

Donne e Ferrovia. Storia del disegno della divisa

Roberta Ena

Abstract

All'interno di un progetto di ricerca, con la collaborazione della Fondazione FS Italiane, si affrontano per la prima volta le questioni relative alla costruzione dell'identità visiva delle Ferrovie dello Stato (FS), la prima sovrastruttura realmente estesa sul territorio. Tra gli elementi di rappresentanza si inserisce la divisa FS, manifestazione della cultura ferroviaria, il cui disegno e progetto intreccia e connette storie e contesti di natura culturale, sociale, della moda e dell'impresa. Dall'uniforme dal carattere militaresco, nei primi anni Settanta viene avviata l'operazione "nuova divisa", che introduce nuove fogge, un nuovo colore, il carta da zucchero, e sancisce l'esistenza della donna ferroviaria. Se fino a quel momento venivano confezionate sartorialmente, sulla base dei disegni dei regolamenti del vestiario uniforme, si introduce una produzione industriale e il coinvolgimento di importanti imprese di confezione in ambito nazionale. Il contributo avvia una prima ricostruzione dal punto di vista storico, iconografico e per mezzo del disegno, a partire da fonti primarie e inedite, del progetto della divisa FS, evidenziando la sua funzione sociale e culturale, divenendo chiave di lettura della forma del tempo che contribuisce a definire un ritratto dell'identità collettiva, non solo ferroviaria ma del Paese, riportando alla luce un passato a oggi lacunoso che si configura mentore per il futuro.

Parole chiave: Ferrovie dello Stato, disegno della divisa, progetto, personale femminile, impresa.

Introduzione

La storia della rete ferroviaria italiana, nata negli anni Trenta dell'Ottocento, ha svolto un ruolo decisivo nella trasformazione culturale, sociale ed economica del Paese. Con la statalizzazione nel 1905, si assiste al processo di unificazione delle tre maggiori reti – Rete Adriatica, Mediterranea e Sicula – in un unico sistema. L'originaria Amministrazione autonoma ha costruito un'immagine di sé attraverso diversi strumenti afferenti all'ambito architettonico, del design del prodotto e della comunicazione visiva. L'identità d'impresa, a cui si riferiscono i termini *corporate identity* e *corporate image*, si manifesta attraverso l'*image* con cui appare, frutto di svariati elementi, spesso di difficile gestione e controllo: dalle opinioni esterne e interne, a ogni messaggio emesso, fino alle azioni compiute

[Anceschi et al. 1993]. L'impresa si configura, nei termini dei designer Frederick Henry Kay Henrion e Alan Parkin un'"*artificial person*" [Henrion, Parkin 1967, p. 7], dotata di personalità e di un carattere in grado di generare una reputazione. Il patrimonio visivo delle Ferrovie dello Stato (FS) nel corso della sua storia ha concorso alla costruzione della propria immagine che si riflette sull'identità dell'azienda e, per la vernacolare distribuzione sul territorio, del Paese stesso. La storiografia relativa agli strumenti visivi non è ancora stata affrontata in maniera organica e integrale [1]. Il progetto dell'immagine è frutto di uffici tecnici, di una rete di competenze e di autori ignoti in un contesto fortemente unitario, in cui il contributo del singolo veniva assorbito dall'impegno collettivo. La ricostruzione storica

necessita, quindi, di un approccio multidisciplinare, attento alle diverse maestranze, e di un'indagine contestualizzata in termini culturali, sociali, economici, politici, che consenta di delineare quella che lo storico dell'arte George Kubler definisce "la storia delle cose" che intende «riunire idee e cose sotto la rubrica di "forme visive", includendosi in questo termine sia i manufatti che le opere d'arte, le repliche e gli esemplari unici, gli arnesi e le espressioni: in breve, tutte le materie lavorate dalla mano dell'uomo sotto la guida di idee collegate e sviluppate in sequenza temporale. Da tutte queste cose emerge una forma del tempo, si delinea un ritratto visibile dell'identità collettiva, sia essa tribù, classe o nazione» [Kubler 1976, p. 17]. Tra gli elementi identitari l'uniforme, obbligatoriamente indossata dal personale, interfaccia a diretto contatto con il pubblico, assume diversi ruoli e significati: non solo rappresenta l'azienda, ma definisce mansioni e gerarchie interne. La ricerca, per mezzo di fonti primarie e inedite, avvia la ricostruzione storiografica e iconografica del disegno, inteso anche come progetto, della divisa ferroviaria, che intercetta questioni sociali, si configura un primo elemento di parificazione dei sessi in un contesto appannaggio maschile, ed è condizionato dall'evoluzione della produzione dell'abito, attivando una sinapsi di relazioni inedite ancora da esplorare.

Lo strumento identitario della divisa alle origini dell'abito preconfezionato

L'abbigliamento ha da sempre rivestito un'importanza sociale, essendo sia strumento di autopromozione individuale, che di controllo adottato da organizzazioni pubbliche e private [Mora 2004, p. 93]. La moda, in quanto «fenomeno sociale che consiste nell'affermarsi [...] di modelli estetici e comportamentali, e nel loro diffondersi via via che ad essi si conformano gruppi, più o meno vasti, per i quali tali modelli costituiscono, al tempo stesso, elemento di coesione interna e di riconoscibilità rispetto ad altri gruppi» [2], assume un ruolo preminente nella riflessione sul «concetto di identità personificandolo nelle fattezze di un corpo immaginato, desiderato e, pertanto, progettato» [Ciammaichella 2019, p. 1139]. La divisa ha dato storicamente prova del suo potere comunicativo, definendo valori, ordine e gerarchia, ad esempio in ambito militare; come strumento di identificazione e appartenenza, è il caso della divisa delle squadre fasciste,

che coinvolgeva bambini e ragazzi, includendo poi le Piccole e Giovani Italiane per cui l'Opera nazionale balilla (Onb) adotta il riferimento militare come formula educativa [Lupano, Vaccari 2009, p. 200].

Le origini dell'abito preconfezionato, inteso come pronto da portare, contrapposto all'abito su misura, sartoriale e artigianale, possono essere rinvenute nel XIII secolo, ancor prima della comparsa, tra fine XVIII e inizio del XIX secolo, delle prime macchine da cucire. La produzione di uniformi militari, ecclesiastiche, carceriere e collegiali ha comportato la diffusione, soprattutto nel XVIII secolo sul mercato europeo e italiano, di indumenti preconfezionati, necessitando di un'organizzazione di laboratori e manodopera per la produzione in "serie", divenendo terreno di sperimentazione per l'uniformazione in un sistema di taglie [Paris 2006, pp. 25-27].

L'industria italiana dell'abbigliamento pronto ha i suoi primi sviluppi negli anni Settanta dell'Ottocento e i centri propulsori per ragioni economico-sociali sono Milano e Torino [Paris 2006, p. 42].

Le premesse per quella trasformazione industriale e lo sviluppo della confezione seriale del secondo dopoguerra si possono rintracciare nel periodo compreso tra le due guerre [Paris 2006, p. 44; Frisa, Monti, Tonchi 2018, p. 246], grazie a imprese quali la Caesar di Torino (1934), la Tescosa (1937), la Abital (1938) e ancor prima nel 1932 la nascita del marchio Facis (Fabbrica abiti confezionati in serie), dedicato alla produzione di abiti in serie del torinese Gruppo Finanziario Tessile (GFT, 1930), sorto dalla fusione del biellese Lanificio Rivetti con l'azienda di impermeabili Donato Levi & Figli (1884) che realizzava confezioni maschili e abiti da lavoro.

Nel 1954 la famiglia Rivetti cede le quote di partecipazione nei vecchi lanifici per investire nella completa proprietà del Gruppo, dando un apporto decisivo allo sviluppo della confezione pronta in Italia. Una delle più importanti innovazioni è la "rivoluzione delle taglie". Il sistema fungeva da moltiplicatore, a partire da tre stature – corta, regolare, alta – e cinque conformazioni – snello, normale, mezzo forte, forte, panciuto – sviluppate in un totale di quaranta taglie, si otteneva il "Sistema 120 taglie" [3]. Non si trattava di misure teoriche, ma era il frutto dei primi studi antropometrici compiuti dall'azienda su un campione di 25 000 clienti distribuiti sul territorio nazionale [Paris 2006, p. 28]. L'innovazione introdotta dal GFT, che invece di orientare verso una maggiore tipizzazione si caratterizzava per una moltiplicazione dei modelli, ben si prestava a soddisfare le esigenze

delle Ferrovie dello Stato, con una platea di almeno 70 000 ferrovieri per i quali era obbligatoria la divisa di servizio.

La divisa in ambito ferroviario

L'abito ferroviario definisce, come nel contesto militare, uno status, non solo esterno ma anche interno, identificando gradi e mansioni degli agenti di una rigida organizzazione gerarchica.

In Italia l'indumento caratterizzante l'uniforme, dalla Napoli-Portici (1839) alla Seconda guerra mondiale, è la redingote, lo *stiffelius*, che connotava in particolar modo la figura del capo stazione: doppio petto, risvolti in seta nera e i monogrammi ricamati in oro sul bavero rendevano la figura solenne e austera.

Con la statalizzazione del 1905, si elabora un nuovo Regolamento per il vestiario (1907), che comporta il trionfo del nero e del grigio-ferro. La nota di colore era data dal fondo ovale del berretto su cui veniva apposto il monogramma FS che identificava il servizio di appartenenza: verde per il personale degli Uffici, nero per il Movimento, giallo per la Trazione e cremisi per il servizio Lavori. Immane ed emblematico il berretto rosso dei dirigenti movimento, adottato dalla seconda metà dell'Ottocento

dall'Unione delle Ferrovie Germaniche e ripreso dalla Rete Adriatica [Pocaterra 1989].

Sul cappello – oggetto che, comportando una spesa inferiore rispetto alle giacche e soprabiti, ha storicamente consentito di dichiarare lo status sociale e mimetizzare e rendere labili i tradizionali confini di classe [Mora 2004, p. 110] – si concentravano fregi e distintivi, rendendolo l'elemento maggiormente comunicativo all'interno della divisa. Negli anni Cinquanta, gli alti berretti ricchi di galloni che identificavano i gradi, e di conseguenza l'autorità dell'agente, vengono sostituiti da fogge e distintivi che richiamavano quelli dell'esercito. Nel decennio successivo, con lo sviluppo in ambito nazionale dell'abito confezionato industriale avviato tra le due guerre, si inizia a discutere della possibilità di «dotare il personale di divise già confezionate» [Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile. Ferrovie dello Stato 1967, 2, p. 21], che si manifesta in concomitanza di un cambiamento all'interno del mondo ferroviario: l'ingresso del personale femminile.

Donne in ferrovia e le prime uniformi

Le donne compaiono tra le fila dei ferrovieri nelle vesti di "addette straordinarie", figura non contemplata nel

Fig. 1. Divisa per il personale femminile nel 1968. Biblioteca della Fondazione FS Italiane (Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile. Ferrovie dello Stato 1968, pp. 995; 1008-1010).



Regolamento del personale, o come “contrattiste” negli uffici. Il lavoro femminile si riduceva a colmare i vuoti che gli eventi bellici generavano [Buzzoli 1973, p. 4]. Qualsiasi forma di impiego veniva progettato per sventare ogni possibile rivendicazione futura in ambito giuridico. La donna, nell'abusata immagine di angelo del focolare, se nel primo dopoguerra, col rientro dei ferrovieri dal fronte, viene lasciata alla porta, nel secondo inizia a ottenere qualche riconoscimento. Innanzitutto, compaiono giuridicamente con il D.L. n. 667 del 1947 che stabiliva la sistemazione a ruolo delle “contrattiste”. Ma la ferrovia paventa la possibilità di vincolarsi a un rapporto di impiego stabile con il personale femminile, impiegandole a cottimo come dattilografe estranee all'azienda. Con l'approvazione del nuovo stato giuridico dei dipendenti FS (legge n. 425 del 1958) le donne accedevano ai pubblici concorsi limitatamente alle carriere di concetto ed esecutive degli uffici. In seguito alla legge n. 66 del 1963 che poneva fine alle limitazioni di cariche e ruoli, inclusa la magistratura, le FS si adeguano consentendo l'accesso alla carriera direttiva e alle qualifiche dell'esercizio, portando nel 1967 (legge n. 668 del 1967) all'assunzione di donne nel ruolo di capo gestione e capo stazione. Si adottano disposizioni in grado di agevolare una figura il cui capitale umano non era più scontato fosse al servizio delle mura

domestiche, comportando qualche conquista sociale, ben lontana, comunque, dall'effettiva parificazione dei due sessi, introducendo gli asili nido o l'assistenza retribuita in dipendenza del puerperio. La strada era comunque impervia soprattutto per quelle qualifiche in cui le donne venivano immotivatamente considerate particolarmente emotive e, perciò, meno reattive e con una struttura fisica inferiore all'uomo [Buzzoli 1973]. Nel 1973 su più di 213 000 ferrovieri [Ufficio Relazioni Aziendali FS 1973, p.96] il personale femminile non arrivava a 6000 [Buzzoli 1973, p.5]. Le agenti vengono dotate di una prima divisa con il Regolamento del vestiario uniforme del 1968. Il modello, si legge nel verbale del Consiglio di Amministrazione (CDA) del 18 gennaio 1966, «è stato scelto dopo aver preso contatto con altri importanti organismi (Ministero Interni e Alitalia) che hanno alle loro dipendenze personale femminile tenuto a indossare l'uniforme» [Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile. Ferrovie dello Stato 1966, 2, p. 64] e prevedeva per il gruppo dirigenti di stazione movimentisti la giacca di stoffa bleu scura pesante o grigio chiara leggera a un petto, due tasche inferiori laterali, monogrammi FS in metallo sul bavero, e gonna dello stesso materiale della giacca di lunghezza non al di sopra del ginocchio, con calze color avana e scarpe basse con tacco all'inglese. Completava l'abito il cappotto in

Fig. 2. Divisa per il personale femminile nel 1972. Biblioteca della Fondazione FS Italiane (Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile. Ferrovie dello Stato 1972, tavole 1/F, 2/F, 3/F, 4/F).



panno bleu scuro a due petti e lo stesso berretto morbido del personale maschile (fig. 1).

Negli anni Sessanta, in un contesto di generale ammodernamento della rete, in seguito alla ricostruzione post-bellica, prima con un piano quinquennale nel 1958, poi con un piano decennale nel 1962 [Maggi 2003, p. 222], si avvia un rinnovamento anche in termini di immagine, riprogettando uno tra gli elementi più rappresentativi dell'azienda nel rapporto con il pubblico, la divisa ferroviaria, il cui disegno accoglieva i recenti mutamenti in termini di personale.

Il progetto della nuova divisa e il sistema del GFT

Nel 1971 in un articolo pubblicato sulla rivista aziendale *Voci della rotaia* si annuncia l'avvio dell'operazione "nuova divisa", che avrebbe portato sulla rete il nuovo stile dell'Azienda [Zanev 1971, p. 6]. Con la delibera n. 23 dell'8 giugno 1971, viene sancito quanto segue: «le nuove divise già confezionate sono fornite al personale che ne ha titolo in applicazione del Regolamento per il vestiario uniforme a totale carico dell'Azienda. Tale trattamento riguarda i sottoindicati indumenti o capi di vestiario di nuovo tipo: berretti, nella duplice versione invernale e estiva; divise (giacca e due paia di calzoni), con relativi fregi, o soli calzoni, nella duplice versione invernale e estiva; cappotti completi di fregi; divise (giacca e due gonne), cappotti, completi di fregi, e cappelli del personale femminile» [Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile. Ferrovie dello Stato 1971, p. 677].

Si trattava di una rivoluzione sotto vari punti di vista: oltre alla versione femminile, si adottava un nuovo sistema di gestione, produzione e fornitura con il coinvolgimento di aziende di confezione nel contesto nazionale. Fino agli anni Sessanta, infatti, la produzione del vestiario avveniva artigianalmente con l'agente che, sulla base dei disegni riportati nei regolamenti, si affidava al sarto di fiducia, ottenendo, di conseguenza, divise non necessariamente uniformi e soggette a variazioni, che venivano segnalate e punite.

Il cambiamento da un sistema sartoriale, ampiamente consolidato e adottato dagli albori della strada ferrata, a uno più industriale è oggetto di numerose discussioni di Consiglio, sia per l'importanza rivestita dalla materia, ma anche per ragioni di tipo economico, logistico, legislativo, che assegnava, ad esempio, alle Amministrazioni dello Stato l'obbligo di localizzare nel Mezzogiorno il 40% dei loro investimenti (Legge n. 717 del 1965).

L'uniforme FS, oltre a consentire lo svolgimento delle diversificate mansioni degli agenti, doveva rappresentare l'azienda nella relazione con il pubblico, ma anche concorrere alla creazione di quel senso di appartenenza alla categoria ermetica dei ferrovieri che si distinguesse da altre categorie in divisa.

Un nuovo colore irrompe nell'era del grigio-ferro, il carta da zucchero, o bleu grigio, che, dall'antico azzurraggio della carta piegata per impacchettare oggetti pregiati come lo zucchero, era già comparso nel settore dei trasporti in ambito nazionale per le vesti delle hostess Alitalia, dal 1964 al 1966, disegnate da Delia Biagiotti [Falessi, Lazzeri 2000, pp. 31, 32].

La stoffa delle nuove divise confezionate dal GFT era prodotta negli stabilimenti Marlane di Maratea, in tonalità e pesantezza diversa per la versione estiva e invernale. Le uniformi maschili si componevano di una giacca a un petto con due tasche tagliate sul davanti orizzontalmente e un taschino con al di sopra il fregio cucito che riprendeva il marchio a "televisore", presente sui rotabili e sulla carta stampata verso la fine degli anni Sessanta, costituendo un coordinamento di elementi visivi. Il fregio diventa per la prima volta inamovibile, requisito che nasceva dall'esigenza che la divisa venisse indossata solo durante il servizio e per scongiurare la frequente circostanza di dimenticanza da parte dell'agente di riapplicarlo [4]. I pantaloni avevano due tasche laterali, due posteriori e il taschino per l'orologio, senza risvolto per esigenze antinfortunistiche. Completava il tutto il cappotto prodotto dall'azienda aretina Lebole e il berretto dello stesso panno della divisa, eccetto quello dei movimentisti di colore rosso. L'uniforme femminile in un primo momento viene fornita a titolo gratuito, come quella maschile, e si componeva della divisa – una giacca tailleur a doppio petto nella versione invernale e a mono petto nella estiva, e due gonne – due camicette di colore grigio azzurro, una cravatta di colore rosso bordò e un cappotto completo di fregi. Con la delibera n. 1 del 18 gennaio 1972, si introduce la gonna-pantalone e si ripristina il confezionamento sartoriale a cura delle interessate, con stoffa, fregio e accessori forniti gratuitamente dall'azienda. Per la foggia si riportavano nella tavola acclusa alla delibera i disegni e le descrizioni (fig. 2). Al personale viaggiante sui treni spettava il cappello a palloncino, mentre al gruppo dirigenti di stazione movimentisti il berretto, come il personale maschile, rosso o di colore carta da zucchero a seconda della mansione, con relativi fregi e distintivi che definivano il grado: dal più elevato in oro per la carica di sovrintendente e

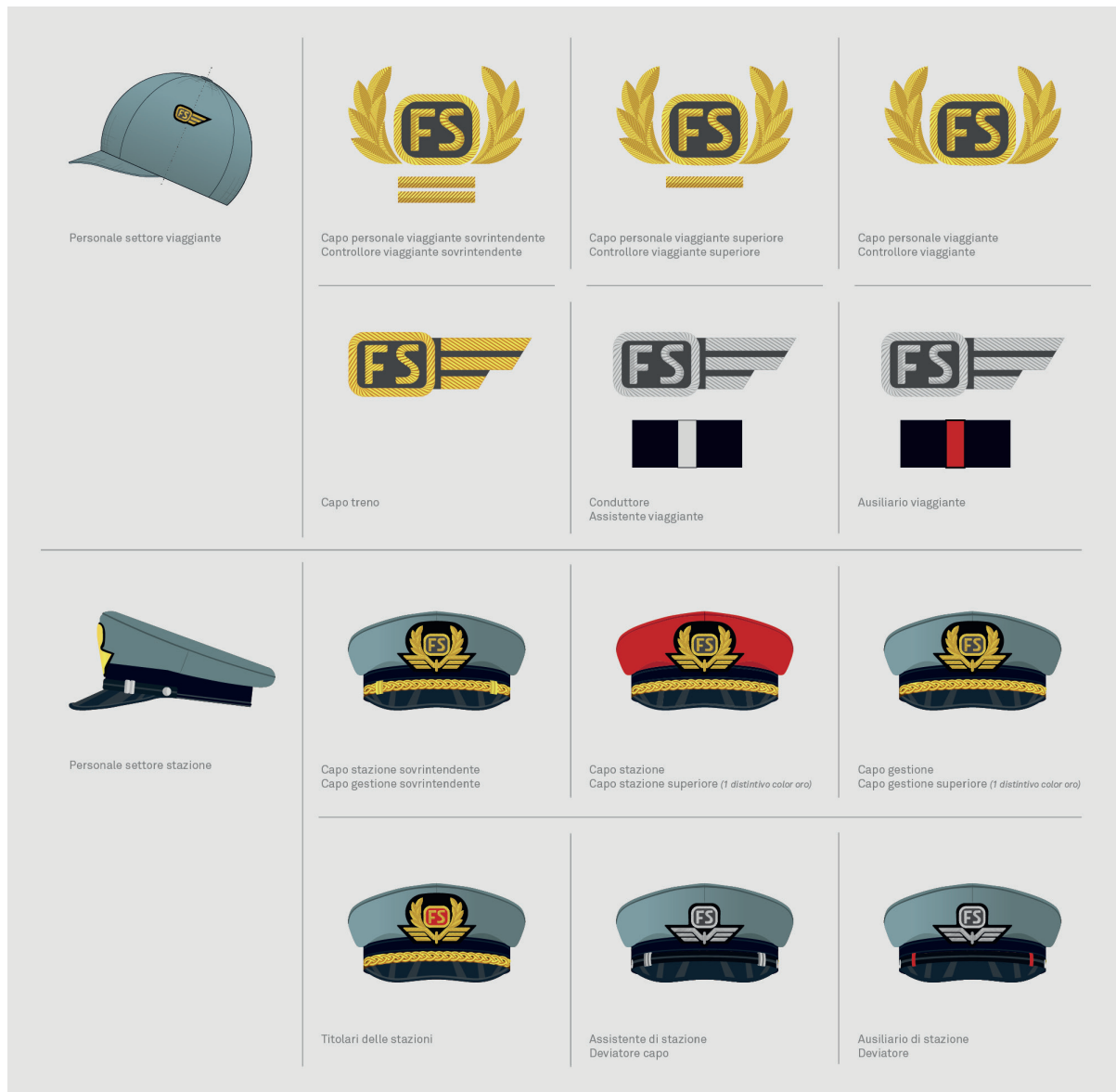


Fig. 3. Quadro sinottico delle tipologie di cappello con distintivi e berretto ferroviario del personale femminile basato sul Regolamento vestiario uniforme del 1985 (elaborazione grafica dell'autrice).

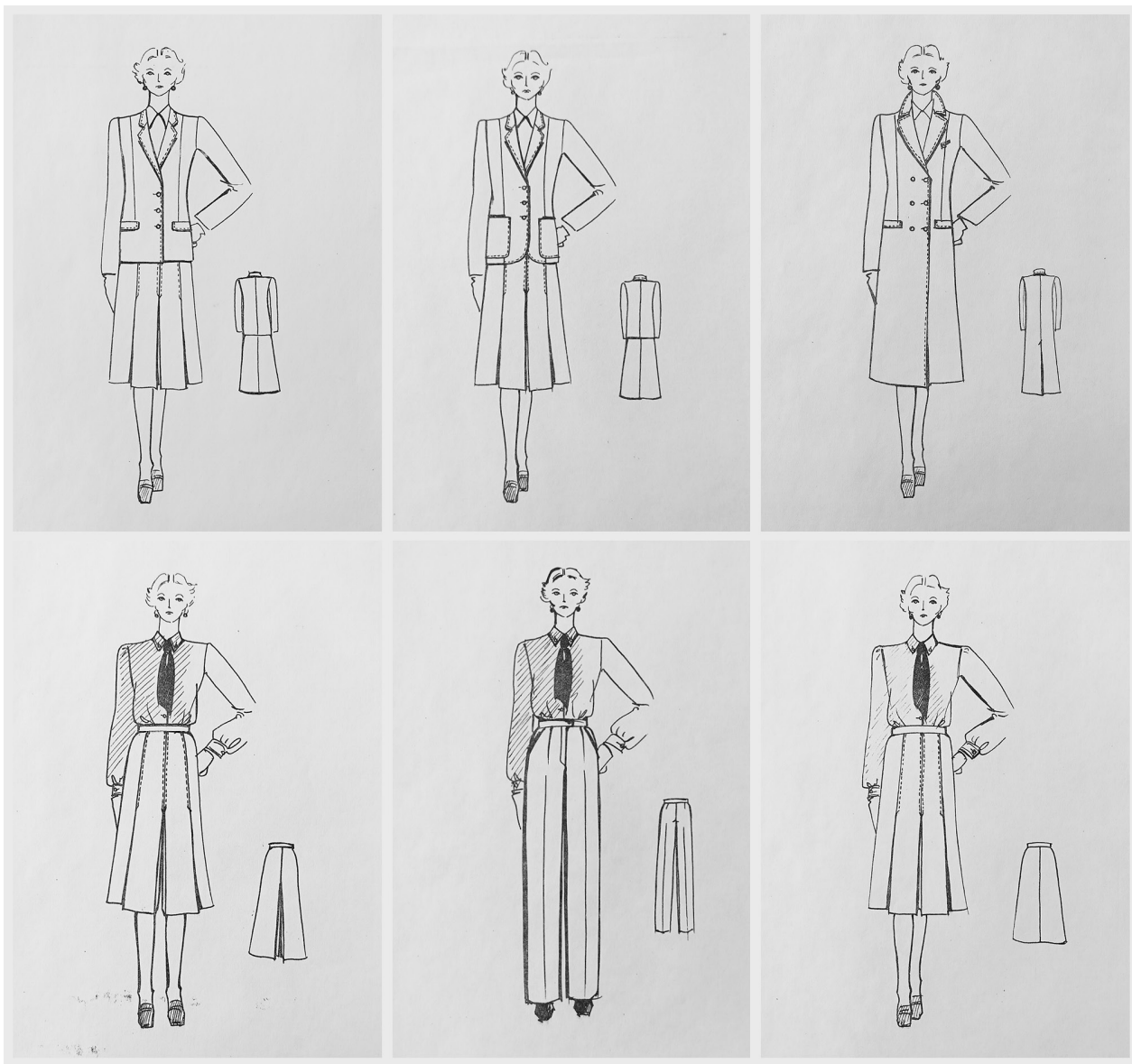


Fig. 4. GFT, figurini della divisa femminile tratti dalla Relazione tecnica per fornitura di vestiario per il personale di FS, 1979, pp. 167-172 (ASTo, Corte, Archivi industriali e di società, Gruppo Finanziario Tessile (GFT), mazzo 1721, fascicolo 2).

Fig. 5. GFT, documentazione fotografica dei modelli proposti in *Relazione tecnica per fornitura di vestiario per il personale di FS*, 1979, pp.195-197 (ASTo, Corte, Archivi industriali e di società, Gruppo Finanziario Tessile (GFT), mazzo 1721, fascicolo 2).



superiore, fino al minore dell'ausiliario con distintivo rosso in corrispondenza del soggolo (fig. 3).

Nel 1974, da una lettera su *Voci della rotaia* di un gruppo di conduttrici del Deposito Personale Viaggiante di Alessandria [Ferraris 1974], si rileva come la gonna e la gonna pantalone non fossero adeguate alle mansioni da conduttrici, che implicavano scendere e salire di frequente dai locomotori in qualsiasi condizione climatica, portando all'introduzione del pantalone, che avviene nel 1975 con la delibera n. 2 del 21 maggio. Ulteriori modifiche sono formalizzate nel Regolamento del vestiario uniforme del 1985 che prevedeva una giacca tailleur monopetto con due tasche e le tre varianti: gonna, gonna-pantalone e pantalone, la cui apparenza visiva è ricavabile dai figurini e dalle fotografie della relazione tecnica redatta dal GFT per la nuova commessa nel 1979 (figg. 4, 5).

Le esigenze da soddisfare riguardavano circa 70 000

ferrovieri con specifiche antropometriche che richiedevano un sistema a metà strada tra un lavoro sartoriale e un approccio meccanicizzato e industriale, che abbattesse i tempi, fronteggiasse la produzione per una platea ingente e garantisse la qualità nella foggia e nei tessuti.

In un documento redatto dal GFT, per lo studio di una nuova divisa per il Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni [5], viene descritto il progetto di fornitura per le Ferrovie dello Stato, che si avvaleva di una rete sul territorio di Centri Rilevamento Taglie (CRT) mobili e fissi.

Ciascun agente si recava al CRT di zona munito di appositi moduli per il rilevamento delle taglie, che venivano inviate al GFT per la produzione del vestiario. Quest'ultimo era spedito al CRT, il quale invitava il dipendente FS alla prova per i ritocchi necessari. In seguito alla nascita della Società per azioni nel 1992 le esigenze mutano, portando

sia alla riduzione del comparto di fregi e simboli visivi, sia alla fine delle divise carta da zucchero in vista della nuova *corporate identity* progettata dallo studio londinese Xmpr International.

Conclusioni

L'immagine di un'amministrazione ferroviaria è frutto del coordinamento di uffici, maestranze, collaborazioni con aziende esterne, competenze che coinvolgono diverse discipline: architettura, design, ingegneria, moda e tanto altro. Ogni elemento del progetto dell'immagine FS è l'esito di una rete di conoscenze e saperi strettamente correlati al contesto storico, sociale, economico in cui si collocano. L'evoluzione del disegno della divisa intercetta una pluralità di storie, registrando identità collettive, cambiamenti sociali e culturali, attivando una sinapsi di relazioni inedite da valorizzare ed esplorare ulteriormente, con l'obiettivo di acquisire una maggiore consapevolezza storica che possa costruire un ritratto guida e mentore per il futuro. La ricerca propone l'avvio della ricostruzione storiografica e iconografica del

disegno della divisa FS, che si è configurato strumento indispensabile, elemento standardizzato e guida per il confezionamento, prima in ambito sartoriale e poi industriale, e che registra negli anni Sessanta e Settanta, l'ingresso del personale femminile, raccontando identità sociali latenti, in lenta trasformazione, e l'acquisizione di diritti in un contesto rigido e respingente come quello ferroviario. Il contributo si inserisce all'interno del quadro più ampio della storia del progetto dell'identità visiva delle Ferrovie dello Stato, ancora da scrivere e approfondire. Un processo progettuale globale che necessita di un approccio attento alle diversificate competenze, per mezzo degli strumenti peculiari della ricerca storica a partire dalle fonti [Bassi 2018, p. 120] che, in un contesto d'impresa diffuso sul territorio, si configurano dislocate ed eterogenee: l'artefatto in quanto tale, le informazioni riportate nelle riviste aziendali, i Bollettini Ufficiali, i numerosi regolamenti, i verbali dei Consigli di Amministrazione e tanto altro. La lettura della "forma del tempo" che caratterizza FS riflette i contesti sociali, culturali, economici, offrendo uno spaccato in grado di concorrere a rendere visibile il ritratto dell'identità collettiva, non solo ferroviaria ma anche del Paese.

Ringraziamenti

Si ringraziano la Fondazione FS Italiane per il supporto nell'individuare nuove possibili vie di ricerca per il reperimento delle fonti, e Franco Lucia,

il conservatore del Museo Ferroviario di Torino Porta Nuova, per la sua immensa esperienza e memoria storica sulle Ferrovie dello Stato.

Note

[1] Una prima panoramica degli strumenti della comunicazione visiva è fornita nel volume *Rassegna. Ferrovie dello Stato 1900/1940* [Anselmi 1980].

[2] Definizione tratta dal Dizionario Enciclopedico on-line *Treccani*. <<https://www.treccani.it/vocabolario/moda/>> (consultato il 26 aprile 2026).

[3] ASTo, *Archivi industriali e di società, Gruppo Finanziario Tessile* (GFT),

mazzo 1518, fasc. 1.

[4] Come riportato nel verbale del CDA, 18° adunanza del 1969 e nella relazione tecnica redatta dal GFT nel 1979 [ASTo, mazzo 1721, fasc. 2].

[5] ASTo, *Archivi industriali e di società, Gruppo Finanziario Tessile* (GFT), mazzo 1715, fasc. 1.

Autore

Roberta Ena, Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli, Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale, roberta.ena@unicampania.it

Riferimenti bibliografici

Anceschi, G., Pasca, V., Carmi, E. (a cura di). (1993). *Impresa invisibile*. Milano: Bridge Editore.

Anselmi, A.T. (a cura di). (1980). *Rassegna. Ferrovie dello Stato 1900/1940*, n. 2. Bologna: editrice CIPIA.

Bassi, A. (2018). Storia della cultura materiale. In M. Bulgarelli, A. De Rosa, C. Marabello (a cura di). *Utilità e danno della storia*, pp. 112-125. Milano: Mimesis.

Buzzoli, M. (1973). Come va, cara collega?. In *Voci della rotaia*, n. 2, pp. 4-7.

Ciammaichella, M. (2019). Immagini e immaginari di moda. Il disegno della divisa perfetta. In P. Belardi (a cura di). *Riflessioni. L'arte del disegno/Il disegno dell'arte*. Atti del 41° Convegno internazionale dei Docenti delle Discipline della Rappresentazione. Perugia, 19-21 settembre 2019, pp. 1139-1146. Roma: Gangemi Editore.

Falessi, C., Lazzeri, G. (2000). *Le "Ragazze Volanti". Cinquant'anni di Hostess Alitalia 1950-2000*. Firenze: LoGisma.

Ferraris, A.M. (1974). Si ai pantaloni, no al cappello afflosciato. In *Voci della Rotaia*, n. 3, pp. 2, 3.

Ferrovie dello Stato, Ufficio Relazioni Aziendali FS (a cura di). (1973). FS 73. Roma: Christen Tipografia-Offset.

Ferrovie dello Stato (1907). *Regolamento per il vestiario uniforme*. Roma: Tipografia Ditta L. Cecchini.

Frisa, M.L., Monti, G., Tonchi, S. (a cura di). (2018). *Italiana: l'Italia vista dalla moda, 1971-2001*. Venezia: Marsilio.

Henrion, F.H.K., Parkin, A. (1967). *Design coordination and Corporate Image*. London-New York: Studio Vista-Reinhold Publishing Corporation.

Kubler, G. (1976). *La forma del tempo. Considerazioni sulla storia delle cose*. Torino: Einaudi.

Lupano, M., Vaccari A. (a cura di). (2009). *Una giornata moderna: moda e stili nell'Italia fascista*. Bologna: Damiani.

Maggi, S. (2003). *Le ferrovie*. Bologna: Società editrice il Mulino.

Ministero dei Trasporti e dell'aviazione civile. Ferrovie dello Stato (1966).

Consiglio di Amministrazione, 2° adunanza, pp. 64-71.

Ministero dei Trasporti e dell'aviazione civile. Ferrovie dello Stato (1967). *Consiglio di Amministrazione*, 2° adunanza, pp. 21, 22.

Ministero dei Trasporti e dell'aviazione civile. Ferrovie dello Stato (1968). *Regolamento per il vestiario uniforme del personale ferroviario*. Roma: Abete.

Ministero dei Trasporti e dell'aviazione civile. Ferrovie dello Stato (1969). *Consiglio di Amministrazione*, 18° adunanza, pp. 9-21.

Ministero dei Trasporti e dell'aviazione civile. Ferrovie dello Stato (1971). *Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato*, n. 13, pp. 676-678. Roma: Tip. Statimari.

Ministero dei Trasporti e dell'aviazione civile. Ferrovie dello Stato (1972). *Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato*, n. 5, pp. 291-304. Roma: Tip. Statimari.

Ministero dei Trasporti. Ferrovie dello Stato (1975). *Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato*, n. 15 del 21 maggio 1975, pp. 891-901. Roma: Tip. Statimari.

Ministero dei Trasporti. Ferrovie dello Stato (1985). *Regolamento per il vestiario uniforme del personale ferroviario*. Pomezia: Tipolitografia AGOR.

Mora, E. (2004). *Questioni di moda: classe, genere e identità nell'abbigliamento*. Milano: FrancoAngeli (Prima ed. *Fashion and its social agendas: class, gender, and identity in clothing*, The University of Chicago Press, 2001).

Paris, I. (2006). *Oggetti cuciti. L'abbigliamento pronto in Italia dal primo dopoguerra agli anni Settanta*. Milano: FrancoAngeli.

Pocaterra, R. (1989). Vestivamo alla ferrovia. In *Voci della rotaia*, n. 8/9 pp. 52, 53.

Zanev, (1971). Gli azzurri della rotaia. In *Voci della rotaia*, n. 1, pp. 6, 7.

Fonti archivistiche

ASTo, Corte, *Archivi industriali e di società, Gruppo Finanziario Tessile (GFT)*, mazzo 1518, fasc. 1.

ASTo, Corte, *Archivi industriali e di società, Gruppo Finanziario Tessile (GFT)*,

mazzo 1721, fasc. 2.

ASTo, Corte, *Archivi industriali e di società, Gruppo Finanziario Tessile (GFT)*, mazzo 1715, fasc. 1.