeva il lavoro, con arrivo a Chiasso verso le 04.00 del mercoledì.

Continua con i dettagli: «a Chiasso il primo treno era alle 08.30, normalmente trasportava i giornali italiani. Questo treno andava fino a Lucerna, poi si tornava indietro. Il turno più apprezzato dalla maggior parte degli ambulanti di stanza a Chiasso era quello con partenza da Milano alle 21.00. Il motivo è semplice: si prendeva il treno delle 18.00 e in un'ora si era a Milano, dove si poteva godere di qualche ora libera per cenare e vivere un po' la città. Ovviamente si ricevevano le



Modellino di un classico vagone postale delle PTT

indennità per i pasti. Era anche un modo per stare un po' con i colleghi».

Le operazioni non iniziavano sul treno, prima si lavorava in sede poi si caricava sul treno e si partiva. Su ogni vagone al massimo si lavorava in 4, normalmente uno si occupava di «sballare i sacchi» ossia svuotarli, un altro era impegnato con le raccomandate e i valori mentre gli altri 2 erano addetti alla spartizione. Si potrebbe pensare che una volta smistato il materiale il lavoro era terminato, ma bisognava ancora «impacchettare» i mazzetti smistati. «La macchina che faceva automaticamente queste legature è arrivata tardi, perciò anche questo, nella prima parte della mia carriera come ambulante, era svolto a mano».

Un vagone come posto di lavoro

Si trattava di un vagone ferroviario, quelli che comunemente venivano chiamati i «vagoni della posta o vagoni postali». Di norma avevano 3 porte da ambo i lati, una al centro, da cui avvenivano le operazioni di carico e scarico. Nel vagone vi era il casellario dove effettuare la distribuzione delle lettere, su ogni casella vi era il numero della zona di destinazione. Esso stava in testa o in coda al treno per vari motivi: «per non intralciare il capotreno nel controllo dei biglietti, per facilitare le operazioni di sgancio e aggancio del vagone, e per questioni di sicurezza e segreto professionale». Spesso infatti venivano trasportati lingotti d'oro, «anche fino a 50. Per non parlare dei gioielli, contanti, pacchi, eccetera. Non avevamo una grande sicurezza, l'unica cosa era che la chiave per aprire le porte del vagone l'avevamo solo noi. Ma non ci sentivamo in pericolo. Ricordo inoltre quando si tornava a Chiasso e vi era lo stabile provvisorio della Posta in quanto stavano costruendo quella nuova: partivamo dalla stazione con un trenino di carretti carichi, si andava verso la dogana per poi tornare lungo Corso San Gottardo. L'unica arma a nostra disposizione era una radio per eventualmente dare



Mario con alcuni colleghi in un momento di relax, sfruttando uno dei classici carri postali

l'allarme. Ma come detto non ci sentivano minacciati. Oggi una cosa del genere non sarebbe più possibile».

Il servizio era offerto su tutta la rete Svizzera, ma gli ambulanti non erano propriamente ben visti dall'altra ex Regia Federale, le FFS: «dicevano che rallentavamo il traffico ferroviario con le nostre operazioni di carico e scarico. Anche se queste avvenivano solo nelle stazioni principali e di solito eravamo rapidi».

I pro, i contro e i rapporti tra colleghi

Come ogni lavoro vi erano gli aspetti negativi e quelli positivi. «Lo stipendio era buono, mi piaceva avere i giorni liberi in settimana ed era bello avere dialogo con i colleghi. Specialmente quando si stava fuori a dormire spesso andavamo a cena assieme e si coltivavano rapporti di amicizia. Rapporti che ancora adesso, nonostante la pensione, intrattengo. Inoltre anche tra le famiglie degli ambulanti si instauravano dei legami.

Di negativo posso solo dire che a volte era difficile fare i turni e non essere sempre a casa la sera, specialmente quando si hanno dei figli. Ma essendo stato un pasticciere non era un grande problema, ero già un po' abituato al lavoro notturno».

Alcuni aneddoti

Chiudiamo chiedendo se ha qualche aneddoto accattivante da raccontarci, sicuramente un lavoro così nasconde qualcosa che potrebbe attirare l'attenzione del lettore... «Sì, ne ricordo due in particolare a cui però non



Mario e altri due ambulanti postali alla stazione di Losanna

ho assistito in prima persona. Uno non tanto positivo: dei colleghi subirono una rapina, il treno fu fermato in direzione Nord poco dopo la galleria di Massagno. I colleghi per fortuna ne uscirono indenni, riuscendo a nascondersi dietro la montagna di sacchi appena caricati alla stazione di Lugano. Ancora oggi non sappiamo bene come sia potuto succedere.

Un altro che mi torna alla mente così al volo è quando, probabilmente per una porta non ben chiusa, il vagone fece come un «effetto risucchio». Nel carico vi era un sacco con parecchie banconote che per colpa di questo «effetto risucchio» volarono fuori dal vagone. Arrivava la gente a raccoglierle. Scene da film!

Altre volte invece a causa delle valanghe sull'asse del Gottardo, per rientrare a casa ci deviavano dal Lötschberg, Sempione e poi

Centovalli, un viaggio infinito che rendeva la giornata lavorativa interminabile».

La scomparsa

Nel 1992 le PTT ebbero il picco massimo con 63'992 dipendenti. Mario andò in pensione nel 1996. Attualmente, dal 2004 per la precisione, gli ambulanti non ci sono più. Il trasporto ora avviene anche via strada, forse un caso più unico che raro in un periodo in cui si lotta per il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia. Lo smistamento è stato centralizzato e il lavoro è svolto sovente in maniera automatica da veloci macchinari. Rimane ancora in servizio, come unica eccezione, l'ambulante tra Härkingen e Briga per la spartizione dei quotidiani (si veda: <http://giornaledelpersonale.posta.ch>). Un cambiamento proba-

bilmente imposto dal progresso tecnologico e dai diversi processi di spedizione, per esempio dei quotidiani. I vagoni sono stati smantellati, relegando così l'ambulante postale alla categoria «mestieri scomparsi», di cui le generazioni future possono parlarne solo lavorando con l'immaginazione. ■

Info

Si consiglia la visione del documentario «L'elogio del postino», visibile sul sito: <http://www.rsi.ch/la1/programmi/informazione/svizzera-e-dintorni/Elogio-del-postino-410230.html> (oppure ricercando «L'elogio del postino RSI» su Google).