



Pareto giovane ingegnere

Gli esordi professionali presso la Società Strade Ferrate Romane

Da: Vilfredo Pareto *tenacino*:
"signore incaricato" della Società
del Ferro in Valdarno

Tesi di laurea di ALESSANDRO MELAZZINI
alessandro@skabadip.nu

Nel 1870 Vilfredo Pareto assume il suo primo impiego come ingegnere a Firenze, presso l'ufficio centrale del servizio del materiale e della trazione della Società Strade Ferrate Romane. La Società nasce dalla fusione delle società ferroviarie toscane voluta dalla legge del 14 maggio 1865, n. 2279; il 26 febbraio 1872 un decreto ministeriale nomina una commissione d'inchiesta sulle sue condizioni, che mette in luce irre-

golarità e lassismo. Nel 1873, dopo un anno di pesanti perdite, viene stipulata una convenzione per il riscatto delle ferrovie da parte dello Stato.

L'occupazione, che Pareto ottiene probabilmente grazie a Prospero Richelmy, primo direttore della Scuola di applicazione per ingegneri di Torino, gli frutta uno stipendio di 150 lire al mese.

Da un'attenta disamina di varie carte, fra cui i manoscritti relativi alle Strade Ferrate Romane, le deliberazioni del Consiglio di amministrazione, le copie dei rapporti del direttore generale, compiuta dal Giacalone-Monaco, si evince che Pareto non occupasse un posto di rilievo, il suo nome risultando scritto solo due volte fra una fit-

ta annotazione di assunzioni, licenziamenti, dimissioni di commessi e facchini ecc.

Benché la sede di lavoro sia Firenze, Pareto si muove in varie altre località. Innanzitutto verso la direzione centrale di Roma, ma anche a seguire i lavori delle officine di Civitavecchia (si riparavano vagoni e locomotive), alle agenzie di Terni, Livorno Pisa e in tutti quei posti dove le Ferrovie Romane avevano interessi.

L'ambiente in cui si muove il giovane ingegnere è profondamente estraneo alla sua sensibilità ed etica, improntate ad un rispetto quasi sacrale per l'onestà e il rigore. Nella Società in cui si trova a lavorare questi suoi ideali si scontrano con una situazione deprimente, tanto da esacerbarne il carattere passionatamente integerrimo. Per dirla con le parole partecipi di Giacalone-Monaco: «Disgraziatamente nella società delle Strade Ferrate Romane trovò uno straripante brodo di coltura di bacilli della disonestà. Così, la sua ossessione si esasperò. Tutto è osservato attraverso questo prisma e in lui pesa il senso della sventura dell'essere capitato in quell'insano garbuglio».

Per sottrarsi alla triste situazione impiegatizia in cui non si sente gratificato – anzi, ritiene di essere pagato poco e male – cerca evasione nella consulenza e collaborazione tecnica per parenti e amici. Ad esempio, cura la sistemazione di alcune macchine a vapore in quel di Genova e viene richiesto per riparare una macchina in un pastificio. Ancora, cura la ricerca di un *chimico privilegiato* a Torino per conto di Ubaldino Peruzzi, che già allora ne apprezza le capacità tecniche e gli richiede



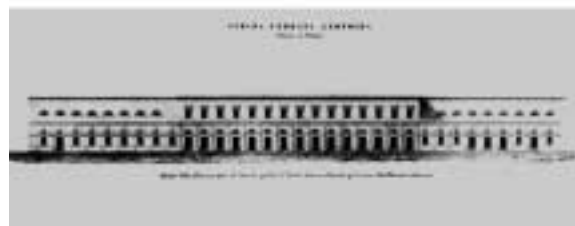
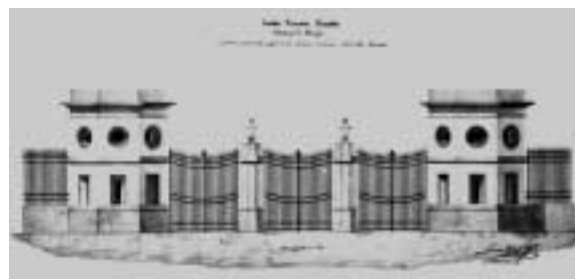
con frequenza consigli e consulenze, ne svolge altre a Foligno e a Terni (provvedendo a modificare dei pezzi di una macchina a vapore).

Ma non tutto dell'ambiente delle Strade Ferrate gli è ostile. Pareto stima, ricambiato, il suo direttore, il francese Devillard. A questi l'unisce anche la lingua francese, imparata ancor prima dell'italiano, e sarà in francese che il Pareto si esprimerà nel suo lavoro alla Società del Ferro nei rapporti con le ditte straniere francesi, ma anche inglesi e tedesche. Intorno all'agosto del 1872 il giovane cura principalmente l'installazione e il corretto funzionamento delle nuove officine distaccate a Civitavecchia. Un'attività che lo impegna molto ma che gli riserva anche piacevoli soddisfazioni.

Nonostante tutto, la mancanza di prospettive della sua posizione lo rattrista. In una lettera del 22 maggio 1873 scrive: «Torno dall'officina, da vedere lavorare gli operai che montano la macchina a vapore, ho preso qualche misura, prenderò le altre oggi e così avrà termine il mio compito [...], invece sono qui stanco come lo può essere un uomo ch'è in piedi dalle sette di ieri mattina. E pensare che di tutte queste si può dire: *peines perdues*. Quando lavoro sono contento, ma non bisogna che pensi né quanto esso è sterile e neppure all'avvenire». E ancora più cupamente lo rabbuia il constatare come il suo lavoro non sia apprezzato nella giusta misura: «Ho lavorato tutto il giorno e non ho potuto dormire un sol momento. Ho la profonda convinzione che tutto questo lavoro è sprecato perché nelle ferrovie romane si stima un uomo in ragione inversa dell'opera sua».

Il Pareto è certo un uomo di carattere aspro, ma il sentirsi isolato in mezzo all'imprecisione dei colleghi e senza gratifiche dai superiori non è sentimento che lo aiuti. Queste sue sensazioni di sfiducia le ritroveremo più oltre, una volta alle prese con la disastrosa gestione delle Ferriere del Valdarno.

A riprova di quanto sia malgestita la Società delle Strade Ferrate Romane, vi è l'episodio riguardo la vertenza fra le Romane e la fabbrica di locomotive Sigl di Vienna. Le Romane sollecitano la spedizione di otto locomotive ordinate, senza però avere i capitali per far fronte all'acquisto, mentre, nella fabbrica viennese, le locomotive sono ancora solo in fase di costruzione. Pareto viene inviato a Vienna per cercare di risolvere la vertenza. Ma egli si sente dubbioso poiché non giudica valida la causa delle Romane. Parte quindi con spirito contrariato. La situazione si aggrava quando il giovane si accorge dell'imprecisione delle indicazioni fornitegli, addirittura riguardo all'esatta ubicazione della fabbrica. Giunto a Vienna, apprende che la stessa è situata in realtà in una vicina cittadina, Wiener-Neustadt. La scrupolosità di Pareto, già messa a dura prova dalla faciloneria con cui vengono condotte le trattative presso le Romane, subisce un altro colpo nel constatare quanto poco diverso sia il modo di operare della fabbrica austriaca. Infastidito, scrive il 29 gennaio 1873: «Le macchine sono lungi dall'essere ben fatte in causa del Biglia che ha fatto un capitolato d'appalto ridicolo, che a nulla obbliga il costruttore. Ne ho mostrato alcuni difetti all'ingegnere in capo dello stabilimento che li ha riconosciuti, ma egli se ne scusa affermando che Biglia ha promesso che non si guarderebbe tanto per il sottile. E in vero è impossibile guardarvi con un simile contratto!». Lo solleva un poco la visita alle acciaierie Krupp ad Essen, nella Slesia. La vista di una tale moltitudine di forni e macchine lo delizia, l'impiego di 10.000 operai lo sorprende. Passa il tempo e non giungono comunicazioni dalla Società delle Strade Ferrate: mancano i fondi. Il finale è prevedibile. La Sigl decide di aspettare qualche giorno ancora – il lavoro è ultimato – per poi vendere ad altri le otto locomotive. I commenti dell'impiegato Pareto riguardo i suoi direttori sono aspri: «Che società bene amministrata è mai



quella delle Romane! Davvero mi fa piacere di esservi impiegato. Questo stato di cose è largo di promesse per l'avvenire!».

Ma il direttore del servizio del materiale e della trazione, il Devillard, apprezza la precisione e l'affidabilità del giovane ingegnere ed è soddisfatto di come abbia gestito la vertenza con la Sigl.

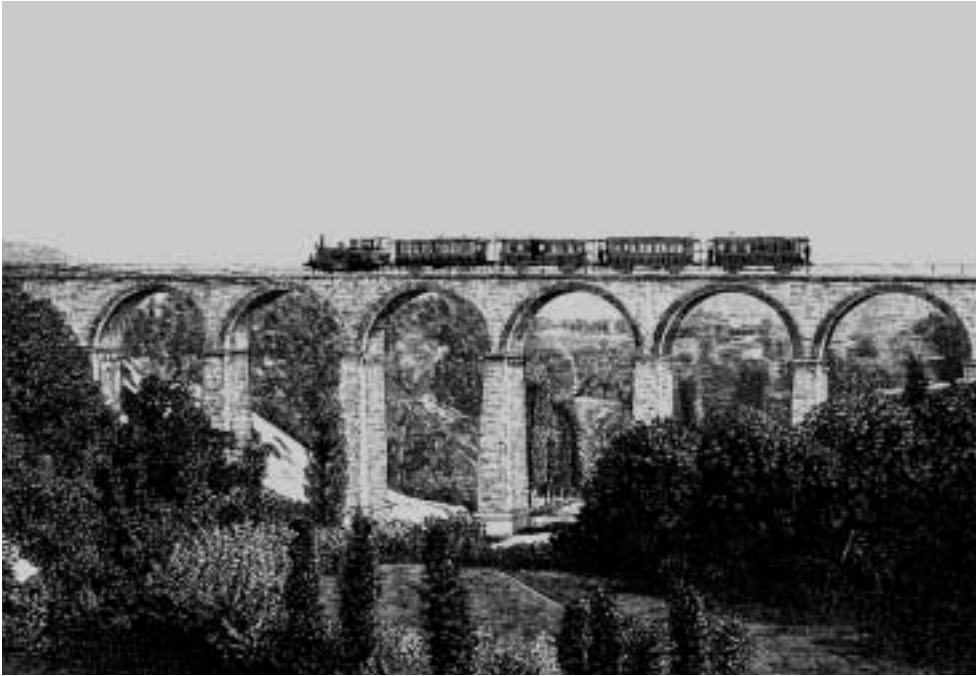
Le Ferrovie Romane usano come combustibile, per le loro vapore, la lignite estratta dai giacimenti di Castelnuovo dei Sabioni. Ma il combustibile utilizzato è di bassa qualità; combinato con uno scadente impianto di combustione genera scintille che, a causa della ventilazione del treno in corsa, cadono a terra e provocano incendi lungo le rotaie. Molte sono le proteste degli abitanti e dei proprietari dei campi sulla linea senese, tanto che il commissario governativo sollecita la direzione delle Romane ad intervenire. Il Devillard incarica Pareto. Questi scrive a Emilia Peruzzi: «Un certo Sig. Prussmann, capo meccanico a Lingen ha fatto su quella ferrovia numerose e importantissime esperienze ed il Sig. Devillard già da alcuni giorni aveva in animo di mandarmi a Lingen per studiare le disposizioni adottate per le locomotive in seguito a queste esperienze, ma per dimmelo egli aspettava l'approvazione della direzione. [...]

Progetto dell'ingegner Enrico Pesenti per la Stazione Leopolda di Firenze, capolinea della prima ferrovia costruita in Toscana (1844-45).

Drawing by Engineer Enrico Pesenti for the Leopolda Station in Florence, terminus of the first railroad built in Tuscany (1844-45).

Nella pagina a fianco: veduta ottocentesca di Piazza della Signoria a Firenze, dove Pareto visse dal 1870 al 1873, ingegnere presso la Società Strade Ferrate Romane, e dal 1878 al 1890, Direttore generale della Società del Ferro.

Opposite page: nineteenth century view of Piazza della Signoria in Florence, where Pareto lived from 1870 to 1873, an engineer with the Roman Railroad Company, and from 1878 to 1890, General Manager of the Iron Company.



Viadotto di una linea ferroviaria degli ultimi decenni del secolo scorso.

A viaduct on one of the railway lines of the final decades of the last century.

Locomotiva a vapore fabbricata in Germania nella seconda metà del secolo scorso. All'inizio del 1873 Pareto si recò a Vienna per risolvere un conflitto tra le Strade Ferrate Romane e la fabbrica di locomotive Sigl. Nello stesso anno fu anche a Marburg, Essen, Kassel e a Lingen nell'Hannover per studiare la combustione della lignite per trazione ferroviaria.

Steam engine made in Germany in the second half of the last century.

Pareto went to Vienna at the beginning of 1873 to resolve a dispute between the Roman Railroad Company and the Sigl Locomotive Factory. In the same year he also went to Marburg, Essen, Kassel and Lingen in Hanover to study the lignite combustion for rail traction.

Lingen è nello Hannover... Mi dimenticavo di dirle che dovrei altresì studiare le disposizioni in uso nella ferrovia Rorshah-Sain-Gall».

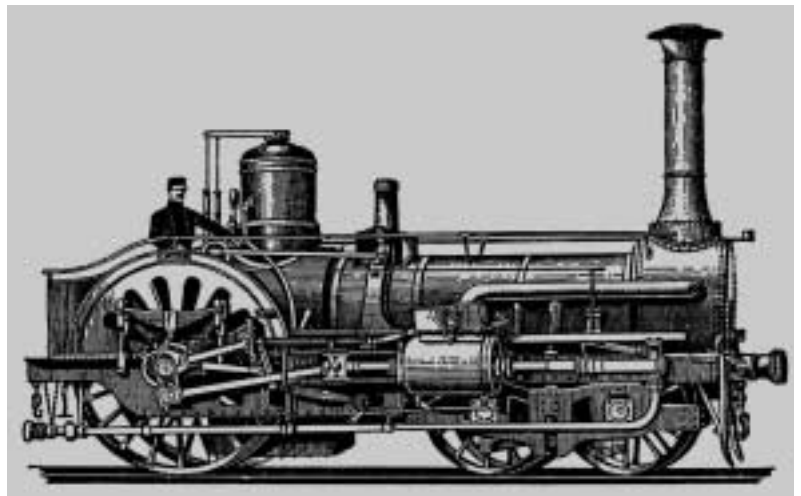
Incarichi internazionali a parte, il Pareto comunque è sempre più preoccupato per la sua posizione sul lavoro: «Sono rientrato a Firenze e sono di bel nuovo in quel mare di guai che sono le ferrovie romane e che credo siano state create per mio martirio».

Le delusioni continuano. La direzione decide di chiudere le officine di Civitavecchia, ove il Pareto sovrintendeva i lavori. Il giovane tecnico commenta: «Pare che uno dei numerosi commissari governativi abbia scoperto che quell'officina era inutile alla società indi l'ordine di sospendere i lavori e chiudere l'officina. Io credo che quel commissario abbia ragione, ma ha fatto la sua scoperta un po' tardi e poi non bisognerà dimenticare ch'è il governo che ha imposto alla società la costruzione della officina di Civitavecchia. Ora mi dica lei, ch'è sempre ottimista, se questo non è una vera Babilonia. Il governo impone alla società la costruzione di un'officina, quando questa è quasi finita e vi si è speso una sessantina di mila lire fa la scoperta che è inutile e impone di smettere ogni cosa!».

Ormai l'unico motivo che lo lega alla società è il «sentimento dell'amicizia e della gratitudine» verso il Devillard. E non esita a esprimerlo con incisività: «Fin ora sono rimasto alle ferrovie romane per i modi gentili ed affettuosi con i quali mi trattava il mio capo, il Sig. Ing. Devillard, ma ora temo che se viene quel certo tale egli sia disposto ad andar via. Fin ora, è vero, non ho avuto troppo da lodarmi della direzione delle ferrovie, ma col Sig. De Resie, che in fondo era un uomo onesto, si poteva qualche volta ottenere giustizia, ed io rimanevo nella speranza che le cose avessero a mutare in meglio,

ma ora che veggio che accennano a volersi mutare in peggio penso ch'è tempo di prendere una risoluzione. Le querimonie e i lamenti non sono il fatto mio; quanto più le cose volgono a male per me, tanto maggiore è l'energia che mi sento per combattere». Con fare sconsolato, e forse un poco drastico, si lamenta che «in Italia non v'ha posto che per gli intriganti e chi vuole lavorare onestamente non godrà mai stima alcuna». Non sono ubbie della giovane età. Saranno questi pensieri ricorrenti nelle lettere di Pareto, fors'anche più accentuati e venati di una certa melanconia una volta che si rinchiederà nel suo eremo di Céligny.

L'astio verso la direzione delle Romane non accenna a diminuire: «Ho avuto nuove da Firenze e sono disgustatissimo del mio mestiere. Dall'ottobre 1871 ogni tanto faccio chiedere a questi signori delle strade ferrate romane: volete di me o non ne volete? Debbo rimanere, me ne debbo andar? E sempre mi si risponde: vi è un organico nel quale siete proposto per un bel posto – quello di capo ufficio studi – aspettate un mese al più e lo vedrete approntato. Ho sempre aspettato ed ora principio a persuadermi che solo un imbecille come me, può essere preso a gabbo in questo modo». Solo l'amore per il lavoro – e per le lettere e la matematica – gli corre in aiuto: «Ma debbo dire il vero? Non mi sento di abbandonare le mie locomotive, le mie officine, i miei la-





Panorama della Firenze ottocentesca nell'olio su tela *Florence. Vue prise des jardins Boboli* (1835-40) di Jean-Baptiste Camille Corot.

View of nineteenth century Florence in oil on canvas Florence. Vue prise des jardins Boboli (1835-40) by Jean-Baptiste Camille Corot.

vori. Goethe aveva ben ragione quando nel suo Faust egli ripone il sommo della felicità umana nella utile e feconda operosità. Io non conosco gioia che si possa paragonare a quella che ho sentito quando ho veduto il consumo di combustibile scemare nelle locomotive da me sistemate. Questo era il risultato dovuto per la massima parte a formule matematiche, ad astratte teorie accompagnate da sana pratica». Tanta è la gioia per il lavoro ben fatto che avrebbe «abbracciato il macchinista!». Ma le soddisfazioni sono poche e «dovere stroncare lì tutti i miei lavori, tutti i bei progetti che avevo fatto per l'avvenire per riordinamento delle nostre macchine. Abbandonare l'officina di Civitavecchia» lo riempie di sconforto. Insomma, riconosce che «non sono ora né carne né pesce, non ho una posizione ben stabilita. Comando a degli impiegati che ufficialmente sarebbero molto a disopra di me e che mi ubbidiscono in parte perché sono appoggiato dall'ingegnere in capo ed in parte perché sono contentissimi che io mi prenda la responsabilità di cose delle quali non saprebbero co-

me cavarsela». La desolazione in cui cade è aggravata dal venire a conoscenza che il Devillard, dopo che Pareto si era mosso contattando i Peruzzi per aiutarlo a trovare un altro impiego, lo informa che presto partirà, avendo trovato un'altra occupazione in Francia. Si sente circondato dall'invidia e dalla meschinità del personale, un tempo trattenuto dall'autorità del Devillard. In un'altra lettera, descrive l'amara situazione che si è creata, sentendosi vittima di una sonora ingiustizia: «Il Devillard andrà via verso il 20 di settembre [...]. Io lascerò le ferrovie romane l'istesso giorno del Devillard alla barba di tutti coloro che non aspettavano altro che la sua partenza per scatenarsi contro di me», e puntualizza: «I fatti parlano chiaro ed i fatti son questi: son tre anni che sono nelle ferrovie romane, ho sempre fatto più del mio dovere e ne esco come ci sono entrato. Il sig. Carta Mameli ed il Genocchi, beniamini del sor Bertina, avendo saputo intrigare si sono fatte delle belle posizioni ed io non sono stato nominato per non fare dispiacere a quei signori che mi facevano opposizione». Il futuro cri-

tico delle ideologie conclude profetico: «Ad ogni modo il tempo che passai qui non è stato perduto, ho imparato un po' a conoscere gli uomini e mi sono persuaso di certe cose che paiono incredibili a chi non le vede. Non so se potrò mai fare uso di questi insegnamenti, ma se mai ciò sarà spero di dimostrare che non sono poi tanto stupido quanto, in cuor suo, mi crede il Sor Bertina».

Nonostante tutto Pareto spera di riuscire a risollevarne la situazione cupa in cui è gettato, rincuorato anche dal Devillard che alimenta le speranze. Risiedere a Firenze gli è gradito, tanto più che ivi abita la signora Emilia Peruzzi, cui lo lega un affetto espresso in un esteso rapporto epistolare.

Ciononostante si ingegna per cercare un lavoro alternativo. Fa tappa a Torino, per un colloquio con Richelmy, il direttore della Scuola, a cui era legato in un rapporto di stima, e si incontra con il capo del servizio del materiale e della trazione delle ferrovie per l'Alta Italia, ingegnere Frescot. Respinge un'offerta caldeggiata da Devillard per andare a Terni, è incerto se accettare di entrare a ser-

I coniugi Ubaldino e Emilia Peruzzi nel giorno del loro matrimonio. Pareto, legato da sincera amicizia con i Peruzzi, era assiduo frequentatore del salotto che la signora Emilia teneva in Borgo de' Greci, centro del dibattito culturale e politico nella Firenze dell'epoca.

Senator Ubaldino and Mrs Emilia Peruzzi on their wedding day. Pareto, linked to the Peruzzi by sincere friendship, was a frequent visitor to the salon held by Mrs Emilia in Borgo de' Greci, the centre of cultural and political discussion in Florence at the time.

vizio dell'Alta Italia. Ma non si decide. Confida in un aiuto dei Peruzzi, anche se medita di ripartire in Oriente. È infatti perfino disposto ad andare «in Cina, in Giappone, all'inferno! Purché mi tolga da questi signori delle ferrovie romane di cui l'insolenza e il pedantismo non hanno pari che nell'ignoranza loro!». Ancora, il Devillard gli propone di collaborare con un francese per fondare a Firenze una fabbrica di viti e bulloni. Ma il suo sogno è «di fare dell'industria meccanica o metallurgica».

Il suo carattere intransigente e la protezione del Devillard sono probabilmente le cause che rendono invisibile il Pareto ai suoi superiori delle Strade Ferrate Romane. Ad ogni modo Pareto la pensa in questa maniera; inoltre le lamentele riguardo alla vertenza con la fabbrica Sigl hanno contribuito ad



nare i capi della società, mal visti dal Pareto. Avendo chiesto un'indennità di buona uscita, evita di disturbare i direttori per aiutare l'amico. Ora al giovane resta solo l'appoggio dei coniugi Peruzzi.

E l'appoggio della coppia non manca. Più volte il senatore Ubaldino propone a Pareto di entrare a far parte delle industrie siderurgiche di San Giovanni Valdarno. Il senatore esercita come amministratore una funzione importante nelle stesse. Con l'entrata nelle ferriere del Valdarno, nell'ottobre del 1873, si chiude la triste avventura del primo impiego del futuro studioso.

Giacalone-Monaco tratteggia con partecipazione il carattere del giovane in termini precisi: «Ironista immaginoso che degusta lentamente il demoniaco distillato, col quale disgrega e deforma soggetti e situazioni, sempre con sottile e penetrante finezza; e moralista severo, ma senza ossessioni verconde, anzi con una visione pagana della vita, e soprattutto, dispregiatore irriducibile della viltà, delle manovre doppie e sommerse, delle posizioni nebulose che possano, secondo l'opportunità, configurarsi in modi vari. Portato alla creazione letteraria, ma troppo controllato dalla logica razionale e dalla dignità per abbandonarsi all'invenzione astratta puramente decorativa. Ecco dei lieviti che già si attivano fin da queste gemme del suo pensiero. Precisamente, a venticinque anni».

Una delle prime prove del suo carattere caparbio e combattivo, nel suo nuovo impiego presso le ferriere del Valdarno, sarà la diatriba condotta contro Luigi Langer, fondatore della Società per l'Industria del Ferro. Ad ogni modo, a riprova di un animo tenace ma non astioso, nel momento in cui il suo avversario verrà sconfitto, Pareto cesserà di nominarlo nei suoi scritti, evitando inutile rancore.

Osserverebbe Indro Montanelli, spesso accade che gli uomini di carattere siano anche uomini di pessimo carattere. ■

inimicargli certi dipendenti colpiti dalle sue incisive osservazioni. Con una lettera del 24 ottobre 1873 il Pareto dà notizia delle dimissioni, ringraziando sentitamente i Peruzzi per il conforto che gli hanno fornito. Commenta amaramente: «In questo momento che mi disgiunge da un passato di lavoro, di utile operosità e di fervide speranze, mi raccolgo in me stesso e sono meravigliato di non sentire più dolorosamente questo distacco. Certamente se mi fossi trovato solo nella lotta, l'essere io perdente ed il dover patire tanta ingiustizia quanto è quella che mi si usa, mi avrebbe riempita l'anima di amarezza. Se ciò non è seguito è per me una sola ragione: perché questo sentimento è stato vinto dal pensiero che se avevo avuto la sfortuna d'imbattemi in uomini poco degni come il Bertina, avevo per altro avuta la somma ventura di essere confortato dalla benevolenza che ella ed il Sig. Ubaldino vollero dimostrarmi».

Il pessimismo di Pareto non è però infondato. La Società delle Strade Ferrate verrà presto nazionalizzata, nel novembre del 1873, e più tardi, l'anno è il 1880, riscattata.

L'ultimo colpo il Pareto lo subisce dal suo protettore. Questi non ha scrupoli, all'approssimarsi della sua partenza e dovendo richiedere la liquidazione, ad avvisi-

PARETO, THE YOUNG ENGINEER

PROFESSIONAL BEGINNINGS AT THE ROMAN RAILROAD COMPANY

In 1870 Vilfredo Pareto took on his first post as engineer in Florence, with the Roman Railroad Company. The environment in which he moved was very foreign to his sensitivity and morality, which bore an almost sacred imprint due to honesty and severity. Pareto was certainly a man with a very rigorous character, he felt isolated in the midst of his colleague's imprecision and without encouragement from his superiors it was not sentiment that helped him. In order to extract himself from this sad employment situation, in which he did not feel recompensed, he tried to find escape in consultancy and technical partnership with family and friends. Around August 1872 the young engineer was mainly occupied with the installation and correct functioning of the Civitavecchia branch workshops, employment which fully occupied him but which also gave him great satisfaction. The transfers abroad to Vienna, the Rhineland and Hanover, where Pareto went in 1873, had also many positive implications due to important experiences in the professional field. Disappointments were not slow to come. The picture became very bleak when the Company decided to close the Civitavecchia workshops and Devillard the manager, who reciprocated Pareto's admiration, decided to leave having found another job in France. Notwithstanding that Pareto enjoyed living in Florence - even more because Mrs Emilia Peruzzi, with whom he was linked by affection expressed in extensive correspondence, lived there - Pareto set about searching for alternative work: in Turin with the Upper Italy Railways, or, on the suggestion of Devillard, at the Terni foundries, or even in the Far East. Amidst doubts, hesitation and uncertainties he handed in his resignation to the Roman Railroads Company with the letter of October 24 1873. A determining factor in that circumstance was the support of the Peruzzi. Senator Ubaldino had suggested to him many times that he enter and work in the iron and steel industry of San Giovanni Valdarno, which indeed occurred in October 1873. Thus the unhappy adventure of the future scholar's first employment ended.