

Le premesse della politica ferroviaria fascista: risanamento finanziario e repressione politica (1922-1924)

di Stefano Cecini

Durante il primo conflitto mondiale le Ferrovie dello Stato parteciparono in maniera importante allo sforzo bellico fornendo i mezzi necessari a garantire sia «il pronto intervento delle truppe al fronte» sia «il continuo approvvigionamento di materiali e vettovaglie all'esercito operante»¹. In particolare dopo Caporetto il coinvolgimento dell'Azienda di Stato fu ancora più significativo e questo, se da un lato accelerò l'usura di materiali e mezzi, dall'altro contribuì a creare un clima di forte consenso attorno all'Azienda. Nei difficili anni del dopoguerra però, l'Amministrazione ferroviaria diventò presto il bersaglio di numerose e aspre polemiche che coinvolsero ampi strati dell'opinione pubblica. Le cattive condizioni del materiale mobile, determinate dalla mancata sostituzione di un parco macchine ormai vecchio e logoro, e le frequenti agitazioni del personale, cresciuto a dismisura durante la guerra, rendevano infatti l'Azienda incapace di assicurare il buon funzionamento dell'esercizio ferroviario. I termini «disservizio» e «anarchia ferroviaria», coniati nel 1905 all'epoca della nazionalizzazione per descrivere le cattive condizioni delle ferrovie italiane², tornarono quindi prepotentemente di moda. In particolare nel corso del 1920 gli agenti ferroviari, raccolti attorno al loro potente sindacato, lo Sfi (Sindacato Ferrovieri Italiani) si resero protagonisti di agitazioni sindacali, scioperi, episodi di interruzione dal servizio che s'impressero «nel senso comune degli italiani come la manifestazione più alta, anzi come l'esempio più perfetto, dell'insubordinazione sociale e del disordine pubblico»³. L'amministrazione delle Ferrovie descriveva in questi termini, nella relazione al Parlamento per l'esercizio finanziario 1919-20, gli avvenimenti dell'anno appena trascorso:

Le masse esecutive di personale, in preda alle agitazioni comuni alle altre classi operaie, interuppero e perturbarono con frequenti scioperi la continuità e regolarità del servizio, paralizzando di volta in volta i traffici; e dal maggiore di questi scioperi, durato dal 20 al 29 gennaio 1920, derivò tra l'altro la generale diminuzione delle ore di lavoro, che doveva anch'essa arrecare così grave pregiudizio alla esecuzione dei trasporti e al rendimento del personale⁴.

Gli scioperi del 1920 degli agenti ferroviari e di altri impiegati pubblici, come i postelegrafonici, rappresentarono uno dei momenti di maggiore tensione di quel periodo di lotte sociali che culminò nell'occupazione delle fabbriche nel settembre dello stesso anno⁵.

In particolare la proclamazione dello sciopero ferroviario del gennaio del 1920 fu la causa indiretta di una spaccatura interna al movimento dei Fasci di combattimento, che da quel momento iniziarono a intraprendere un nuovo percorso politico⁶. Mussolini, che inizialmente si era mostrato favorevole a riconoscere le ragioni dei ferrovieri, al momento della proclamazione dello sciopero si mostrò invece nettamente contrario all'astensione dal lavoro nei pubblici servizi⁷. Non tutti i leader fascisti però, condivisero l'opinione del duce. Due esponenti di spicco del fascismo come Eno Mecheri e Agostino Lanzillo, schieratisi entrambi dalla parte dei ferrovieri, furono costretti a lasciare il movimento⁸. Due giorni dopo l'inizio dello sciopero ferroviario Cesare Rossi, primo collaboratore del duce che, in quel momento, secondo Emilio Gentile, era «molto più risoluto di Mussolini nel sostenere [...] la necessità di lasciarsi alle spalle ogni velleità di propaganda fra il proletariato per volgersi decisamente dalla parte della borghesia produttiva e dei ceti medi»⁹, sulle colonne de «Il Popolo d'Italia», in un noto articolo intitolato *Non vogliamo i salti nel buio*, scriveva:

È tempo di proclamare francamente che di fronte alla certezza ineluttabile della dissoluzione generale a cui oggi fatalmente ci condurrebbe un movimento rivoluzionario – da chiunque diretto e qualunque ne fosse l'obiettivo – si ha il dovere di andare contro corrente: più brutalmente diciamo: si ha il dovere di essere risolutamente dei conservatori e dei reazionari. Di reagire cioè contro i salti nel buio, di conservare, cioè quel che di solido, di organico, di sano offre la classe sociale oggi al potere¹⁰.

Queste argomentazioni anticipavano la svolta a destra che i Fasci di combattimento, non senza contrasti interni, decisamente intrapresero, per evidenti ragioni di opportunità politica, nel maggio successivo al congresso di Milano e che si realizzò pienamente agli inizi del 1921¹¹. Comunque già da quel momento il fascismo non fu più un movimento soltanto antisocialista ma anche antioperaio, e iniziò ad assumere agli occhi dell'opinione pubblica moderata il ruolo di severo e rigido difensore dell'ordine costituito¹².

Il disservizio ferroviario, le cui cause erano fatte risalire, da un'abile propaganda, alle frequenti agitazioni del personale, appariva come la migliore testimonianza dell'incapacità mostrata dallo Stato nel tenere a freno le velleità rivoluzionarie del proletariato e offriva ai fascisti la possibilità di dipingere sé stessi come unica forza nuova in grado di difendere gli

interessi nazionali. È ben comprensibile quindi, la particolare attenzione dedicata dal fascismo alla questione ferroviaria. Le forti critiche espresse dal movimento dei fasci sulla gestione dell'azienda erano infatti destinate a riscuotere un successo crescente presso le classi medie esasperate dalle numerose e troppo frequenti agitazioni sindacali dei ferrovieri che nel corso di quel turbolento 1920 ostacolarono a più riprese la regolarità del servizio¹³. Alcuni mesi dopo la conclusione dello sciopero di gennaio gli agenti ferroviari di diversi compartimenti intrapresero nuove azioni di protesta contro il governo che ritardava l'applicazione di quanto previsto dagli accordi presi con il sindacato. Il primo maggio, in occasione della festa dei lavoratori, l'astensione dal servizio dei ferrovieri fu quasi completo¹⁴. Nello stesso mese iniziarono invece le azioni di boicottaggio dei trasporti di armi destinate agli eserciti in guerra contro la Russia¹⁵. Nel successivo mese di giugno i compartimenti di Cremona e di Milano entrarono in sciopero per chiedere all'Amministrazione ferroviaria il trasferimento di un sotto-capostazione che aveva tentato di imporre la partenza di un convoglio che trasportava tre pezzi di artiglieria¹⁶. Il 14 ottobre i ferrovieri aderirono alla grande manifestazione nazionale di solidarietà alla Russia che prevedeva due ore di sospensione dal servizio¹⁷. In novembre lo Sfi promosse un ennesimo sciopero pro Russia, mentre nel mese di dicembre organizzò comizi in tutto il Paese per spingere il Parlamento ad approvare le nuove tabelle organiche e per protestare contro l'arresto dei dirigenti dell'Usr¹⁸.

Alla fine dell'anno tra scioperi parziali, saltuarie agitazioni e astensioni locali dal lavoro l'Amministrazione ferroviaria contò 65 interruzioni di servizio tra gennaio e dicembre. A queste si aggiunse, in alcuni casi, in aperta sfida allo Stato, il boicottaggio dei treni che trasportavano carabinieri o guardie regie inviati per ragioni di ordine pubblico presso le località in cui era in atto uno sciopero¹⁹.

I Le politiche ferroviarie degli ultimi governi liberali

Il governo, prima con eccessiva timidezza e cautela, poi con sempre maggiore decisione, reagì contro questa offensiva sindacale. In occasione dello sciopero pro Russia del luglio del 1919, a cui avevano partecipato circa 5.000 ferrovieri, l'Amministrazione ferroviaria aveva provveduto a sanzionare e a denunciare all'Autorità 3.100 agenti. Tuttavia un successivo provvedimento legislativo di amnistia aveva scongiurato ogni conseguenza penale e disciplinare. Agli 84.000 ferrovieri che avevano partecipato allo sciopero del gennaio del 1920 era stata trattenuta la paga a rate mensili per i giorni di assenza dal servizio, ma il Presidente

del Consiglio Nitti aveva deciso di non applicare alcun provvedimento disciplinare²⁰. In seguito però lo stesso Nitti, e il suo successore Giolitti, mutarono tattica. Entrambi gli esecutivi, infatti, svuotarono il significato delle principali conquiste ottenute dai ferrovieri nel gennaio del '20 ritardando gli aumenti di paga e il rinnovo delle tabelle organiche, approvato dal Parlamento, dopo le insistenti sollecitazioni dello Sfi, solo nel marzo del 1921²¹, ostacolando la piena applicazione del principio delle otto ore di lavoro²², e aumentando da undici a sedici il numero dei componenti del Consiglio d'Amministrazione dell'Azienda, rendendo vana così la nuova norma che prevedeva la designazione da parte delle maestranze di ben cinque consiglieri²³. Inoltre, a seguito delle iniziative sindacali prese dallo Sfi nel dicembre del 1920, Giolitti decise di denunciare tutti i membri del comitato centrale del sindacato. Infine, per contrastare la combattività della categoria, e neutralizzare la più potente arma a loro disposizione, quella dello sciopero, l'Amministrazione ferroviaria fece più volte ricorso all'applicazione dell'articolo 56 del regolamento ferroviario che prevedeva la sospensione e addirittura il licenziamento per chi volontariamente abbandonava il servizio²⁴. L'applicazione dell'articolo 56 era ormai ritenuta illegittima, e non solo tra i ferrovieri, poiché si pensava che essa fosse stata implicitamente abrogata da Nitti che non ne aveva fatto uso nel gennaio del '20²⁵. Colpire i ferrovieri con l'applicazione dell'articolo 56 rappresentava forse il primo segnale di quella «politica risoluta ed energica» che, secondo il prefetto di Milano, il senatore Lusignoli, l'opinione pubblica in quel momento reclamava²⁶. Con il nuovo governo Bonomi arrivarono infatti anche i primi provvedimenti di esonero che riguardarono il personale avventizio di alcuni compartimenti²⁷. In alcuni casi, anticipando una strategia che sarà applicata con ben altra sistematicità durante i primi mesi di vita del governo Mussolini, i provvedimenti, emanati con un evidente scopo punitivo, colpirono soltanto coloro che avevano partecipato allo sciopero del gennaio del 1920 o ad altre agitazioni, salvaguardando invece chi, in quelle occasioni, aveva prestato regolarmente servizio²⁸. Così, mentre durante l'esercizio 1° luglio 1919 – 30 giugno 1920 tra i provvedimenti disciplinari deliberati dall'Amministrazione ferroviaria si registrarono 48 licenziamenti, 2 esoneri e 470 sospensioni, l'anno successivo il numero degli agenti licenziati per motivi disciplinari salì a 125, quello degli esonerati per le stesse ragioni a 9 e le sospensioni comminate furono ben 1.516²⁹.

L'azione del governo in campo ferroviario non si esaurì però in una più rigorosa politica di contrasto delle iniziative sindacali, bensì comprese una serie di provvedimenti assunti in favore del personale, riguardanti soprattutto l'aumento delle retribuzioni. Tali interventi avevano lo scopo di tutelare gli stipendi dei ferrovieri dagli effetti dell'inflazione

postbellica³⁰. La paga media annua degli agenti ferroviari che prima della guerra ammontava a 1.918 lire, a giugno del 1919 raggiungeva le 4.631 lire. Nel corso dell'esercizio finanziario 1920-21 poi, furono deliberati una serie di provvedimenti legislativi, tra cui quelli riguardanti l'aumento dell'indennità caroviveri e l'inglobamento nello stipendio del premio per il risparmio di carburante, che ritoccarono ulteriormente verso l'alto le retribuzioni dei ferrovieri³¹.

Se i miglioramenti economici concessi al personale da un lato rappresentavano uno strumento utile a frenare la combattività sindacale della categoria, dall'altro però contribuivano ad aggravare le già difficili condizioni finanziarie dell'Azienda. Fino al 30 giugno del 1919 il bilancio delle ferrovie si era mantenuto in leggero attivo ma, la crescita delle spese, registrata a partire dall'esercizio 1919-20, provocò i primi disavanzi. Le perdite dell'Azienda dovevano essere coperte dal Tesoro, e ciò incideva negativamente sul deficit del bilancio dello Stato. Nel 1919-20 l'erario versò all'Amministrazione ferroviaria una cifra pari a circa 859 milioni. L'anno successivo la somma salì a circa 1.046 milioni, mentre nel 1921-22 il Tesoro contribuì al pareggio del bilancio dell'Azienda con una cifra pari a circa 1.258 milioni di lire³². Tali esborsi risultavano particolarmente gravosi a causa del pesante deficit registrato in quegli anni dalla Finanza pubblica. Nel 1919-20 il passivo del bilancio effettivo era sceso dai 22.766 milioni di lire dell'anno precedente a circa 7.886 milioni e, grazie al forte attivo nella categoria dei movimenti di capitale, pari a circa 16.966 milioni, che equivaleva però a un indebitamento dello Stato di uguale ampiezza, il risultato generale dell'esercizio mostrava un attivo pari a 9.080 milioni di lire. L'anno successivo però, il disavanzo di parte effettiva era salito a circa 17.409 milioni, mentre il bilancio generale presentava un deficit di 14.634 milioni. Nell'esercizio finanziario 1921-22 le spese effettive dello Stato superavano le entrate effettive di 15.760 milioni, mentre il disavanzo generale scendeva a 12.640 milioni³³.

La crescita delle spese delle Ferrovie riguardava tutte le voci in uscita del bilancio, ma acquisivano un peso rilevante quelle per l'acquisto del carbone, visto il rialzo del prezzo del carburante sul mercato internazionale durante e dopo la guerra, e quelle per il personale. In questi anni infatti le Ferrovie dello Stato, oltre ad aumentare il livello medio degli stipendi, avevano provveduto a rinforzare l'organico. Al 30 giugno 1914 il personale in servizio contava 154.509 agenti, quindi circa 10,78 agenti ogni km di linea esercitato. Durante il conflitto all'Azienda, come detto, furono richieste nuove e sempre maggiori prestazioni; questo fatto, unito con il richiamo alle armi di alcune migliaia di agenti, costrinse le ferrovie ad assumere nuovo personale, soprattutto avventizio. Inoltre, dopo l'armistizio, entrarono a far parte della pianta organica delle Ferrovie gli

agenti delle linee dei territori acquisiti, e gli addetti ai servizi affidati a imprese private che durante la guerra non erano state in grado di fornire le prestazioni richieste. Infine, nell'immediato dopoguerra, la costruzione di nuovi impianti, i lavori eccezionali sui binari e nelle stazioni, l'impianto di nuove officine e l'ampliamento di quelle esistenti dovuti all'aumentata richiesta di nuovo materiale rotabile, resero necessario un nuovo incremento della pianta organica delle Ferrovie³⁴. Durante l'esercizio finanziario 1918-19 l'Azienda assunse quindi ben 17.799 nuovi agenti e reinserì tra i ranghi del personale 7.000 reduci dalle armi. Al 30 giugno 1919 quindi, il numero degli agenti ferroviari in servizio ammontava a circa 180.409 unità, di cui 175.290 erano gli addetti al servizio. Nei due esercizi finanziari successivi, a causa dell'applicazione del principio delle otto ore di lavoro che aveva ridotto l'orario di presenza in servizio degli agenti ferroviari, e delle necessità imposte dalla lotta alla disoccupazione e dalla collocazione degli smobilitati, nonché per l'allargamento della rete, il numero del personale ferroviario continuò a salire, per raggiungere, il 30 giugno del 1921, le 235.460 unità, di cui 229.078 erano gli addetti al servizio. Quindi il numero degli agenti per km di linea esercitato era salito da 10,78 del 1914 a 14,66 del 1921³⁵. Occorre tenere presente però che, a quella data, parte dell'organico, ben 76.985 unità, era costituito da personale avventizio, assunto soprattutto durante e immediatamente dopo la guerra per fare fronte a situazioni eccezionali, il quale, per ragioni di equità, non poteva essere licenziato nel momento in cui l'emergenza stessa era venuta a cessare.

Tuttavia le difficili condizioni attraversate dal bilancio economico dell'Azienda imponevano una rapida quanto drastica riduzione del numero dei funzionari e degli agenti ferroviari. L'esigenza dell'alleggerimento dell'organico dell'Azienda ferroviaria rientrava nel quadro più generale della riforma e dello snellimento dell'apparato burocratico dello Stato. Il governo Bonomi nell'affrontare il problema della riduzione del personale delle pubbliche amministrazioni non poteva trascurare quindi le Ferrovie dello Stato. Il R.D. 20 ottobre 1921, n. 1533, superando le resistenze dei ferrovieri contrari al coinvolgimento dell'Azienda nel processo di riorganizzazione della Pubblica Amministrazione³⁶, estendeva anche alle Ferrovie la competenza del governo in materia di soppressione di organi e uffici e di ristrutturazione delle tabelle organiche stabilita dalla legge del 13 agosto 1921 n. 1080 sulla riforma dello Stato³⁷. In particolare l'articolo 3 della legge imponeva a ciascun Ministro l'obbligo di provvedere, entro quattro mesi, all'esonero degli impiegati e agenti che per motivi di salute, incapacità o per scarso rendimento erano riconosciuti inabili al lavoro. Il R.D. n. 1533 inoltre vietava alle Ferrovie dello Stato nuove assunzioni di personale di ruolo e avventizio fino alla pubblicazione, da parte del

Ministro dei Lavori Pubblici, delle nuove tabelle organiche, e rimandava a un successivo decreto reale l'emanazione delle norme concernenti gli esoneri e i collocamenti a riposo del personale ferroviario³⁸. Tali norme furono dettate dal R.D. 16 febbraio 1922, n. 207 che imponeva all'Amministrazione ferroviaria di disporre entro sei mesi dalla pubblicazione dello stesso decreto l'esonero dei funzionari e agenti riconosciuti inabili al lavoro per i motivi già indicati dalla legge n. 1080³⁹. A garanzia e tutela dei ferrovieri – riflesso, dobbiamo pensare, dell'alto livello di sindacalizzazione della categoria – il provvedimento di esonero poteva essere emesso soltanto dopo una complessa traipla burocratica che prevedeva la proposta del Direttore Generale, l'esame da parte di una Commissione appositamente formata per ognuno dei quattro servizi in cui era stata suddivisa l'Azienda e infine la delibera del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie⁴⁰. In questa fase, evidentemente, il governo, vanamente impegnato nel tentativo di raggiungere un adeguato livello di efficienza nella conduzione della macchina amministrativa dello Stato, cresciuta a dismisura durante la guerra, non intendeva ancora rinunciare a tenere conto di quei principi di equità e giustizia indispensabili per una corretta gestione della cosa pubblica. Principi che il governo Mussolini, alcuni mesi dopo, trascurerà del tutto. Tutto ciò, ovviamente, ritardava l'efficacia dell'azione riformatrice appena intrapresa. Infatti alla scadenza dei sei mesi previsti dal decreto le Commissioni avevano esaminato appena 320 proposte di esonero sulle 1.466 effettuate in totale dal Direttore Generale⁴¹. Al di là del meccanismo previsto dal R.D. n. 207 le Ferrovie dello Stato potevano applicare però l'art. 167 del regolamento del personale che concedeva all'Amministrazione ferroviaria la possibilità di esonerare gli addetti in servizio che rispondessero alle stesse caratteristiche già indicate nella legge n. 1080⁴². Infatti il numero dei ferrovieri al 30 giugno del 1922 era sceso a 226.907, cioè ben 8.553 unità in meno rispetto al 30 giugno dell'anno precedente⁴³.

Disavanzo economico, elefantiasi dell'apparato amministrativo e, soprattutto, forte caratterizzazione politica del personale e della sua azione in campo sindacale: erano tutti elementi che, a partire dal gennaio del 1920, facevano dell'inefficiente politica ferroviaria di quegli anni uno dei bersagli preferiti dalla polemica fascista.

«Quali le cause di questo terribile stato di cose?» si chiedeva alla Camera nel maggio 1922 l'onorevole Edoardo Torre, futuro Commissario Straordinario delle Ferrovie del governo Mussolini⁴⁴:

Innanzitutto – proseguiva Torre – la viltà dei governi che si sono susseguiti dall'armistizio in poi. È stata tutta una triste sequela di dedizioni vivissime dello Stato alla classe dei ferrovieri, di quei ferrovieri il cui patriottismo e lo spirito di

abnegazione, vedemmo così esaltati durante la guerra, dai giornali e dai ministri, che noi, che eravamo al fronte ci domandavamo se per caso il fronte non avesse cambiato di fronte e le zone lontane delle retrovie, percorse dai treni, non fossero diventate le prime linee. Ma, conclusa e vinta la guerra, il patriottismo e lo spirito di sacrificio dei ferrovieri scomparvero, come per incanto, e cominciarono gli scioperi di protesta e di solidarietà. Si scioperava perché i treni trasportavano le guardie regie, perché in un vagone si scopriva una mitragliatrice: ogni pretesto era buono per incrociare le braccia e sabotare in tal modo la Nazione. Le richieste di miglioramento si susseguivano con una rapidità vertiginosa ed appena formulate venivano accettate. Il Governo non esisteva più, esisteva soltanto per firmare delle concessioni⁴⁵.

Secondo il parere di Torre nel gennaio del 1920 «le sorti delle ferrovie erano nelle mani del sindacato rosso di Bologna» e l'allora Presidente del Consiglio Nitti aveva fatto al Sindacato «tutte le concessioni» consegnando «mani e piedi legati lo Stato alla classe dei ferrovieri». Da quel momento lo Sfi era diventato onnipotente e lo Stato era rimasto «sotto l'incubo doloroso dello sciopero ferroviario»⁴⁶.

Dall'esame degli eventi del gennaio del 1920 e, soprattutto, dall'atteggiamento successivo dei governi Nitti, Giolitti e Bonomi, emerge invece una realtà molto diversa da quella descritta da Torre. Anche in occasione dello sciopero legalitario dell'agosto del 1922 il Presidente del Consiglio Facta decise di comminare severe sanzioni disciplinari ai ferrovieri scioperanti. Secondo *“L'Avanti!”* ben 111 agenti ferroviari furono colpiti dall'applicazione dell'articolo 56 del regolamento ferroviario e perciò dimissionati⁴⁷. A molti altri si applicarono invece sanzioni minori⁴⁸. Il sindacato dei ferrovieri si trovava impotente a reagire contro l'offensiva dello Stato. Nell'ottobre del 1922, alla vigilia dell'epocale cambiamento di governo, i ferrovieri dello Sfi di due importanti compartimenti come quelli di Torino e Milano, in risposta ai provvedimenti disciplinari presi dal governo si limitavano semplicemente ad assicurare «ai compagni licenziati tutta la loro solidarietà e il loro aiuto» e a protestare «contro l'arbitraria applicazione dei nuovi turni di lavoro»⁴⁹, invitando «Governo e Direzione Generale [delle ferrovie] a cessare la provocante e feroce reazione»⁵⁰. Anche il sindacato quindi, la cui azione era parsa così tremendamente efficace quasi due anni prima, sembrava ormai inerme di fronte alla nuova politica intrapresa dal governo. Lo Stato, reagendo all'aggressività sindacale dei ferrovieri con l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge nei confronti di coloro che si rendevano protagonisti di episodi di interruzione del servizio, aveva ottenuto risultati significativi. Ciò risulta evidente se si considera la scomparsa quasi totale delle agitazioni sindacali durante i primi mesi del 1922⁵¹.

2 Il commissariamento dell’Azienda ferroviaria

A due anni dallo «scioperissimo», l’emergenza ferroviaria poteva dirsi ormai completamente e definitivamente rientrata. Questo aspetto però, era ignorato dai fascisti impegnati invece a fare delle agitazioni ferroviarie dei mesi precedenti, e dei conseguenti disagi che esse avevano comportato, l’oggetto di una facile distorsione e strumentalizzazione politica. I capi del movimento fascista infatti, nell’occasione, si erano rivelati capaci di interpretare il sentimento di parte dell’opinione pubblica moderata che ormai identificava la categoria dei ferrovieri con la «tanto deprecata scioperomania del dopoguerra»⁵².

Per il governo nato dopo il 28 ottobre, che si proclamava «portatore di un’esigenza di razionalizzazione del meccanismo amministrativo dello Stato, di immissione di criteri produttivistici e di rigorosa efficienza tecnica nella gestione della cosa pubblica»⁵³, e che inoltre si attribuiva il compito di restaurare l’ordine e la disciplina, la soluzione del problema ferroviario doveva apparire dunque una delle necessità più urgenti da risolvere. Nel gennaio del 1923 l’ex ministro del Tesoro Luigi Luzzatti, sulle pagine de “Il Corriere della Sera”, sollecitava il governo a varare riforme coraggiose per le ferrovie⁵⁴. Il risanamento dell’Azienda ferroviaria rappresentava agli occhi dei “fiancheggiatori” un vero e proprio banco di prova per il fascismo al potere, una verifica delle effettive capacità d’intervento del nuovo governo.

Tuttavia se le cause “politiche” del dissesto dell’Amministrazione ferroviaria individuate da Torre erano universalmente condivise all’interno del movimento fascista non altrettanto poteva dirsi invece delle cause “strutturali”. Agli inizi del 1921 Mussolini si era scagliato contro lo Stato «ipertronico», «elefantiacco» che svolgeva le funzioni di «tabacchino», «postino», «ferroviere», «panettiere». Secondo il duce ogni azienda statale era un «disastro economico», e lo Stato avrebbe dovuto «rinunciare ad ogni forma di gestione economica»⁵⁵, lasciando nelle più capaci mani private alcune delle numerose funzioni allora esercitate da Amministrazioni pubbliche. In polemica contro le cosiddette «bardature di guerra», Mussolini, strizzando l’occhio al ceto imprenditoriale, abbracciava quindi la causa liberista e auspicava la privatizzazione delle ferrovie: «Io restituirei le ferrovie e i telegrafi alle aziende private, perché l’attuale congegno è mostruoso e vulnerabile in tutte le sue parti»⁵⁶, dichiarava il duce nell’agosto del 1921.

Torre invece, condividendo in questo il parere di alcuni deputati socialisti, individuava nell’autonomia dell’Azienda una delle cause principali della cattiva gestione dell’esercizio ferroviario e auspicava l’istituzione

di un Ministero delle Ferrovie responsabile della politica ferroviaria e sindacabile di fronte al Parlamento⁷⁷.

Tuttavia subito dopo la marcia su Roma al nuovo governo sembrò più urgente procedere a un immediato sfoltimento del personale delle Ferrovie dello Stato piuttosto che adoperarsi per attuare una riforma strutturale dell'Amministrazione ferroviaria che si concretizzerà in seguito, con la nascita del Ministero delle Comunicazioni, realizzando una sostanziale riduzione dell'autonomia dell'Azienda. L'esonero di parte del personale ferroviario era un'azione che avrebbe soddisfatto sia le esigenze di carattere economico delle Ferrovie, nell'ottica del risanamento finanziario dell'Azienda, sia quelle di tipo tattico del fascismo, intenzionato a realizzare in ambito ferroviario una vera e propria repressione politica. La riduzione del numero degli agenti ferroviari era stata auspicata da Torre nel già citato discorso alla Camera del maggio del 1922, che può essere considerato il manifesto programmatico della politica ferroviaria attuata dal fascismo nei primi mesi di governo:

Si licenzi tutto il personale superfluo – dichiarava Torre alla Camera –. Nelle ferrovie c'è personale pletonico, perché, durante la guerra, le ferrovie si trasformarono in facile e vasto campo di collocamento! Sono pochi i deputati che non hanno imboscato nelle ferrovie decine e centinaia di elettori! Inoltre furono assunti in servizio donne e ragazze come avventizi straordinari, solo per il tempo della guerra. Ma quando la pace fu conclusa esse avrebbero dovute essere licenziate, ed i posti rimasti in organico, avrebbero dovuto essere riservati ai reduci della guerra. Accadde invece che le persone suddette, in gran parte superflue, vennero un bel giorno poste in pianta stabile, e ciò per imposizione violenta di quella organizzazione cui i nominati agenti, donne incluse, avevano dato man forte, per gli esperimenti rivoluzionari di infusa memoria. Però si raggiungeva uno scopo immediato: quello di irreggimentare nei propri quadri questa massa ingente, docile strumento di ogni eventuale speculazione politica⁷⁸.

Era evidente quindi che per indebolire il potente sindacato dei ferrovieri Torre considerava necessario epurare il personale dagli elementi a esso più vicini.

Nel novembre del 1922, a nemmeno un mese dall'incarico di governo a Mussolini, "L'Avanti!" già preconizzava per i ferrovieri uno scenario a tinte fosche⁷⁹.

Dopo i primi provvedimenti emanati dal nuovo Direttore Generale Luigi Alzona, tesi al raggiungimento di maggiori economie nelle spese attraverso la riduzione del numero dei treni e del personale⁸⁰, grazie alla legge dei pieni poteri, il governo Mussolini il 31 dicembre del 1922 «per riorganizzare la più importante delle Amministrazioni dello Stato, rendendone più agili le funzioni e diminuirne le spese»⁸¹, con il decreto n. 1681

sciolse il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie e ne attribuì tutti i poteri a un Commissario Straordinario nominato nella persona dello stesso Edoardo Torre, dichiarato «libero da ogni vincolo burocratico» e perciò nelle condizioni di «metter in atto ardite iniziative il più sollecitamente possibile»⁶². Con la soppressione del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie e con l'istituzione del Commissario Straordinario, il governo limitava l'autonomia dell'Azienda e ne accentuava i poteri di gestione in una figura chiamata a rispondere direttamente all'esecutivo. Si trattava quindi di un provvedimento che preannunciava un cambio radicale di indirizzo nella gestione delle Ferrovie, per quanto non costituisse un'idea del tutto originale. Già nel giugno del 1922 infatti, si era ventilata la sostituzione dell'allora Direttore Generale Crova con una figura di tipo nuovo, un Commissario Generale dotato dei più ampi poteri al fine di raggiungere al più presto il risanamento e la sistemazione dell'Azienda, per la quale erano candidati nomi illustri, come Alberto Beneduce, Ettore Conti e Vincenzo Giuffrida⁶³.

Il decreto n. 1681 attribuì al Commissario Straordinario la facoltà di eseguire tutte le disposizioni emanate in applicazione della legge sui pieni poteri e la possibilità di deliberare quei provvedimenti che la precedente legge n. 429 del 1907 attribuiva alla competenza del Direttore Generale, a quel punto svuotato di tutti i poteri⁶⁴. Alzona, anche per le pressioni esercitate da Torre⁶⁵, fu costretto alle dimissioni; la figura del Direttore Generale fu abolita e le sue attribuzioni e competenze passarono al Commissario Straordinario⁶⁶. Su iniziativa di Torre fu soppressa anche la Commissione Parlamentare di vigilanza sulle ferrovie creata dalla legge del 1907⁶⁷, e fu creato un ufficio di Segretariato Generale alla cui direzione fu posto, con una scelta dal più che evidente significato politico, Angelo Chiarini, Presidente dell'Associazione Nazionale Ferrovieri Fascisti (Anff), il sindacato fascista di categoria⁶⁸.

Investito dei pieni poteri Torre, coadiuvato da Chiarini, era quindi in grado di operare nel modo che riteneva più opportuno per il risanamento dell'Azienda⁶⁹. La privatizzazione delle linee, auspicata da alcuni gruppi industriali e da alcuni esponenti del partito e del governo, non si realizzò, anche se nella seduta del 15 marzo del 1923 il Ministro dei Lavori Pubblici Gabriello Carnazza aveva presentato al Consiglio dei Ministri uno schema tipo di convenzione per la cessione delle linee statali ai privati⁷⁰. Il progetto prevedeva di lasciare allo Stato le arterie principali e di affidare ai privati le linee di carattere regionale e la rete secondaria e complementare. Tra i gruppi industriali che presentarono domanda per l'assunzione di linee regionali erano comprese le Ferrovie Nord Milano che chiesero la cessione di un gruppo di linee lombardo-piemontesi, la ditta "Saverio Parisi" che chiedeva la cessione delle linee toscane, e un

gruppo di nuova costituzione legato allo stesso Ministro Carnazza interessato invece alla linee siciliane⁷¹.

La privatizzazione delle linee non sembrava rientrare però nelle intenzioni del Commissario Straordinario Torre, che il mese precedente sul tema si era espresso in questi termini:

Le linee che sono oggi dello Stato potrebbero in modo assai empirico essere divise in due categorie. a) quelle che per la loro importanza nazionale e a volte internazionale toccano gelosi interessi di sicurezza dello Stato o che devono comunque rimanere allo Stato; b) quelle che potrebbero essere cedute senza questa preoccupazione. Ma di queste, per alcune sarebbe errore farlo senza prima rinvigorire e valorizzarle con il risanamento generale dello Stato⁷².

Nella stessa occasione il Commissario inoltre si era dichiarato pronto a non fare «nessuna concessione in bianco» e a tutelare «rigidamente» gli interessi dello Stato⁷³.

Ciononostante nella seduta del 25 marzo del 1923 il Consiglio dei Ministri deliberò di affidare in concessione ai privati due gruppi di linee: il primo comprendeva 400 km di ferrovie poste tra la Lombardia e l'Emilia da affidare alla Società Anonima Ferrovie Lombardo-Emiliane costituitasi a Roma appena una settimana prima, della quale facevano parte gli ingegneri Giuseppe Otone e Pietro Biraghi già nominati, in qualità di esperti, membri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, ovviamente, fornì parere favorevole all'operazione; il secondo gruppo riguardava invece le linee siciliane. Il provvedimento del Consiglio dei Ministri scatenò le ire di Torre, che non era stato neppure informato della trattativa⁷⁴, e di Roberto Farinacci⁷⁵. Secondo le illazioni de «L'Avanti!», il ras di Cremona era il portavoce di altri gruppi industriali interessati all'affare, ma Farinacci si opponeva al progetto anche perché preoccupato della più che probabile riduzione del personale da parte della compagnia privata «che avrebbe minato la sua base di massa reclutata tra i ferrovieri di quel compartimento»⁷⁶. Lo schema-tipo di convenzione approvato dal Consiglio dei Ministri prevedeva infatti la cessazione del rapporto di lavoro del personale statale adibito alle linee da cedere e lasciava il nuovo esercente libero di fissare il quantitativo di personale da assumere⁷⁷.

Il pericolo di eventuali riduzioni di personale fece pronunciare perciò contro l'ipotesi di cessione di ferrovie ai privati anche il sindacato dei ferrovieri fascisti sostenuto dallo stesso Farinacci che organizzò numerose assemblee di protesta⁷⁸. I rappresentanti sindacali fascisti dei compartimenti interessati alla cessione protestarono presso la segreteria di Mussolini mentre in tutti i compartimenti i ferrovieri si riunivano e deliberavano compatti contro la cessione delle ferrovie all'industria privata⁷⁹. Inoltre l'estrema rapidità della procedura e la mancata pubblicità

delle clausole dell'accordo destarono molte perplessità anche presso le altre componenti della maggioranza, che per questo non risparmiarono critiche al governo⁸⁰.

Di fronte a tante prese di posizione contrarie all'operazione, Mussolini decise di fare retromarcia e ordinò di sospendere «le concessioni di esercizio di linee in atto anche se in corso di attuazione»⁸¹.

3 L'epurazione del personale ferroviario

Allontanatosi il pericolo dello smembramento della rete di Stato, Torre poteva quindi dedicarsi al raggiungimento di altri obiettivi. Innanzitutto era necessario diminuire al più presto il disavanzo di bilancio dell'Azienda ferroviaria. Questo traguardo in tempi brevi non poteva essere ottenuto se non attraverso una drastica riduzione delle spese, a sua volta resa possibile dallo sfoltimento dei ranghi del personale⁸². L'istituto dell'esonero dal servizio degli agenti ferroviari usato contro gli elementi più politicizzati e attivi sul fronte sindacale diventava un vero e proprio strumento di epurazione volto a indebolire le associazioni di categoria. A quel punto si potevano abolire o svuotare di significato alcune delle recenti conquiste sindacali, limitare l'esercizio del diritto allo sciopero e confermare, all'opinione pubblica, che l'azione del governo fascista era tesa alla restaurazione dell'ordine e della disciplina.

Il decreto sulla soppressione del personale delle Amministrazioni dello Stato del 25 gennaio del 1923 n. 87 prevedeva che il numero degli addetti da licenziare doveva corrispondere a quello dei posti resi vacanti dalla soppressione o riduzione di uffici. In sostanza il numero degli impiegati in servizio non poteva essere inferiore a quello del fabbisogno delle singole amministrazioni. Questa disposizione di legge consegnava nelle mani di Torre un'arma spuntata, in quanto, a suo parere, «gli uffici ferroviari da sopprimere o da ridurre» erano «epochissima cosa»⁸³. In realtà all'Alto Commissario interessava soprattutto procedere sollecitamente all'epurazione del personale, prima di addentrarsi nella tanto invocata, ma complessa, riforma dell'organizzazione dell'Azienda⁸⁴. Era necessaria e urgente perciò una disposizione di legge che consentisse al Commissario Straordinario delle Ferrovie di agire con mano libera nei confronti del personale, per ottenere quei risultati, in termini quantitativi e politici, che la riforma Bonomi non aveva potuto assicurare. Allo scopo il decreto del 28 gennaio 1923 n. 143 autorizzava il governo a dispensare dal servizio gli agenti ferroviari anche prima dell'approvazione delle tabelle numeriche del personale e in numero indipendente da quello degli addetti agli uffici o servizi soppressi⁸⁵ e, secondo l'autorevole opinione di Luigi Einaudi,

avviava l'impresa grande e meritoria di risanamento del bilancio⁸⁶. Sulla scorta di quanto già stabilito dalla legge n. 1080 del 1921, anche in questo caso gli impiegati pubblici e gli agenti ferroviari da licenziare erano quelli «non riconosciuti idonei al servizio per incapacità» e quelli che offrivano «scarso rendimento di lavoro»⁸⁷. I criteri per la scelta del personale da esonerare, stabiliti a suo tempo dal governo Bonomi, erano formulati quindi in maniera volutamente ambigua, tanto da concedere a Torre ampia discrezionalità nell'individuazione dei soggetti cui applicare il provvedimento. Soprattutto nel caso del personale ferroviario non si trattava certo di procedere al licenziamento «del personale esuberante, o incapace, o comunque improficuo»⁸⁸ come dichiarava Mussolini nella relazione sull'uso della legge dei pieni poteri presentata alla Camera nel 1924, o di eliminare «i non valori [...] i poltroni, i favoriti», come si illudeva Luigi Einaudi⁸⁹, bensì di utilizzare gli strumenti forniti dalla legge per attuare nei confronti della categoria dei ferrovieri una vera e propria epurazione politica. Ciò emergeva chiaramente dalle dichiarazioni dello stesso Commissario Straordinario che, nel gennaio del 1923, annunciava al «Popolo d'Italia» di voler licenziare non solo i «fannulloni, gli incapaci», ma anche «i nemici dello Stato», il che voleva dire «liberare le ferrovie dagli elementi turbulenti e dai sobillatori di scioperi»⁹⁰. Gli agenti non riconosciuti «idonei al servizio per incapacità» erano individuati da Torre negli «elementi subdoli e pericolosi, ben noti di già, che [avevano] alimentato gli scioperi e minato con animo nemico la disciplina e la concordia della famiglia ferroviaria»⁹¹, ai quali poteva attribuirsi il requisito di «incapacità morale», sufficiente, secondo Torre, a far scattare il provvedimento del licenziamento. La possibilità di licenziare un impiegato di un'Azienda di Stato sulla base di un insindacabile giudizio soggettivo riguardante la sua capacità lavorativa, come detto, era già stata introdotta dal precedente governo Bonomi. Torre però intendeva sfruttarla a fini politici, equiparando l'eventuale attività sindacale dei singoli al requisito di scarsa capacità. In una circolare riservata pubblicata da «L'Avanti!» Torre scriveva:

Chi risulterà aver partecipato in qualsiasi modo a quell'opera di sobillazione delle masse, di istigazione continua agli scioperi, che tanto danno ha procurato al paese, dovrà senz'altro essere allontanato. [...] Tali agenti sono da ritenersi di scarso valore. Costoro, infatti, o sottrassero al loro ufficio la dovuta attività per dedicarsi invece ad ostacolare il regolare funzionamento del servizio e a preordinare i mezzi necessari a raggiungere tale intento, ed in tal caso lo scarso rendimento non può essere revocato in dubbio, oppure seppero nel disimpegno delle loro funzioni contenersi abilmente in modo che nium rilievo potesse essere elevato a loro carico, ma svolsero opera di istigazione allo scarso rendimento altrui, ed anche in tale ipotesi [...] debbasi applicare nei loro confronti la disposizione in esame⁹².

Il Ministero dell'Interno raccolse quindi presso tutte le prefetture del Regno l'elenco dei ferrovieri sovversivi da fornire a Torre affinché provvedesse al loro sollecito allontanamento dai ranghi del personale⁹³. I nominativi da inserire in quelle che presto diventarono vere e proprie liste di proscrizione erano forniti a Torre anche da apposite commissioni formatesi in ogni compartimento presiedute da fiduciari compartimentali scelti tra gli agenti ferroviari membri dell'Anff o tra quelli ad essa vicini⁹⁴.

Inoltre l'articolo 11 del decreto n. 143 assegnava al Commissario Straordinario il compito di procedere alla revisione di tutte le assunzioni fatte dall'Amministrazione ferroviaria dopo il 24 maggio del 1915, e alle eventuali dispense dal servizio, secondo le norme stabilite da R.D. 28 gennaio 1923, n. 153. Quest'ultimo decreto permetteva al Commissario di escludere dal provvedimento dell'esonero il personale che, a suo insindacabile giudizio, si era segnalato «per capacità, diligenza e zelo nell'adempimento dei propri doveri». Infine erano sottoposti al provvedimento dell'esonero tutti gli avventizi assunti dopo il 24 maggio del 1915, che, come abbiamo visto, costituivano una buona percentuale degli addetti al servizio. Naturalmente a Torre era data la possibilità di escludere dai provvedimenti diesonero gli avventizi che «assunti in occasione degli scioperi attuati dopo il 20 gennaio del 1920, o [...] assunti anteriormente, [avevano] prestato sempre ed interrottamente utile servizio durante gli scioperi stessi»⁹⁵.

Grazie all'approvazione di norme eccezionali e alla loro libera interpretazione, Torre poteva quindi procedere liberamente allo sfoltimento dei ranghi dell'Azienda. Il 13 febbraio, quindici giorni dopo la pubblicazione del decreto n. 143, era già nota una lista breve, ma di nomi eccellenti, dei primi 56 ferrovieri licenziati, tra i quali tutti i componenti del Consiglio Generale e del Comitato Centrale del Sindacato Ferrovieri Italiani⁹⁶. Tra questi Umberto Casaglia, controllore, licenziato «per le sue idee sovversive, e per la propaganda che esplicava fra il personale ferroviario», come recita una nota contenuta nel fascicolo del Casellario politico centrale a lui dedicato⁹⁷; oppure il ben più noto Augusto Castrucci, anarchico, *leader* dello Sfi, direttore del combattivo giornale dei macchinisti e dei fuochisti *"In Marcia!"*, e protagonista assoluto dello sciopero del gennaio del 1920⁹⁸. In alcuni casi si giunse al paradosso di licenziare per incapacità o per scarso rendimento di lavoro alcuni dirigenti sindacali che occupavano cariche elettive o addirittura di nomina ministeriale e quindi momentaneamente dispensati dallo svolgere le mansioni inerenti le loro rispettive qualifiche⁹⁹: è il caso di Clodoaldo Binetti, deputato al Parlamento¹⁰⁰. Erano questi i primi passi dell'operazione intrapresa da Torre, e sollecitata dai principali esponenti della scuola liberista¹⁰¹, di

sfoltimento del personale ferroviario. Lungi però dall’essere una manovra a carattere esclusivamente economico, l’esonero di decine di migliaia di agenti ferroviari assumeva per il governo Mussolini ben altro significato. Il carteggio tra il Direttore Generale di Pubblica Sicurezza De Bono e il Commissario Straordinario per le Ferrovie non lascia adito a dubbi circa il carattere “politico” dell’opera di licenziamento messa in atto da Torre in quei mesi. Esemplare in tal senso il testo della lettera di Torre a De Bono del febbraio del 1923:

Mi vengono frequentemente segnalati da codesta Direzione Generale i nomi di agenti ferroviari quali elementi pericolosi colla richiesta di allontanamento dalla attuale residenza allo scopo di impedire che gli stessi seguitano ad esplicare un’attiva propaganda antinazionale.

Essendo mio fermo intendimento che tali agenti vengano esonerati dal servizio, in precedenza agli incapaci e agli ammalati, così ritengo più opportuno non adottare il provvedimento di trasferimento. [...] Tuttavia, per quei casi particolarmente urgenti a giudizio di codesta Direzione Generale, quando ne venga fatta esplicita richiesta motivata, mi riservo di esaminare l’opportunità dell’immediato trasferimento in attesa dell’esonero definitivo¹⁰².

Ancora più significativo il brano seguente tratto da un’altra lettera dell’Alto Commissario al Direttore Generale di Pubblica Sicurezza del luglio dello stesso anno:

Tutti gli agenti che tu mi vieni segnalando come sovversivi o, comunque, intesi ad esplicare opera dannosa agli interessi nazionali, sono compresi negli elenchi delle persone da dispensarsi dal servizio [...] se peraltro tu ritenessi necessaria la immediata eliminazione di taluno fra coloro che mi hai designati, vorrai compiacerti di comunicarmene le generalità e la residenza onde io possa affrettare l’adozione degli opportuni provvedimenti¹⁰³.

L’uso prettamente politico dello strumento dell’esonero del personale ferroviario non si limitò a colpire i dipendenti delle Ferrovie dello Stato di appartenenza socialista, comunista o anarchica, bensì, come indica il seguente appunto indirizzato a Torre e conservato tra le carte della segreteria di De Bono, alla vigilia delle elezioni politiche del 1924 si estese a colpire i nemici interni, in quel momento considerati ben più pericolosi, alcuni dei quali, in quei mesi, si erano riuniti nell’associazione “Patria e Libertà”:

Caro Torre, come ebbi a dirti il Ministero possiede le prove che il ferrovieri Francesco Coppin addetto alla stazione di Belluno, è uno dei rappresentanti in quella città dell’associazione “Patria e Libertà”. Se egli, come avventizio non può essere traslocato, vedi se non sia possibile, trattandosi d’uno richiamato in servizio, di esonerarlo nuovamente¹⁰⁴.

Nell'ottobre del 1923, grazie all'applicazione dei decreti n. 143 e n. 153, erano stati già licenziati 14.290 funzionari e agenti ferroviari, ne erano stati collocati a riposo altri 3.776, mentre circa 10.000 avventizi erano stati allontanati dal servizio¹⁰⁵. A dicembre dello stesso anno il numero complessivo del personale ferroviario esonerato o collocato a riposo era salito a 43.053, il 19,32% del totale degli addetti al 1° gennaio di quell'anno¹⁰⁶. Il decreto n. 172 del 24 gennaio del 1924 prolungava il periodo di applicazione del decreto sull'esonero del personale ferroviario fino al 30 aprile 1924. A quella data il numero dei licenziati era salito a 30.100, quello dei collocati a riposo a 6.466¹⁰⁷. Ciò significava che sui 65.274 impiegati dell'amministrazione statale licenziati, 46.566, cioè il 71,34%, apparteneva ai ranghi dell'Azienda ferroviaria. La riduzione del numero degli impiegati pubblici, che, insieme alla legge sull'ordinamento gerarchico delle amministrazioni dello Stato e a quella sullo stato giuridico degli stessi impiegati, possiamo considerare il risultato più evidente del tentativo di snellimento e di riorganizzazione delle pubbliche amministrazioni compiuto dal primo governo Mussolini in base alla legge sui pieni poteri, rivelatosi per il resto un sostanziale fallimento¹⁰⁸, dipendeva quindi in gran parte dall'azione svolta dal Commissario Straordinario. Le dimensioni stesse del processo di epurazione intrapreso da Torre testimoniano la portata politica del successo ottenuto dal fascismo in quei primi mesi di amministrazione straordinaria delle ferrovie, come acutamente osservava il Ministro delle Finanze De Stefani al Senato nel dicembre del 1923:

Ci permettiamo di chiedere agli oppositori quale altro Governo avrebbe potuto procedere a una tale ingente e necessaria eliminazione di 44.000 impiegati nello spazio di pochi mesi, senza gettare il paese in un caos di agitazioni e di conflitti¹⁰⁹.

In effetti, di fronte all'energica azione dello Stato, mancò del tutto la reazione dei ferrovieri, dei sindacati e delle forze politiche di opposizione.

Nel gennaio del 1923 alcuni elementi dello Sfi, che in quel momento si trovava già in grosse difficoltà, si recarono da Mussolini per chiedere di instaurare un nuovo rapporto con il governo improntato alla pacificazione e alla collaborazione nell'opera di risanamento dell'Azienda, a patto che l'esecutivo fascista concedesse al sindacato la «possibilità di vivere». Nell'occasione i rappresentanti dello Sfi tennero a ribadire il loro patriottismo, la loro indipendenza da ogni partito politico e da ogni organizzazione internazionale e giustificarono gli scioperi del passato attribuendone la responsabilità alla cattiva condotta dei precedenti governi, facendo chiaramente intendere quindi, di essere disponibili a un'intesa con il governo fascista¹¹⁰. Mussolini, consapevole della propria posizione di forza, rifiutò la mano tesa del sindacato e dichiarò agli interlocutori che avrebbe ottenuto «ad ogni costo che i fini e l'azione delle masse

lavoratrici», fossero «subordinate alla Nazione e allo Stato»; che non avrebbe tollerato in futuro atteggiamenti antinazionali e, in particolare, alcuna sospensione dal servizio¹¹¹. Nel successivo mese di marzo, quindi dopo che i membri del comitato centrale e del consiglio generale dello Sfi erano stati colpiti dai provvedimenti di licenziamento, il sindacato tentò un nuovo abboccamento con il duce, al quale presentò un memoriale articolato in cinque punti, con cui comunicava a Mussolini lo scioglimento del consiglio generale; riaffermava la propria autonomia da ogni partito politico; assicurava che «nessuna pregiudiziale lo anima[va] in avversione a qualsiasi governo; offriva la propria collaborazione agli organi dell'Amministrazione ferroviaria; dichiarava di voler tutelare gli «interessi del personale, conciliati [però] con le condizioni dell'Azienda e del Paese» e, infine chiedeva di revisionare i dimissionamenti¹¹². Ancora una volta, ovviamente, Mussolini non abboccò all'amo, e mentre rimandò a Torre le suppliche di revisione dei provvedimenti di licenziamento, il che equivaleva a respingerle, chiuse ogni possibilità di dialogo respingendo il punto 3 del memoriale dello Sfi nei termini seguenti: «Questa dichiarazione estremamente estensiva, non conviene né a voi né a me. Il governo oggi esistente non è un qualsiasi Governo ma è il Governo fascista. È nei suoi riguardi che dovete assumere una specifica posizione, non nei riguardi dei Governi che furono e che saranno»¹¹³. Mussolini dunque, a quel punto otteneva la resa incondizionata del sindacato.

Nonostante l'arrendevolezza al limite della dedizione mostrata dallo Sfi, il governo non trascurò comunque di monitorare e reprimere ogni eventuale tentativo dei ferrovieri di organizzare forme collettive di protesta. Non appena l'esecutivo riceveva notizia di una possibile azione dimostrativa a favore degli agenti ferroviari colpiti dal provvedimento di esonero allertava tutte le prefetture del Regno affinché queste prendessero tutti i necessari provvedimenti per «vietare riunioni pubbliche disperdere colla forza quelle clandestine salvo arrestare promotori»¹¹⁴. Una paventata riunione a Roma di ferrovieri licenziati ed ex guardie regie che avrebbero dovuto manifestare contro il governo¹¹⁵ non ebbe luogo, e tutti i prefetti rassicurarono De Bono di aver preso le necessarie misure per prevenire ogni incidente e che comunque, pur esprimendo vivo malcontento, i ferrovieri sembravano ormai del tutto rassegnati¹¹⁶.

4 “Disciplina” sociale e pareggio del bilancio

Debellata ogni capacità di reazione del principale sindacato di categoria il governo, attraverso altri provvedimenti emanati in applicazione delle norme sui pieni poteri, sulla falsariga di quanto già tentato dagli esecuti-

tivi precedenti ma, rispetto a questi, con una ben maggiore capacità di intervento, provvide a eliminare alcune delle recenti conquiste sindacali del personale ferroviario, ormai domo, al fine di ristabilire tra di esso una stretta “disciplina” sociale.

Per esempio, il R.D. 11 gennaio 1923, n. 33 stabilì che la nomina dei rappresentanti del personale nei corpi consultivi e amministrativi del personale rientrasse nelle competenze del Ministro dei Lavori Pubblici, mentre il R.D. 22 luglio 1923, n. 1631 introdusse nuove norme per l’applicazione al personale ferroviario del principio delle otto ore di lavoro introdotto nel 1920. Secondo le nuove disposizioni le otto ore giornaliere o le 48 ore settimanali dovevano essere di effettivo lavoro e non di semplice presenza in servizio. Questa era considerata come lavoro soltanto per due terzi della sua durata. Quindi per quelle attività che richiedevano la semplice presenza in servizio l’orario effettivo di lavoro poteva superare anche le 10 ore giornaliere. In particolare per il personale di macchina il tempo della disponibilità fuori residenza o quello impiegato negli spostamenti verso la località di partenza dei treni era considerato come lavoro rispettivamente per la metà e per due terzi della sua durata¹¹⁷. Il decreto n. 1631 inoltre escluse le rappresentanze del personale dalla formazione dei turni di servizio. Tale misura minò il potere contrattuale del personale di macchina e di quello viaggiante, le due principali categorie del sindacalismo ferroviario¹¹⁸.

Il R.D. 31 dicembre 1923, n. 2918 invece esonerò l’Azienda dall’obbligo di fornire le prestazioni sanitarie per il personale previste dal regolamento per il servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato, mentre il R.D. 8 febbraio 1923, n. 319 reintrodusse la norma, abolita nel 1919, che prevedeva la sospensione della paga agli agenti nei primi tre giorni di malattia¹¹⁹. L’eccessivo numero di assenze per malattia del personale effettivamente registrato nel periodo 1920-22 era, secondo Torre, un indice del mancato senso del dovere del personale ferroviario, ma anche una delle cause del cattivo servizio offerto agli utenti. Nel maggio del 1922 Torre stimava in 40 mila unità gli agenti quotidianamente assenti per malattia¹²⁰. Era una cifra che non corrispondeva al vero¹²¹, ma serviva a rendere credibile la sua pretesa di migliorare il servizio ferroviario nonostante l’esonero di parte degli addetti. In effetti l’incidenza delle assenze per malattia sul numero del personale si ridusse dal 97,12% dell’esercizio 1921-22 al 72,4% dell’esercizio successivo. Tuttavia già nel 1923-24 la percentuale era risalita al 96,4% e dall’esercizio seguente superò di nuovo la soglia del 97%¹²².

Speciali disposizioni furono poi impartite per la gestione del personale femminile. Per quello mantenuto in servizio non erano previsti ulteriori sviluppi di carriera, mentre si provvide a licenziare circa 3.200 donne assunte dopo il maggio del 1915¹²³.

Il provvedimento che fece più discutere, però, fu senz'altro quello varato sempre nel dicembre del 1923 sulla modifica dei quadri di classificazione del personale approvata nel 1921¹²⁴. Con l'eccezione dei funzionari di grado più elevato che godettero di un aumento dello stipendio, la nuova classificazione del personale prevedeva una diminuzione generale degli emolumenti. La riduzione degli stipendi risultava più accentuata quanto più si scendeva nella scala gerarchica, «per ripristinare una equa differenziazione fra i vari gradi del personale»¹²⁵. Così mentre lo stipendio minimo annuo di un capo servizio saliva da 21.000 a 27.500 lire, quello di un macchinista scendeva da 9.900 a 7.400 lire, mentre la paga minima di un conduttore, che prima ammontava a 6.600, e quella di un operaio, in precedenza fissata a 7.650, passavano entrambe a 5.000 lire¹²⁶. Oltre ad allargare il divario retributivo tra i quadri dirigenti e il personale esecutivo, le nuove norme raggruppavano le troppo numerose qualifiche degli agenti ferrovieri¹²⁷ in sei categorie retributive, ad ognuna delle quali corrispondeva un tipo di stipendio¹²⁸. Altre diminuzioni furono apportate alle competenze accessorie, mentre fu ristabilito il premio agli agenti per il risparmio di carburante che, come già detto, nella seconda metà del 1920 era stato inglobato nello stipendio. Il risparmio previsto per la casse dell'Azienda dalla riduzione generalizzata degli stipendi era stimato in circa 165 milioni.

Queste disposizioni restrittive e peggiorative provocarono un forte malcontento tra gli stessi ferrovieri fascisti, che non esitarono a fare bersaglio delle loro critiche «quella canaglia» di Chiarini, il quale, nella doppia veste di Segretario generale delle Ferrovie e di Segretario dell'Anff avrebbe dovuto, ai loro occhi, essere il migliore tutore degli interessi del personale in seno all'Azienda¹²⁹. Chiarini infatti, allontanato dalle Ferrovie in occasione delle elezioni del 1924 per incompatibilità tra la carica di Deputato al Parlamento e quella di Consigliere di Amministrazione dell'Azienda, fu costretto a dimettersi anche dalla carica di Segretario dell'Anff¹³⁰.

Inoltre Torre provvide ad avviare un'opera di semplificazione degli organi amministrativi dell'Azienda ferroviaria, da molti ritenuta indispensabile. Il numero dei Servizi centrali passò da nove a sei; si allargarono le competenze degli organi periferici mentre furono eliminati sia gli uffici intermedi, sia gli organi di controllo della spesa¹³¹.

Infine Torre istituì il corpo di polizia ferroviaria, diretta emanazione dell'Anff, con il compito di sorvegliare il personale, garantire l'ordine all'interno dei treni e delle stazioni, impedire i furti che costavano alle Ferrovie dello Stato decine di milioni di lire l'anno di indennizzi¹³². La polizia ferroviaria era stata creata da Torre come un organo alle sue dirette dipendenze. Nelle visite dell'Alto Commissario in Alessandria, una provincia nella quale Torre godeva di largo seguito ma dove albergavano

anche i suoi più fieri oppositori all'interno del Pnf, svolgeva le mansioni di vera e propria scorta armata del capo delle Ferrovie. In occasione di un banchetto organizzato in onore di Torre in Alessandria il 6 maggio del 1923 si verificarono scontri a fuoco tra la polizia ferroviaria e alcune legioni della Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale (Mvsn) facenti capo al sindaco della cittadina piemontese Raimondo Sala, fiero oppositore dell'Alto Commissario¹³³. Proprio a seguito di questo incidente De Bono, all'epoca anche capo della Mvsn, sciolse d'imperio la polizia ferroviaria e inviò prima Cesare De Vecchi e poi Italo Balbo a riportare l'ordine nel fascio di Alessandria¹³⁴. Nell'agosto fu poi creato il corpo della Milizia Ferroviaria, inquadrata però all'interno della Mvsn¹³⁵.

I provvedimenti presi da Torre, oltre a irreggimentare gli agenti ferroviari e a fornire all'esterno l'idea di un governo capace di restaurare e mantenere la disciplina tra il personale addetto al compimento del più importante servizio pubblico, avevano anche lo scopo di migliorare i conti dell'Azienda¹³⁶. Nell'esercizio finanziario 1923-24 l'eliminazione del personale e la riduzione degli stipendi comportò un'economia di 365 milioni rispetto all'esercizio precedente¹³⁷. In questa direzione muovevano anche i provvedimenti emessi al fine di diminuire l'importo dei trattamenti di quiescenza del personale ferroviario e l'aumento delle tariffe ferroviarie¹³⁸.

D'altra parte, anche il risanamento finanziario delle Ferrovie, ben oltre le ovvie implicazioni economiche, assumeva per il fascismo appena giunto al potere un diverso significato politico.

Ma la prova della potenza o dell'impotenza del Governo fascista sarebbe consistita, secondo certi spiriti giustamente astiosi del pubblico bene, dalla capacità a diminuire o ad eliminare il disavanzo dell'azienda ferroviaria¹³⁹.

Era questa la dichiarazione del Ministro delle Finanze De Stefani nel discorso tenuto alla Scala di Milano il 13 maggio del 1923; in Senato, alcuni mesi dopo, ribadiva che il governo era stato sfidato «in tema di disavanzo ferroviario»¹⁴⁰. La riduzione del disavanzo delle Ferrovie era dunque uno degli obiettivi che il fascismo doveva assolutamente raggiungere.

Grazie ai provvedimenti presi in applicazione della legge sui pieni poteri, alle conseguenti diminuzioni nelle spese e aumenti nelle entrate, e soprattutto al provvidenziale calo del prezzo del carburante verificatosi in quei mesi¹⁴¹, il disavanzo del bilancio ferroviario passò dai 1.258 milioni del 1921-22 ai 908 milioni del 1922-23, per scendere a 298 milioni nell'esercizio 1923-24, certificando, almeno dal punto di vista economico, il pieno successo delle azioni intraprese dal nuovo governo nel settore¹⁴², anche se nei ristretti ambienti ferroviari si parlò – per la verità è difficile dire con quanto fondamento – di falsificazioni di bilancio da parte di Torre¹⁴³.

Alla Camera il 2 giugno del 1925 il Ministro De Stefani poteva quindi orgogliosamente affermare che l'abbattimento del disavanzo del bilancio generale dello Stato, fondamentale traguardo raggiunto dal nuovo governo, era dovuto anche alla «regressione dei disavanzi nella gestione delle Ferrovie dello Stato e dell'Azienda postale, telegrafica e telefonica»¹⁴⁴. Il 30 giugno del 1925 le Ferrovie dello Stato presentavano, per la prima volta dalla fine della guerra, il bilancio in attivo. Si trattava di una vera e propria svolta. Da circa un anno, del resto, era cessata la gestione straordinaria delle Ferrovie, e con il R.D.L. 22 maggio 1924, n. 868 erano stati ripristinati il Consiglio di Amministrazione e la figura del Direttore Generale nominato nella persona di Cesare Oddone. Tuttavia il governo non aveva rinunciato a mantenere il controllo dell'Azienda. Innanzitutto le Ferrovie dello Stato non dipendevano più dal Ministero dei Lavori Pubblici bensì dal nuovo Ministero delle Comunicazioni istituito con R.D. 30 aprile 1924, n. 596 e affidato a un uomo di spicco del fascismo quale Costanzo Ciano. Inoltre il Consiglio di Amministrazione dell'Azienda, che prima era un organo deliberativo presieduto dal Direttore Generale, diventava ora un semplice organo consultivo del Ministro delle Comunicazioni il quale ne assumeva la presidenza. La dirigenza e la responsabilità politica e amministrativa delle Ferrovie spettavano dunque al titolare del nuovo dicastero.

5 L'eclissi dell'Alto Commissario delle Ferrovie Edoardo Torre

Quali furono i motivi che spinsero Mussolini, tra lo stupore generale, ad allontanare inopinatamente dalle ferrovie Torre che, fino ad allora, aveva svolto in maniera eccellente il compito affidatogli? Il quel momento Torre era un personaggio di un certo rilievo, ricopriva un ruolo importante e di spicco in seno all'Amministrazione, godeva di un largo seguito nella provincia di provenienza, e tuttavia si era rivelato personaggio difficilmente gestibile. I dissidi interni al fascio di Alessandria tra le due fazioni antagoniste capeggiate una dal Sala e l'altra dallo stesso Torre avevano creato non pochi problemi al duce. I provvedimenti presi da De Bono nel maggio del 1923, cui si è fatto cenno, non erano riusciti a pacificare gli animi¹⁴⁵. Gli scontri tra i seguaci dell'Alto Commissario e del sindaco Sala continuarono nei mesi successivi provocando l'ira del duce che così telegrafava al prefetto di Alessandria nell'agosto del 1923:

Situazione fascismo alessandrino non può che essere oggetto severissimo biasimo
stop voglia significare che atteggiamento signori [sic] Sala è ormai inqualificabile
stop caso provvedimenti espulsioni invito V. S. prendere misure magari accordo

con autorità militari per rigido mantenimento ordine con tutti i mezzi, dico tutti i mezzi dall'arresto al fuoco stop tutto quanto accade Alessandria mi fa schifo lo faccia sapere ai responsabili veri e propri nemici fascismo nazione¹⁴⁶.

Mussolini, tramite il sottosegretario agli Interni Aldo Finzi, ordinò la sospensione di Sala dalla carica di sindaco, l'allontanamento del questore di Alessandria e, dopo le resistenze opposte dal prefetto Etna ai due provvedimenti, la sostituzione di quest'ultimo. Ciò comportò le dimissioni dal Pnf di 200 seguaci di Sala, e la formazione del gruppo dei fascisti dissidenti di Alessandria (Centro Fasci Autonomi)¹⁴⁷, che in seguito aderì all'organizzazione di opposizione al fascismo formata da fuoriusciti dal Partito, "Patria e Libertà"¹⁴⁸. Alla vigilia delle elezioni dell'aprile del 1924 il gruppo di Sala si unì a quello del dissidente Cesare Forni (Fasci Nazionali), il potentissimo ras di Pavia che capeggiò la lista dei Fasci nazionali antagonista a quella governativa¹⁴⁹. Nel tentativo di dividere il ras di Pavia da Sala, il che avrebbe di certo reso il suo avversario più debole e del tutto isolato, Torre non esitò a rivolgersi a Forni, scrivendogli ingenuamente una lettera nella quale gli professava la sua stima e amicizia e si schierava apertamente contro Francesco Giunta, dall'ottobre del 1923 segretario del Partito, nonché acerrimo nemico dello stesso ras di Pavia. La famiglia del Forni, dopo che questi era stato ridotto quasi in fin di vita a seguito di un'aggressione fascista subita a Milano, rese noto il contenuto della lettera scatenando un putiferio ai vertici del Partito. Mussolini si infuriò mentre Giunta sfidò a duello Torre che, durante la vertenza cavalleresca, fu costretto a ritrattare¹⁵⁰. È certo però che al di là delle travagliate vicende politiche interne al Pnf, a indebolire la posizione di Torre contribuì in maniera decisiva la sua assai discutibile gestione dell'operazione di alienazione dei materiali residuati di guerra¹⁵¹.

La vendita dei residuati di guerra già in passato aveva suscitato numerose e vivaci polemiche. Nel 1920 la competenza su tale delicata operazione era stata sottratta ai consorzi e alle associazioni di ex combattenti all'uopo createsi, nonostante le vivaci proteste delle stesse¹⁵², e affidata alle Ferrovie dello Stato con il R.D.L. 7 novembre 1920, n. 1635¹⁵³. Le modalità seguite dall'Amministrazione ferroviaria nell'alienazione dei materiali suscitarono però perplessità tali da costringere l'allora Presidente del Consiglio Facta a nominare una commissione parlamentare incaricata di procedere alla revisione delle vendite già effettuate¹⁵⁴. Tuttavia il nuovo organo non ebbe modo di operare poiché le Ferrovie non diedero corso alle delibere della commissione e continuarono invece a effettuare altre vendite di propria iniziativa¹⁵⁵. Solitamente il materiale era venduto a cooperative di ex combattenti, favorite dall'applicazione di uno sconto rispetto al valore di mercato della merce. Tale meccanismo in passato aveva favorito affaristi e

speculatori che finanziavano le cooperative, altrimenti sprovviste di mezzi, o che, addirittura, creavano cooperative fittizie, allo scopo di accaparrarsi a prezzi bassi lotti di materiale. Sottratta a Giovanni Giurati, cui era stata inizialmente affidata da Mussolini, la competenza sui materiali residuati di guerra fu allora delegata a Torre¹⁵⁶ che, con la consueta energia, tentò di mettere ordine nella materia¹⁵⁷. Anche sotto la sua gestione però, non mancarono episodi di speculazione ai danni dello Stato, alcuni dei quali, particolarmente compromettenti per l'Alto Commissario, vennero alla luce grazie alla stampa d'opposizione. Nel dicembre del 1923 "La Voce Repubblicana" pubblicò uno sconcertante rapporto del generale Pizzoni, ispettore del Ministero della Guerra presso l'ufficio Alienazioni Materiali Residuati di Guerra (Amrg). In tale rapporto il generale affermava che Torre aveva venduto un lotto di residuati del valore di 1.672.892,70 lire per la cifra di 1.200.000 lire a cui applicare un ulteriore sconto dell'8%. Il materiale doveva essere ceduto a una cooperativa, "Patria e Lavoro", per conto dell'Associazione Madri e Vedove di guerra; la cooperativa, secondo la prassi, avrebbe potuto poi rivendere il materiale sul mercato, ottenendo così un piccolo guadagno. Il generale aveva scoperto però che l'associazione era all'oscuro di tutto, che la cooperativa era fittizia, e che il materiale era già stato rivenduto, con grande profitto, a un terzo¹⁵⁸. In seguito la "Voce" pubblicava un nuovo rapporto del generale Pizzoni in cui l'ispettore accusava Torre di aver venduto a una cooperativa di nome "Aurora" materiale sanitario di proprietà dell'esercito che però non ne aveva sancito l'alienabilità¹⁵⁹. Lo scandalo dei residuati coinvolse anche la direzione e gli editori del giornale fascista "L'Impero" di Carlo Settimelli. Il condirettore del quotidiano, Mario Carli, a nome della cooperativa degli arditi, la Camec, nel novembre del 1922 aveva acquistato un lotto di acciaio dall'ufficio Amrg per rivenderlo ad Osta e Scalera, editori de "L'Impero", trattenendo per sé una parte dell'anticipo da questi versato. Sennonché, non potendo i due imprenditori ottemperare all'acquisto, avevano ottenuto da Torre la rescissione del contratto. Torre aveva provveduto a rivendere l'acciaio a un privato, tale Cerrato, che, pur avendo versata una congrua caparra, distribuita dall'Alto Commissario tra la cooperativa Camec, i finanziatori dell'impresa e la Presidenza del Consiglio nella persona di Acerbo, non aveva mai ricevuto il materiale acquistato¹⁶⁰.

Il caso che tuttavia fece più rumore trascinandosi più a lungo, fu quello della ditta "Sirena e Vianello", una società a cui Torre, mediante trattativa privata, aveva venduto una quantità di materiale del valore inizialmente stimato di lire 9.800.000 per un cifra pari a lire 2.700.000. Nel contratto preliminare la ditta in questione si era impegnata a mettere a disposizione direttamente di Mussolini una cifra pari a lire 750.000 da destinare alla costruzione di un Istituto per ciechi di guerra. Inoltre alla

firma del contratto la ditta aveva versato come cauzione il 5% del valore della merce direttamente nelle mani di Torre¹⁶¹. Gli uffici del Genio Civile, però, rilevarono la distanza esistente tra i prezzi unitari di mercato dei materiali venduti alla Sirena e Vianello e quelli fissati dall'Alto Commissario¹⁶². Dopo l'allontanamento di Torre dalle Ferrovie la competenza sui residuati passò al Ministero della Guerra¹⁶³ che, su proposta del Ministero dei Lavori Pubblici e di quello delle Finanze, inizialmente sospese l'esecuzione del contratto tra lo Stato e la società. In un secondo momento, al fine di evitare scandali, la vendita del materiale alla Sirena e Vianello riprese, per fermarsi poi una seconda volta, e definitivamente, a seguito dell'offerta di un privato, tale ingegner Adelchi Cirella, di acquistare tutto il lotto del materiale per una cifra pari al doppio di quella fissata da Torre. L'offerta di Cirella, personaggio vicino a Cerrato, concorrente della Sirena e Vianello¹⁶⁴, nascondeva lo scopo di mettere in cattiva luce l'operato dello stesso Alto Commissario. Infatti il collegio dei tre periti nominato per stimare il valore del lotto dei materiali rivide al ribasso la cifra di 2.700.000 lire stabilita da Torre¹⁶⁵. Il contratto tra lo Stato e la ditta privata si rivelava quindi vantaggioso per la Pubblica Amministrazione. Ciononostante Mussolini stesso ordinò la rescissione del contratto, assumendo quindi una decisione di tipo politico che aveva lo scopo di colpire Torre ed eliminarlo definitivamente dalla scena. A quel punto però la società decise di portare la questione in Tribunale. L'ex Alto Commissario si spese moltissimo, ma inutilmente, presso Mussolini per difendere gli interessi della ditta, e di conseguenza anche i propri, arrivando addirittura a ricattare velatamente il duce¹⁶⁶. Torre fece presente a Mussolini il coinvolgimento diretto della Presidenza del Consiglio nell'affare, ricordandogli che lui stesso aveva consegnato ad Acerbo, allora sottosegretario a palazzo Chigi, parte delle somme anticipate dai proprietari della ditta. Inoltre in quell'occasione l'Alto Commissario informò il Presidente del Consiglio che i titolari della Sirena e Vianello erano in possesso di lettere compromettenti per un'«altissima personalità del partito», evidentemente lo stesso Mussolini, che avrebbero riguardato le somme versate *brevi manu* dalla Società in questione per l'istituto dei ciechi¹⁶⁷. Il duce prese sul serio la minaccia e immediatamente mise in moto gli organi dello Stato. Le indagini svolte direttamente dal prefetto di Trieste esclusero però l'esistenza di tali lettere¹⁶⁸, ma certo Mussolini non doveva essere del tutto estraneo alla vicenda. Lo prova una missiva dell'agosto del 1924 inviata al duce dal Ministro della Guerra Di Giorgio che ormai aveva preso in mano la questione. In questa lettera Di Giorgio, contrario alla rescissione del contratto perché timoroso di un eventuale strascico giudiziario, ricorda a Mussolini che in questo caso occorreva trovare e restituire agli interessati la «nota somma»¹⁶⁹.

Il governo, su proposta dello stesso Di Giorgio, per risolvere definitivamente la vicenda dei residuati fu costretto a emanare un decreto che autorizzava il Ministro della Guerra a procedere alla rescissione unilaterale di tutti i contratti conclusi da Torre relativi alla vendita dei materiali¹⁷⁰, sconfessando così definitivamente l'operato dell'Alto Commissario. Per scongiurare tale mossa, Torre aveva minacciato il Presidente del Consiglio di fare egli stesso rivelazioni che lo avrebbero messo in serio imbarazzo. Uno degli argomenti scottanti per Mussolini riguardava la gara di affidamento dei lavori di costruzione della direttissima Bologna-Firenze, poi annullata, nell'opinione di Torre condotta in modo lesivo per gli interessi dello Stato, e per la quale, secondo l'ex Alto Commissario, il fratello del duce, Arnaldo, aveva intascato una commissione di 15 milioni¹⁷¹. A causa di questo atteggiamento la posizione di Torre, ovviamente, si aggravò. Prospero Gianferrari, commissario straordinario del Pnf per il Piemonte, fu incaricato di raccogliere un dossier contro Torre, da cui emersero fatti particolarmente imbarazzanti per l'ex Alto Commissario. Il più significativo riguardava la partecipazione di Torre a una riunione tenuta dai consoli della Milizia all'indomani della nota udienza con il duce del 31 dicembre 1924 durante la quale, questi, ascoltando il resoconto dell'acceso colloquio tra i gerarchi e il capo del governo, a commento della minaccia di quest'ultimo di sciogliere il partito, si sarebbe dichiarato assai sorpreso del fatto che nessuno dei presenti avesse avuto il coraggio di piantare due pallottole nella testa di Mussolini¹⁷².

È evidente che a questo punto la presenza di Torre tra i ranghi del fascismo non era più possibile. L'ex Alto Commissario uscì dal partito per rientrarvi poi nel 1929, ma senza avere più incarichi di rilievo¹⁷³.

A nostro avviso, al di là degli evidenti imbarazzi che la figura dell'Alto Commissario, travolta dagli scandali politico-affaristici, ormai provocava al governo, la causa principale dell'allontanamento di Torre dalla direzione delle Ferrovie va però ricercata altrove. La gravità sociale dei provvedimenti presi dall'Alto Commissario richiedeva un'assunzione di responsabilità che, per evidenti ragioni politiche, Mussolini non intendeva raccogliere in prima persona. Esaurito il lavoro sporco, Torre e il suo segretario Chiarini erano diventati improvvisamente scomodi per il governo e il loro allontanamento costituiva un facile mezzo per indirizzare contro di loro il dissenso manifestato dai ferrovieri fascisti, colpiti dal taglio dei salari, e il malcontento popolare suscitato dall'onda dei licenziamenti di 46.000 agenti ferroviari. Significativo, in tal senso, il tentativo del gruppo dei fasci di combattimento che Torre cercò di costituire all'indomani della sua uscita dal Pnf¹⁷⁴ di far risalire direttamente a Mussolini l'origine dei licenziamenti in seno alle Ferrovie¹⁷⁵, e l'abboccamento avuto dall'Alto Commissario alcuni giorni prima del suo siluramento, con l'Associazione

dei ferrovieri esonerati in vista di possibili reintegri di alcuni licenziati tra i ranghi del personale¹⁷⁶. Inoltre l'allontanamento di Chiarini dalla segreteria dell'Alto Commissariato prima, e il siluramento di Torre poi, furono determinanti per far rientrare, almeno momentaneamente, le agitazioni in seno all'Anff che, proprio in quell'occasione, rischiò una grave spaccatura¹⁷⁷.

E del resto l'effetto suscitato dalla soppressione dell'Alto Commissariato delle Ferrovie sulle rivendicazioni dei ferrovieri fascisti è efficacemente testimoniato dalla delibera della sezione di Ancona dell'Anff del 15 maggio 1924 in cui, tra l'altro, si affermava che:

L'Alto commissario e il Segretariato Generale furono soppressi fascisticamente per l'opportuno intervento di S. E. il Presidente del Consiglio, duce del fascismo in ogni contingente, che con tanta provata abilità e energia tutela i supremi interessi nazionali.

La delibera continuava sostenendo che «l'unico responsabile delle applicazioni delle nuove tabelle e del decreto delle promozioni [...] [è] l'ex Commissario Straordinario»¹⁷⁸.

Anche dopo l'allontanamento di Torre il governo, abbandonati gli iniziali propositi di privatizzazione, con l'istituzione del nuovo Ministero delle Comunicazioni a cui affidare la gestione delle Ferrovie, come già abbiamo sottolineato, non rinunciava certo a esercitare un controllo diretto nella gestione dell'Azienda nella consapevolezza che gli sbandierati risultati ottenuti nel risanamento ferroviario e nell'inquadramento del personale, simboleggiavano nel modo migliore l'efficacia delle azioni fasciste, possibili solo nel nuovo clima politico instaurato dopo la marcia su Roma¹⁷⁹. È emblematico in tal senso quanto scriveva il Ministro Ciano nel novembre del 1924 nella prefazione alla Relazione dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1923-24:

Le [...] dolorose ma pur indispensabili riduzioni di personale, il ripristino di disposizioni nel trattamento del medesimo destinate a stimolarne l'attività, la restaurazione della disciplina, [...] rappresentano avvenimenti di schietta origine politica. Gli anni del dopoguerra hanno dimostrato, cioè, anche per l'azienda ferroviaria che non basta una sana tradizione amministrativa per condurla al risultato migliore per l'economia nazionale e per il bilancio dello Stato, ma occorre che essa trovi appoggio e non contrasto, come prima avvenne, nel clima politico del Paese e nel Governo che lo regge. La fortuna del nostro esercizio ferroviario è per ciò, anche per l'avvenire, affidata non soltanto all'opera della burocrazia intelligente ed onesta che oggi lo guida, ma anche alla conservazione nel Paese di quei principi politici, che subordinano in ogni tempo i fini particolari degli interessi di classe a quelli superiori della Nazione¹⁸⁰.

Occorreva dunque continuare a guidare con mano ferma l’Amministrazione, ottenere avanzi di bilancio, infrenare le agitazioni sindacali, offrire agli utenti un servizio efficiente basato soprattutto sulla rigida osservanza degli orari, sulla sicurezza sui treni e nelle stazioni e sulla massima velocità dei percorsi. Anche in questo senso quindi vanno lette le numerose iniziative che il Fascismo intraprese nel corso degli anni per introdurre novità tecniche nel settore ferroviario atte a migliorare la qualità del trasporto, a velocizzare i tempi di percorrenza dei treni e a rendere più confortevole e fruibile il servizio. Tra le realizzazioni più importanti attuate nel corso del Ventennio possiamo ricordare il completamento delle linee direttissime Roma-Napoli e Firenze-Bologna; l’istituzione dei “treni rapidi” sui lunghi percorsi e dei “treni leggeri” sulle tratte brevi; la diffusione sulle linee secondarie delle automotrici dotate di motore a combustione interna, le cosiddette Littorine e, *last but not least*, il processo di elettrificazione delle principali linee ferroviarie che, iniziato già in età liberale, ebbe durante il Fascismo, superate le prime iniziali incertezze, notevole impulso, tanto da consentire all’Italia di conservare in questo ambito un primato europeo¹⁸¹.

Erano tutte iniziative tese, da un lato, a difendere le Ferrovie dalla sempre più agguerrita concorrenza del trasporto su strada, che divenne significativa a partire dai primi anni Trenta¹⁸²; dall’altro, a fornire agli occhi dell’opinione pubblica italiana ed estera l’immagine di un’Azienda all’avanguardia, moderna, in grado di raggiungere sul piano tecnico un primato internazionale, tanto da diventare, come assai precocemente affermò il duce in persona, «oggetto di ammirazione e di invidia da parte degli stranieri»¹⁸³. Così, realizzazioni e intraprese ferroviarie si rileveranno col tempo sempre di più elementi costitutivi di base della costruzione di un vero e proprio mito politico-propagandistico di regime, dotato di vasta e durevole popolarità.

Note

1. V. Guadagno, *Approfondimento delle funzionalità delle ferrovie italiane. Il periodo 1905-1924*, in “Ingegneria ferroviaria”, n. 1, 2005, p. 8.

2. Cfr. M. Ferraris, *L’anarchia ferroviaria in Italia*, in “Nuova Antologia”, 1° gennaio 1905.

3. B. Tobia, “La storia è un libro che ha per pagine i secoli”. *Ribellismo e scioperi ferroviari in Italia nel 1920*, I parte, in “Dimensioni e problemi della ricerca storica”, n. 1, 2008, p. 209.

4. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario 1919-20*, IPS, Roma 1921, p. 15.

5. Cfr. G. Sabbatucci, *La crisi italiana del primo dopoguerra. La storia e la critica*, Laterza, Roma-Bari 1976, p. 21.

6. In proposito cfr. F. Cordova, *Le origini dei sindacati fascisti, 1918-1926*, La nuova

LE PREMESSE DELLA POLITICA FERROVIARIA FASCISTA

Italia, Firenze 1990, p. 25 e R. De Felice, *Mussolini il rivoluzionario. 1883-1920*, Einaudi, Torino 1965, pp. 588 ss.

7. G. Valentiniuzzi, *Il sindacato in ferrovia nel Ventennio fascista (1922-1943)*, in S. Maggi, F. Paolini (a cura di), *Il sindacato in ferrovia. Dal fascismo alla Federazione dei trasporti (1922-1980)*, Marsilio, Venezia 2000.

8. Cfr. Cordova, *Le origini dei sindacati fascisti*, cit., p. 25; De Felice, *Mussolini il rivoluzionario*, cit., p. 589; F. Fabbri, *Le origini della guerra civile: l'Italia dalla grande guerra al fascismo (1918-1921)*, Utet, Torino 2009, p. 151; E. Gentile, *Storia del partito fascista: movimento e milizia (1919-1922)*, Laterza, Roma-Bari 1989, p. 68.

9. Gentile, *Storia del partito fascista*, cit., p. 88.

10. C. Rossi, *Non vogliamo i salti nel buio*, in “Il Popolo d’Italia”, citato in Cordova, *Le origini dei sindacati fascisti*, cit., p. 25.

11. De Felice, *Mussolini il rivoluzionario*, cit., p. 590; Gentile, *Storia del partito fascista*, cit., p. 104.

12. Cfr. Fabbri, *Le origini della guerra civile*, cit., p. 161.

13. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario 1919-20*, cit.; G. Sacchetti, *Il Sfi durante il biennio rosso*, in M. Antonioli, G. Checcozzo (a cura di), *Il Sindacato Ferrovieri Italiano dalle origini al fascismo*, UNICOPLI, Milano 1994, pp. 231 ss.; B. Tobia, “La storia è un libro che ha per pagine i secoli”, cit., p. 210.

14. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario 1919-20*, cit., p. 13.

15. Cfr. Sacchetti, *Il Sfi durante il biennio rosso*, cit., p. 261; B. Tobia, “La storia è un libro che ha per pagine i secoli”, cit., p. 229; *Il convegno di Milano per la Russia proletaria*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 10 luglio 1920.

16. La vicenda è trattata con ricchezza di particolari da B. Tobia in “La storia è un libro che ha per pagine i secoli”. *Ribellismo e scioperi ferroviari in Italia nel 1920*, seconda parte, in “Dimensioni e problemi della ricerca storica”, n. 1, 2009, pp. 195-243. Cfr. anche *Lo sciopero di Cremona e Milano*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 10 luglio 1920 e *L’onore... di lor signori. Episodi dello sciopero di Cremona*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 1º agosto 1920.

17. Cfr. Sacchetti, *Il Sfi durante il biennio rosso*, cit., p. 240; *Pro vittime politiche e Russia comunista. L’esito della manifestazione del 14 ottobre*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 25 ottobre 1920.

18. Cfr. Sacchetti, *Il Sfi durante il biennio rosso*, cit., p. 240; *Attraverso cento comizi i ferrovieri italiani hanno levata la loro voce poderosa e ammonitrice*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 31 dicembre 1920.

19. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario 1919-1920*, cit., p. 13.

20. Ivi, p. 12.

21. Cfr. l. n. 368 del 7 aprile 1921; *L’agitazione degli operai del compartimento di Genova*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 1º agosto 1920; *Il 23 marzo 1921 la Camera sanziona la vittoria del fatidico gennaio*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 31 marzo 1921.

22. Cfr. A. Castrucci, *Battaglie e vittorie dei ferrovieri italiani*, La Proprà, Milano 1945, pp. 47 ss.; *Il Comitato centrale torna a protestare contro la cattiva applicazione del concordato*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 16 marzo 1920; *Dall’offensiva giornalistica agli espedienti dilazionatori del Governo*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 21 settembre 1921.

23. Cfr. Tobia “La storia è un libro che ha per pagine i secoli”, II p., cit., p. 196; *L’opera nefasta del Ministro Vito deve cessare! Prepariamoci alla nuova battaglia, e Respingiamo l’offesa: non votate*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 16 marzo 1920.

24. Cfr. l. n. 429 del 7 luglio 1907 e Sacchetti, *Il Sfi durante il biennio rosso*, cit., pp. 160-1.

25. Cfr. Archivio Centrale dello Stato (d’ora in poi ACS), Direzione Generale Pubblica Sicurezza (d’ora in poi DGPS), 1922, b. 66, fasc. “Agitazioni ferrovieri per provincia”, *Telegramma del prefetto Lusignoli alla DGPS*, 21 novembre 1921.

26. *Ibid.*

27. ACS, DGPS, 1921, b. 88, fasc. “Ferrovieri”, *Telegrammi del prefetto di Ancona alla DGPS*, 5 novembre 1921 e 27 dicembre 1921; *Telegramma del prefetto di Bologna alla DGPS*, 9 luglio 1921; *Telegramma del prefetto di Milano alla DGPS*, 2 giugno 1921.

28. ACS, Ministero dell’Interno, DGPS, 1921, *Telegramma del prefetto di Piacenza alla DGPS*, 4 aprile 1921; *Telegramma del prefetto di Palermo alla DGPS*, 21 agosto 1921.

29. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario*, cit., anni corrispondenti.

30. Secondo l’indice del costo della vita fornito dall’Istat, dal 1914 al 1921 i prezzi salirono di circa il 410%; cfr. Istat, *Il valore della lira in Italia*, Roma 2008.

31. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario*, cit., anni corrispondenti.

32. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario*, cit., anni corrispondenti.

33. Cfr. Atti Parlamentari (d’ora in poi AP), Camera dei Deputati, *Rendiconto generale dell’amministrazione dello Stato*, anni corrispondenti.

34. Cfr. E. Petrucci, *Il lavoro, la guerra e il Ventennio Fascista*, in S. Maggi (a cura di), *Lavoro e identità. I cento anni del Sindacato Ferrovieri (1907-2007)*, Ediesse, Roma 2007, p. 139.

35. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario*, cit., anni corrispondenti; Ferrovie dello Stato, *Statistiche storiche, 1905-06/1959-60*, Roma 1960, tab. 40; S. Maggi, *Le Ferrovie*, Il Mulino, Bologna 2003, p. 165; *Provvedimenti per la riduzione del personale ferroviario deliberati dal Consiglio dei Ministri*, in “Il Popolo d’Italia”, 26 gennaio 1923.

36. ACS, DGPS, *Lettera del prefetto di Ancona*, 1º novembre 1921; *Ferrovieri! preparatevi a sventare l’insidia della “Riforma burocratica”*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 18 ottobre 1921; *La riforma burocratica (favola antica e moderna)*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 23 gennaio 1922.

37. Cfr. art. 13, l. 13 agosto 1921 n. 1080.

38. Cfr. artt. 1, 2, 4, R.D. 20 ottobre 1921, n. 1533.

39. Cfr. art. 1, R.D. 16 febbraio 1922, n. 207.

40. Cfr. ivi, artt. 2, 5, 6.

41. Cfr. ACS, Presidenza del Consiglio dei Ministri (d’ora in poi PCM), *Riforma della Pubblica Amministrazione, 1921-24*, b. 7, fasc. 59, *Lettera del Ministro dei Lavori Pubblici alla Presidenza del Consiglio dei Ministri*, 23 ottobre 1922.

42. Ivi, *Lettera della Presidenza del Consiglio al Ministro dei Lavori Pubblici*, 3 gennaio 1922.

43. Cfr. Azienda delle Ferrovie dello Stato, *Statistiche storiche*, cit., tab. 40; Id., *Relazione per l’anno finanziario 1921-22*, cit., p. 13.

44. Combattente nella Prima guerra mondiale, massone appartenente all’ordine di Piazza del Gesù, repubblicano mazziniano, Torre aveva fatto parte della commissione italiana al Congresso di pace di Parigi. Fondatore del Fascio di Alessandria, risultò il primo eletto nel suo collegio alle elezioni del 1921; cfr. ACS, Segreteria Particolare del duce (d’ora in poi SPD), *Carteggio riservato (d’ora in poi CR)*, fasc. 216 R, “Edoardo Torre”.

45. AP, Camera dei Deputati, Legislatura XXVI, sess. 1922-24, *Discussioni*, tornata del 12 maggio 1922, p. 4474.

46. *Ibid.*

47. Cfr. *Le punizioni contro ferrovieri e postelegrafonici*, in “L’Avanti!”, 19 agosto 1922; *La smaccata doppiezza del Governo*, in “L’Avanti!”, 20 agosto 1922; *Dirigenti e ferrovieri del Sindacato denunziati all’autorità giudiziaria*, in “L’Avanti!”, 25 agosto 1922; *Il Ministro Facta inizia il suo nuovo gabinetto con un atto di malafede*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 25 settembre 1922.

48. Cfr. Petrucci, *Il lavoro*, cit., p. 155; Valentiniuzzi, *Il sindacato*, cit., p. 28.

49. Cfr. *I ferrovieri di Torino per l’Alleanza del lavoro*, in “L’Avanti!”, 25 ottobre 1922.

LE PREMESSE DELLA POLITICA FERROVIARIA FASCISTA

50. Cfr. *Nel fervore della lotta sindacale. Un comizio di ferrovieri contro la reazione*, in “L’Avanti”, 14 ottobre 1922.
51. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno 1921-22*, cit.
52. A. Aquarone, *L’organizzazione dello Stato totalitario*, Einaudi, Torino 2003, p. 10.
53. Ivi, p. 5.
54. Cfr. L. Luzzatti, *Dubbi tecnici su alcune riforme amministrative*, in “Il Corriere della Sera”, 17 gennaio 1923.
55. B. Mussolini, *Il fascismo nel 1921*, in “Il Popolo d’Italia”, 7 gennaio 1921, riportato in Aquarone, *L’organizzazione dello Stato totalitario*, cit., p. 4, n. 1.
56. Riportato in E. Monti, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie italiane*, Soc. ed. Fiorentina, Firenze 1939, p. 188.
57. Cfr. AP, Camera dei Deputati, Legislatura XXVI, sess. 1922-24, *Discussioni*, tornata del 12 maggio 1922, p. 4474.
58. Ivi, p. 4476.
59. Cfr. *Quarantamila ferrovieri licenziati?*, in “L’Avanti!”, 19 dicembre 1922.
60. Cfr. *Le economie realizzabili nell’azienda ferroviaria*, in “Il Popolo d’Italia”, 30 dicembre 1922.
61. AP, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, sess. 1924-29, *Documenti, Allegati alla Relazione sull’uso dei poteri straordinari*, vol. v, p. 497.
62. *Ibid.*
63. ACS, Ministero dell’Interno, DGPS, 1922, *Lettera per la Direzione Generale delle Ferrovie*, 12 giugno 1922.
64. Cfr. R.D. 1° febbraio 1923, n. 200 e R.D. 9 luglio 1923, n. 1662.
65. Cfr. ACS, SPD, CR, b. n. 15, fasc. 216/R, “Edoardo Torre”, sottofasc. 1, Commissario Straordinario delle Ferrovie dello Stato, *Lettera del Commissario Straordinario a S. E. il Presidente del Consiglio*, 4 giugno 1922; ivi, *Lettera di Mussolini ad Alzona*, 25 luglio 1923.
66. Cfr. R.D. 10 settembre 1923, n. 1968.
67. Cfr. R.D. 4 febbraio 1923, n. 536; AP Camera dei Deputati, *Disegni di legge e relazioni*, sess. 1924-29, *Relazione della Giunta generale del Bilancio sullo Stato di previsione del Bilancio del Ministero delle Comunicazioni*, n. 11 e 11 bis A, p. 5; *La vigilanza sulle Ferrovie e la soppressione della Commissione*, in “Il Corriere della Sera”, 4 febbraio 1923.
68. ACS, SPD, CR, fasc. 216 R, “Edoardo Torre”, sottofasc. 1, Commissario Straordinario delle Ferrovie dello Stato, *Nota di Torre a Mussolini*, 16 aprile 1924.
69. «Quella che fu e sarà ancora per un pezzo la Babele d’Italia ha trovato la sua degna Torre» commentava “L’Avanti!” dopo i primi significativi provvedimenti presi da Torre; *Nel regno dell’Alto Commissario delle Ferrovie*, in “L’Avanti!”, 16 marzo 1923.
70. Cfr. *Le norme per il passaggio all’industria privata approvate dal Consiglio dei Ministri*, in “Il Corriere della Sera”, 16 marzo 1923; *Il problema ferroviario al Consiglio dei Ministri*, in “Il Popolo d’Italia”, 16 marzo 1923; *Il Consiglio dei Ministri. Le ferrovie passeranno all’industria privata*, in “L’Avanti!”, 16 marzo 1923; *La sistemazione delle ferrovie discussa al Consiglio dei Ministri*, in “La Voce Repubblicana”, 17 marzo 1923; *Contro il passaggio delle Ferrovie dello Stato all’industria privata*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 11 aprile 1923.
71. La vicenda è ampiamente trattata in G. Barone, *Politica economica e istituzioni. Il Ministero dei Lavori Pubblici 1922-1925*, in “Italia Contemporanea”, 1983, nn. 151-2, pp. 24-33.
72. *La riforma nelle Ferrovie presentata dall’on. Torre*, in “Il Corriere della Sera”, 7 febbraio 1923; *Importanti dichiarazioni dell’on. Torre sul nuovo assetto delle ferrovie*, in “Il Popolo d’Italia”, 7 febbraio 1923.
73. *Ibid.*
74. Cfr. *Governo, ferrovie e affaristi*, in “L’Avanti!”, 4 aprile 1923.
75. Cfr. *L’affare della cessione delle ferrovie all’industria privata – i primi nodi al pet-*

tine, in "L'Avanti!", 5 aprile 1923, e *La cessione delle ferrovie all'industria privata*, in "La Giustizia", 5 aprile 1923.

76. Barone, *Politica economica e istituzioni*, cit., p. 28. Sul "Popolo d'Italia" del 3 maggio 1923 Farinacci fu costretto a difendersi dalla accuse mossegli da "L'Avanti!" di essere «l'esponente dei gruppi capitalistici in concorrenza con altri gruppi capitanati dall'on. Carnazza» interessati all'acquisizione di linee ferroviarie; cfr. *L'azienda ferroviaria e l'opera dell'on. Torre*, in "Il Popolo d'Italia", 3 maggio 1923; *Il grande affare è concluso*, in "L'Avanti!", 1-2 aprile 1923, e *Governo, ferrovie e affaristi*, in "L'Avanti!", 4 aprile 1923.

77. Cfr. *Le norme per il passaggio all'industria privata approvate dal Consiglio dei Ministri*, in "Il Corriere della Sera", 16 marzo 1923; *Lo schema di convenzione ferroviaria con la società Lombardo-Emiliana*, in "Il Corriere della Sera", 8 aprile 1923. Che il passaggio delle linee all'industria privata dovesse comportare la perdita di posti di lavoro era un'opinione comune tra chi, in quei mesi, discuteva della questione; cfr. L. Einaudi, *I punti essenziali nella discussione ferroviaria*, in "Il Corriere della Sera", 14 aprile 1923.

78. Cfr. A. Lyttelton, *La conquista del potere*, Laterza, Roma-Bari 1974, p. 281.

79. ACS, Ministero dell'Interno, DGPS, 1923, b. 66, fasc. "Ferrovieri", *Telegramma del fascio di Casalmaggiore alla DGPS*, 3 aprile 1923; *Telegramma del prefetto di Cremona a Mussolini*, 3 aprile 1923; *Telegramma del sottoprefetto di Cagliari alla DGPS*, 26 marzo 1923; *Telegramma del prefetto di Agrigento alla DGPS*, 13 aprile 1923; *Telegramma della sezione di Bologna dell'Associazione Nazionale Ferrovieri alla DGPS*, 13 maggio 1923; *I ferrovieri contro la cessione delle ferrovie*, in "L'Avanti!", 19 aprile 1923; *Anche i ferrovieri lombardi contro la cessione delle ferrovie*, in "L'Avanti!", 27 aprile 1923.

80. Cfr. Barone, *Politica economica e istituzioni*, cit., p. 29; *Le ferrovie all'industria privata. I criteri di concessione del Ministro Carnazza*, in "Il Corriere della Sera", 4 aprile 1923.

81. Cfr. *Il Ministro dei Lavori Pubblici agli ordini del capostazione Farinacci. Il Governo sospende l'esecuzione della convenzione per le ferrovie cremonesi*, in "La Giustizia", 7 aprile 1923; *L'assalto alla diligenza dello Stato*, in "L'Avanti!", 6 aprile 1923; Barone, *Politica economica e istituzioni*, cit., p. 29.

82. Cfr. *Economie e riforme per le ferrovie. Il programma dell'on. Torre*, in "Il Corriere della Sera", 10 gennaio 1923.

83. *Le riforme nelle Amministrazioni dello Stato*, in "Il Corriere della Sera", 26 gennaio 1923; *Provvedimenti per la riduzione del personale ferroviario deliberati dal Consiglio dei Ministri*, in "Il Popolo d'Italia", 26 gennaio 1923.

84. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Il Governo fascista e il risanamento finanziario*, IPS, Roma 1923, p. 16.

85. Cfr. R.D. 25 gennaio 1923, n. 143, artt. 1, 3.

86. Cfr. L. Einaudi, *Riforme ed economie*, in "Il Corriere della Sera", 27 gennaio 1923.

87. Cfr. R.D. 28 gennaio 1923, n. 143, art. 3.

88. AP, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, sess. 1924-29, *Documenti, Allegati alla Relazione sull'uso dei poteri straordinari*, n. II, volume I, p. 6.

89. Cfr. Einaudi, *Riforme ed economie*, cit.

90. Cfr. *Il problema ferroviario in un'intervista con l'on. Torre. Economie per 150 milioni. "Combatterò i furti a colpi di moschetto"*, in "Il Popolo d'Italia", 7 gennaio 1923.

91. *Importanti dichiarazioni dell'on. Torre sul nuovo assetto delle ferrovie*, in "Il Popolo d'Italia", 7 febbraio 1923. Cfr. anche *Il nuovo regime delle ferrovie. Parla il nuovo dittatore delle ferrovie*, in "L'Avanti!", 6 gennaio 1923.

92. *Le liste di proscrizione contro i ferrovieri sotto la maschera delle economie*, in "L'Avanti!", 16 giugno 1923.

93. ACS, Ministero dell'Interno, DGPS, 1923, b. 66, fasc. "Ferrovieri".

94. ACS, SPD, CR, b. 15, fasc. 216 R "Edoardo Torre", sottofasc. 5, *Vicende politiche, Lettera di Torre a Mussolini*, 16 aprile 1924.

95. Cfr. R.D. 25 gennaio 1923, n. 153, artt. 3-4.

96. Cfr. *Rappresaglie dell'Alto Commissario delle ferrovie. Cinquantasei organizzatori*

LE PREMESSE DELLA POLITICA FERROVIARIA FASCISTA

licenziati, in “L’Avanti”, 14 febbraio 1923; *Governo e ferrovieri. Le vendette politiche del fascismo*, in “L’Avanti!”, 16 febbraio 1923; *Le rappresaglie del Governo contro i ferrovieri. I rilievi del Sindacato*, in “L’Avanti”, 10 marzo 1923.

97. ACS, Casellario politico centrale, n. 1128, Casaglia Umberto.

98. Ibid., n. 1175, Castrucci Augusto. Sulla figura di Castrucci e sul ruolo svolto dal leader sindacale durante il gennaio del 1920, cfr. Tobia, “La storia è un libro che ha per pagine i secoli”, cit. Il giornale “In Marcia!” fu fondato da Castrucci nel 1908 quasi per fare da contraltare al più noto “La Tribuna dei Ferrovieri”, organo ufficiale dello Sfi. I macchinisti e i fuochisti, infatti, ritenevano necessario evidenziare la loro specificità, rispetto alle altre qualifiche professionali, anche attraverso un proprio giornale di categoria; cfr. S. Maggi, prefazione a M. Fratesi, *Macchinista Ferrovieri. I cento anni della rivista “In Marcia!”*, Edizioni ancora in Marcia, Firenze 2008.

99. *Il Governo e i ferrovieri. Le vendette politiche di un esonerato*, in “L’Avanti!”, 16 febbraio 1923.

100. Cfr. *Le rappresaglie politiche del fascismo*, in “L’Avanti!”, 16 giugno 1923.

101. Cfr. L. Einaudi, *Le Ferrovie diano l’esempio ai comuni*, in “Il Corriere della Sera”, 21 aprile 1923; *Il pareggio delle Ferrovie previsto nel 1925-’26 dall’on. Torre*, in “Il Corriere della Sera”, 28 aprile 1923; *Il risanamento delle ferrovie. Una difesa dell’on. Torre*, in “Il Corriere della Sera”, 1° maggio 1923; *I tre capisaldi del riassetto ferroviario*, in “Il Corriere della Sera”, 4 maggio 1923.

102. ACS, Ministero dell’Interno, DGPS, 1923, b. 66, fasc. “Ferrovieri”, *Lettera di Torre alla DGPS*, 28 febbraio 1923.

103. Ibid., *Lettera di Torre alla DGPS*, 2 luglio 1923.

104. ACS, DGPS, Atti Riservati 1898-1940, b. 5, fasc. 30, Confidenziali 1922-24, sottofasc. Segreteria Emilio De Bono, Archivio Riservato, *Lettera datata 28 febbraio 1924*, firma illeggibile. Sull’associazione “Patria e Libertà”, cfr. L. Zani, *Italia Libera*, Laterza, Bari 1975, p. 19, e R. De Felice, *Mussolini il fascista. La conquista del potere. 1921-1925*, Einaudi, Torino 1965, p. 448, n. 4.

105. Cfr. ACS, Presidenza del Consiglio dei Ministri (d’ora in poi PCM), Gabinetto, Riforma della pubblica amministrazione, 1921-24, b. 2, fasc. 3, sottofasc. 2, *Lettera del Commissario Straordinario per le ferrovie alla Presidenza del Consiglio*, 13 ottobre 1923.

106. Cfr. AP, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, sess. 1924-29, *Documenti, Allegati alla Relazione sull’uso dei poteri straordinari*, n. 11, vol. V, p. 505.

107. Cfr. ACS, PCM, Gabinetto, Riforma della pubblica amministrazione, 1921-24, b. 2, fasc. 3, sottofasc. 2, *Lettera del Commissario Straordinario per le ferrovie alla Presidenza del Consiglio*, 3 maggio 1923; De Felice, *Mussolini il fascista. La conquista del potere*, cit., p. 448, n. 1.

108. Cfr. Aquarone, *L’organizzazione dello Stato totalitario*, cit., p. 9.

109. *Il successo dell’on. De Stefani al Senato*, in “Il Popolo d’Italia”, 11 dicembre 1923.

110. *Il memoriale del sindacato ferrovieri e le dichiarazioni dell’on. Mussolini*, in “Il Corriere della Sera”, 18 gennaio 1923; *Le risposte di Mussolini ai memoriali della Confederazione bianca e del Sindacato Ferrovieri*, in “Il Corriere della Sera”, 19 gennaio 1923; *I colloqui sindacali dell’on. Mussolini. Il Governo e i ferrovieri*, in “L’Avanti!”, 19 gennaio 1923; *Atti del comitato centrale. Il memoriale presentato al Governo*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 6 febbraio 1923.

111. *Ibid.*

112. Cfr. P. Orano, *I ferrovieri per la rivoluzione delle camicie nere*, Pinciana, Roma 1935, pp. 73 ss.; *Un altro atto di dedizione del Sindacato Ferrovieri*, in “L’Avanti!”, 23 marzo 1923; *Nello sviluppo del nostro programma. Contatti ufficiali col Governo*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 23 marzo 1923.

113. *Un altro atto di dedizione del Sindacato Ferrovieri*, cit.

114. ACS, Ministero dell’Interno, DGPS, 1923, b. 66, fasc. “Ferrovieri”, *Circolare telegrafica*

di Mussolini a tutti i prefetti del Regno, 4 aprile 1923. Cfr. anche ACS, Ministero dell'Interno, Gabinetto Finzi, b. 23, fasc. "Ferrovieri", *Telegramma di De Bono al prefetto di Reggio Calabria*, 16 giugno 1923.

115. ACS, Ministero dell'Interno, DGPS, 1923, b. 66, fasc. "Ferrovieri", *Circolare telegrafica di De Bono a tutti i prefetti del Regno*, 25 maggio 1923.

116. ACS, Ministero dell'Interno, DGPS, 1923, b. 66, fasc. "Ferrovieri".

117. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Il Governo fascista ed il risanamento finanziario*, Roma 1923, p. 22; C. Ciano, *L'azienda delle ferrovie italiane dello Stato*, in "Annali di economia Italiana", 1934, vol. IX, p. 505; AP, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, sess. 1924-29, *Documenti, Allegati alla Relazione sull'uso dei poteri straordinari*, vol. V, pp. 501-3, 567; Valentinuzzi, *Il sindacato in ferrovia*, cit., p. 31; *La riforma nelle ferrovie progettata dall'on. Torre*, in "Il Corriere della Sera", 7 febbraio 1923; *Importanti dichiarazioni dell'on. Torre sul nuovo assetto delle ferrovie*, in "Il Popolo d'Italia", 7 febbraio 1923.

118. Cfr. Petrucci, *Il lavoro, la guerra*, cit., p. 157.

119. Cfr. AP, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, sess. 1924-29, *Documenti. Allegati alla Relazione sull'uso dei poteri straordinari*, n. II, vol. V, pp. 504, 532-3, 699-700.

120. Cfr. AP, Camera dei Deputati, Legislatura XXVI, sess. 1921-24, *Discussioni*, tornata del 12 maggio 1922, p. 4480.

121. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Statistiche storiche*, cit., tab. 41.

122. *Ibid.*

123. *Il caso delle 3.200 signorine ferrovieri*, in "Il Corriere della Sera", 5 gennaio 1924; *La vittoria legale delle 3.200 signorine frustrata dall'illegalismo dell'on. Torre*, in "La Tribuna dei ferrovieri", 19 gennaio 1924.

124. R.D. 6 dicembre 1923, n. 2651.

125. AP, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, *Documenti, Allegati alla Relazione sull'uso dei poteri straordinari*, n. II, vol. V, p. 615.

126. Cfr. Maggi, *Le ferrovie*, cit. p. 166; Id., F. Paolini (a cura di), *Il sindacato in ferrovia*, cit., pp. 318-21; *Nuove falcidie ai ferrovieri*, in "L'Avanti", 27 gennaio 1924.

127. Il personale ferroviario era diviso in 100-150 qualifiche a seconda dei periodi. Oltre agli impiegati amministrativi, tra gli addetti al servizio ferroviario figuravano lavoratori appartenenti a qualifiche professionali che comprendevano il personale tecnico impegnato nella manutenzione di binari, materiale rotabile, impianti elettrici, e il personale legato invece al movimento dei treni: macchinisti, fuochisti, capitreno, conduttori, frenatori, personale di stazione; cfr. Maggi, Paolini (a cura di), *Il sindacato in ferrovia*, cit., p. 15 e Appendice, tab. C; Maggi (a cura di), *Lavoro e identità*, cit., p. 15.

128. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Il Governo Fascista e il risanamento finanziario*, cit., pp. 17 ss., e Orano, *I ferrovieri per la rivoluzione delle camicie nere*, cit., pp. 73 ss.

129. ACS, SPD, CR, fasc. "Edoardo Torre", sottotasc. I, Commissario Straordinario delle Ferrovie dello Stato, *Lettera a Mussolini*, 20 maggio 1924, firmata «Un gruppo di ferrovieri sempre fedele al Duce».

130. ACS, Ministero dell'Interno, DGPS, 1924, b. n. 23, fasc. "Agitazione ferrovieri fascisti".

131. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Il Governo Fascista e il risanamento finanziario*, cit., pp. 17 ss., e Orano, *I ferrovieri per la rivoluzione delle camicie nere*, cit., pp. 73 ss.

132. ACS, Ministero dell'Interno, Gabinetto Finzi, b. 23, fasc. 25, "Alessandria", sottotasc. 10, "Banchetto in onore di S. E. Torre. Conflitto tra militi della polizia ferroviaria e fascisti", *Telegramma di De Bono a tutti i prefetti*, 7 maggio 1923.

133. Ivi, *Telegramma del prefetto di Alessandria Etna alla DGPS*, 6 maggio 1923.

134. Ivi, *Telegramma del prefetto di Alessandria Etna a De Bono*, 30 maggio 1923; *Lo scioglimento della Milizia ferroviaria*, in "Il Corriere della Sera", 10 maggio 1923.

135. R.D.L. 4 agosto 1923, n. 1292.

LE PREMESSE DELLA POLITICA FERROVIARIA FASCISTA

136. Tra i molti provvedimenti presi dal Commissario Straordinario al fine di tagliare le spese, alcuni appaiono quantomeno grotteschi, come quelli relativi alla soppressione della somministrazione del sapone e degli asciugamani per uso del personale e quelli per la riduzione nella distribuzione degli oggetti di cancelleria per gli uffici; cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Il Governo fascista e il risanamento finanziario*, cit., p. 29, e *Economie fino all'osso nelle ferrovie*, in "Il Corriere della Sera", 16 marzo 1923.

137. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario 1923-24*, Roma 1924, p. 2.

138. Cfr. R.D. 10 settembre 1923, n. 2054; R.D. 7 dicembre 1923, n. 2590; R.D. 30 dicembre 1923, n. 2917; R.D. 31 dicembre 1923, n. 3103; R.D.L. 23 marzo 1924, n. 498; R.D. 10 settembre 1923, n. 2641.

139. A. De Stefani, *La restaurazione finanziaria 1922-1925*, Zanichelli, Bologna 1926, p. 33.

140. Ivi, p. 91, e *Dichiarazioni di De Stefani al Senato*, in "Il Corriere della Sera", 9 dicembre 1923.

141. Il prezzo medio del carbone che nell'esercizio finanziario 1920-21 aveva raggiunto le 417,86 lire la tonnellata, nel 1922-23 scese a lire 190,22 la tonnellata; cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario*, cit., anni corrispondenti.

142. Cfr. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario*, cit., anni corrispondenti.

143. In una nota senza firma, datata 21 febbraio 1924, indirizzata alla DGPS si parla di un memoriale redatto da «alte competenze» diretto a Mussolini in cui sarebbero provate le «falsità di bilancio» commesse da Torre; cfr. ACS, DGPS, Atti riservati, 1898-1940, b. 5, fasc. 30, Confidenziali, 1923-24, sottofasc. Confidenziali varie di indole politica, informazioni.

144. De Stefani, *La restaurazione finanziaria*, cit., p. 33.

145. Cfr. ACS, Ministero dell'Interno, Gabinetto Finzi, b. 23, fasc. 25, "Alessandria", sottofascicolo 10, "Banchetto in onore di S. E. Torre. Conflitto tra militi della polizia ferroviaria e fascisti", *Telegrammi del prefetto Etna alla DGPS*, 20 maggio 1923, 5 luglio 1923, 6 luglio 1923; *Telegramma del prefetto Roggero a Mussolini*, 22 maggio 1923; *Telegramma di Sala a Mussolini e De Bono*, 28 ottobre 1923.

146. Ivi, *Telegramma di Mussolini al prefetto di Alessandria*, 19 agosto 1923.

147. Ivi, *Telegramma del prefetto di Alessandria De Carlo a Finzi*, 6 novembre 1924; De Felice, *Mussolini il fascista*, cit., p. 458.

148. Cfr. Zani, *Italia Libera*, cit., p. 19.

149. Cfr. P. Lombardi, *Il ras e il dissidente. Cesare Forni e il fascismo pavese dallo squadismo alla dissidenza*, Bonacci editore, Roma 1998, p. 295.

150. Ibid. e ACS, SPD, CR, b. 15, fasc. 216 R "Edoardo Torre", sottofasc. 5, Vicende politiche, *Lettera di Torre alla direzione del Corriere della sera*, s.l. s.d.; ivi, *Lettera di Torre a Mussolini*, 17 marzo 1924; *Comunicato del 18 marzo 1924 in risposta alle asserzioni dell'on. Torre*, in "Il Fascio Nazionale", 28 marzo 1924, contenuto in ACS, DGPS, Atti Riservati, 1898-1940, b. 5, fasc. 30, Confidenziali 1923-24, sottofasc. "Patria e Libertà"; *Gli incidenti della campagna elettorale*, in "Il Corriere della Sera", 18 marzo 1924; *I precedenti del mancato colloquio tra l'on. Mussolini e Cesare Forni*, in "La Voce repubblicana", 6 marzo 1924; *Il caso Forni continua*, in "La Voce Repubblicana", 18 marzo 1924.

151. Sulla vicenda cfr. De Felice, *Mussolini il fascista*, cit., p. 451, n. 2.

152. ACS, PCM, Prima guerra mondiale, b. 194, fasc. Commissione parlamentare per l'assegnazione del materiale residuato dalla Guerra.

153. ACS, PCM, 1918-22, Prima guerra mondiale, b. 194, fasc. Commissione parlamentare per l'assegnazione del materiale residuato dalla Guerra, *Schema di regio decreto legge concernente provvedimenti per l'alienazione del materiale residuato di guerra*.

154. Ibid. e *La questione dei materiali residuati di guerra*, in "Il Corriere della Sera", 21 marzo 1923.

155. ACS, PCM, 1918-22, Prima guerra mondiale, b. 194, fasc. Commissione parlamentare per l'assegnazione del materiale residuato dalla Guerra, *Schema*, cit.

156. Cfr. *La liquidazione del materiale di guerra affidata all'on Torre*, in "Il Corriere della Sera", 23 marzo 1923.

157. Secondo lo stesso Torre il valore dei residuati a lui affidati ammontava, stando alle perizie, a 25-30 milioni. Una nuova stima ne aumentò il valore a 100 milioni, ma Torre riuscì a vendere il materiale ricavando più di 150 milioni; cfr. ACS, PCM, 1918-22, Prima guerra mondiale, *Relazione di Torre a Mussolini*, 13 febbraio 1924 e De Felice, *Mussolini il fascista*, cit., p. 451, n. 2. Cfr. anche *La deposizione del Gen. Tassoni al processo Torre*-"Voce Repubblicana", "Il Corriere della Sera", 30 marzo 1924.

158. *Un'indegnia speculazione su le madri e le vedove di guerra tollerata e favorita dall'on. Torre*, in "La Voce Repubblicana", 7 dicembre 1923.

159. *La dilapidazione dei residuati di Guerra per opera dell'on. Torre*, in "La Voce Repubblicana", 23 dicembre 1923 e *I residuati e l'on. Torre: contratto rescisso per le rilevazioni della Voce*, in "La Voce Repubblicana", 1° febbraio 1924.

160. Secondo quanto dichiarò poi Torre in sede processuale il Cerrato, che con lui aveva concluso affari con i residuati per un totale di 42 milioni, aveva versato spontaneamente una cifra di 3 milioni usata dall'Alto Commissario per rimborsare i finanziatori della marcia su Roma, a suo dire in possesso di cambioli firmate dai quadrumviri; cfr. E. Chiesa, *La mano nel sacco*, Tarantola Editori, Milano 1946, pp. 210 ss.; *Il processo Sala-Torre*, in "La Giustizia", 5 luglio 1924 e *Quadrumviri, e finanziatori della marcia su Roma*, in "La Giustizia", 12 luglio 1923: *Il direttore de L'Impero accusato di gravi scorrettezze dalla Federazione Nazionale Arditi*, in "La Voce Repubblicana", 12 dicembre 1923.

161. ACS, SPD, CR, b. 15, fasc. 216 R "Edoardo Torre", sottofasc. 2, Ditta Sirena e Vianello, *Memoria dell'Avvocato Generale dello Stato per l'udienza del 29 ottobre 1924 del processo Società Sirena e Vianello contro il Ministero della Guerra*.

162. ACS, SPD, CR, b. 15, fasc. 216, R "Edoardo Torre", sottofasc. 2, Ditta Sirena e Vianello, *Lettera del Ministro delle Finanze al Ministro della guerra*, 14 giugno 1924.

163. R.D. 22 maggio 1924, n. 854.

164. ACS, PCM, Prima guerra mondiale, 1918-22, *Promemoria per la Presidenza del Consiglio*, s.d.

165. ACS, PCM, Prima guerra mondiale, 1918-22, *Lettera del Ministro della Guerra a Mussolini*, 21 agosto 1924.

166. Ivi, *Lettera di Torre a Mussolini*, 21 dicembre 1924.

167. *Ibid.*

168. Ivi, *Lettera del prefetto di Trieste*, 21 dicembre 1924.

169. ACS, PCM, Prima guerra mondiale, 1918-22, *Lettera del Ministro della Guerra a Mussolini*, 21 agosto 1924.

170. Cfr. R.D. 23 maggio 1925, n. 675.

171. ACS, SPD, CR, b. 15, fasc. 216 R "Edoardo Torre", sottofasc. 5, Vicende politiche, *Lettera di Torre a Mussolini del 29 giugno 1925*. In effetti il Consiglio dei Ministri aveva affidato in concessione alla ditta Ceragioli-Cecconi lavori per la Bologna-Firenze per un totale di 643 milioni. Le Ferrovie dello Stato, in aperta polemica con la decisione di ricorrere al sistema delle concessioni, e favorevoli invece al metodo della costruzione diretta, fecero presente che avrebbero potuto portare a termine i lavori con un costo per lo Stato di 525 milioni. Carnazza fu costretto allora ad annullare la gara e ad affidare i lavori alle Ferrovie; cfr. *La direttissima Bologna-Firenze e l'opera del Ministro Carnazza*, in "La Voce Repubblicana", 3 luglio 1924.

172. ACS, SPD, CR, b. 15, fasc. 216 R "Edoardo Torre", sottofasc. 6, Rilievi a suo carico, *Lettera a Gianferrari*, 25 febbraio 1925 e *Lettera a Gianferrari*, 15 febbraio 1925; De Felice, *Mussolini il fascista*, cit., p. 715.

173. ACS, SPD, CR, b. 15, fasc. 216 R "Edoardo Torre", sottofasc. 5, Vicende politiche.

174. ACS, DGPS, 1925, b. 109, fasc. Fasci dissidenti, *Lettera del Prefetto di Alessandria Regard a Federzoni*, 21 febbraio 1925.

175. Ivi, *Circolare di Torre*, 3 febbraio 1925 e SPD, CR, b. 15, fasc. 216 R "Edoardo Torre", sottofasc. 5, Vicende politiche, *Lettera di Sala*, 23 febbraio 1925.

176. Cfr. Un ferroviere esonerato, *La revisione degli esoneri se vuole essere morale deve avvenire completa e con criteri sani, diversamente è nuova frode*, in “La Tribuna dei ferrovieri”, 23 aprile 1924; *Un comunicato rivelatore dell’Associazione Nazionale Ferrovieri Esonerati*, in “La Voce Repubblicana”, 30 aprile 1924.

177. La situazione di crisi dell’Anff si trascinò a lungo nonostante gli autorevoli interventi pacificatori di due importanti ras del fascismo come Farinacci e Arpinati, tanto che nel 1926 il Direttorio del Pnf decise di commissariare l’associazione; cfr. Valentinuzzi, *Il sindacato in ferrovia*, cit., pp. 34-5.

178. ACS, Ministero dell’Interno, DGPS, 1924, b. 63, fasc. “Agitazioni ferrovieri fascisti”, *Lettera della polizia ferroviaria al Commissario Compartimentale del 17 maggio 1924, allegato*.

179. Citiamo solo alcune delle pubblicazioni coeve nelle quali è celebrata in questi termini l’azione esercitata dal governo fascista sulla gestione amministrativa dell’Azienda ferroviaria: C. Ciano, *Le comunicazioni nel primo decennio fascista*, in *Panorami di vita fascista*, vol. x, 1932; Id., *Le Comunicazioni*, in *Lo Stato Mussoliniano*, in *Realizzazioni fasciste nella vita pubblica italiana*, Roma 1932; Id., *L’azienda delle ferrovie italiane dello Stato*, cit.; Id., *Le Comunicazioni*, in *Dal Regno all’Impero*, Tipografia della Reale Accademia Nazionale dei Lincei, Roma 1937; Id., *Dieci anni di attività al Ministero delle Comunicazioni*, Pinciana, Roma 1939; A. Crispo, *Le ferrovie italiane, storia politica ed economica*, Giuffrè, Milano 1940; De Stefani, *La restaurazione finanziaria*, cit.; Ferrovie dello Stato, *Il centenario delle Ferrovie italiane, 1839-1939*, Istituto geografico De Agostini, Novara 1940; Id., *Le Ferrovie dello Stato nel primo decennio fascista*, Istituto Geografico De Agostini, Novara 1932; Id., *Il Governo fascista e il risanamento finanziario*, cit.; R. Guzman, *100 anni di vita delle Ferrovie italiane*, in “Il Messaggero”, 26 ottobre 1939; E. Monti, *Il primo secolo di vita delle ferrovie italiane*, cit.; F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane*, Garzanti, Milano 1939; A. Benni, *Le comunicazioni nel piano regolatore di Mussolini*, in *L’indipendenza economica italiana*, Hoepli, Milano 1937; L. Velani, *Le ferrovie e l’indipendenza economica*, in *L’indipendenza economica italiana*, cit., pp. 596-607.

180. Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, *Relazione per l’anno finanziario 1923-24*, cit., prefazione.

181. Mi permetto di rimandare a questo proposito a S. Cecini, “*L’Italia cantiere sonante. I flussi di spesa per i lavori pubblici: età liberale ed epoca fascista a confronto*”, Tesi di dottorato di ricerca in “Società, politica e culture dal tardo Medioevo all’età contemporanea” XXII ciclo, Sapienza Università di Roma, Appendice.

182. Cfr. Maggi, *Le ferrovie*, cit., p. 172.

183. Discorso di Mussolini rivolto all’Associazione Nazionale dei Ferrovieri Fascisti, riportato in *Il compito delle ferrovie e dei ferrovieri*, in “Il Corriere della Sera”, 25 settembre 1923 e in *Ferrovieri fascisti dal Presidente*, in “Il Popolo d’Italia”, 22 settembre 1923.