

«La storia è un libro
che ha per pagine i secoli».
Ribellismo e scioperi ferroviari
in Italia nel 1920*
di *Bruno Tobia*

Sono tre le evidenze sociali che più d'ogni altra in Italia, fra le agitazioni urbane del biennio 1919-20, hanno segnato le caratteristiche indelebili di quell'epoca turbinosa: la vasta mobilitazione popolare contro l'aumento dei prezzi nell'estate del 1919 (il cosiddetto moto contro il caro-viveri), gli scioperi ferroviari all'inizio e nella primavera-estate del 1920 (specie quello generale in gennaio) e l'occupazione delle fabbriche metallurgiche nel settembre dello stesso anno (con epicentro a Torino e in Piemonte)¹. Se la prima insorgenza scoppiò come una deflagrazione inattesa, sconcertante per dimensioni, capillarità e slancio, suscitando una generale ondata di panico, destinata comunque a sopirsi presto con lo spegnersi di quel fuoco improvviso; se la mobilitazione dei metallurgici invece, per il suo carattere organizzato e continuativo, parve segnare l'acme del processo rivoluzionario (ma in effetti già si inseriva nella sua parabola discendente), l'agitazione ferroviaria, collocandosi temporalmente a metà strada tra le altre due, partecipò ancora dell'irruente baldanza della prima, nonché della solida capacità di mobilitazione che sarà sfoggiata dalla seconda. Non soltanto. Essa, colpendo un meccanismo delicatissimo della vita quotidiana, ed essendo per di più diretta da un sindacato autonomo ideologicamente agguerrito e ben strutturato (il Sindacato Ferrovieri Italiani – Sfi), s'impresse nel senso comune degli italiani come la manifestazione più alta, anzi, come l'esempio più perfetto dell'insubordinazione sociale e del disordine pubblico: di quella “scioperomania” sentita, e patita, da larghi settori della comunità nazionale, come il tratto distintivo e pauroso di quei lunghissimi e difficilissimi mesi.

Occorre sottolineare, inoltre, che gli scioperi ferroviari, essendo espressamente vietati in base all'art. 56 della legge n. 429 del 7 luglio 1907, assumevano naturalmente e, diremmo, quasi fatalmente un forte valore politico agli occhi dei loro fautori, i quali, qualunque fossero le concrete rivendicazioni volta a volta avanzate, si sentivano subito impegnati in una battaglia ricca di aggiuntive implicazioni di principio; e pure assumevano il medesimo significato anche per la controparte e per tutti gli avversari

di quelle agitazioni, in genere giudicate, non soltanto dagli ambienti più conservatori, con una severità particolare, poiché ritenute assai gravi, ben al di là del semplice calcolo dei disagi e dei costi addossati alla collettività, proprio in quanto illegittime, e quindi fortemente lesive dell'autorità dello Stato². Se poi, come per esempio in occasione degli scioperi del luglio 1919 e dell'ottobre 1920 a difesa della rivoluzione russa, il motivo della mobilitazione si presentava subito esclusivamente politico, il diapason del contrasto e della polemica fra opposti schieramenti raggiungeva il suo culmine con comprensibile facilità. Infine, il carattere largamente endemico della mobilitazione ferroviaria, sfociante in scioperi locali a "pelle di leopardo" dalle motivazioni le più disparate e sfasati nel tempo, con ripercussioni e disagi a catena spesso non facilmente contenibili, data la specifica natura del servizio, aggravò non poco la già non trascurabile irritazione dell'opinione pubblica, accrescendone il malcontento.

Certo, v'era dalla parte dei ferrovieri, più che un ritardo da colmare a causa della lunga pausa imposta dagli anni di guerra, il desiderio di inserirsi appieno nella generale ondata rivendicativa apertasi con la stagione della pace. Ciò significava a vantaggio della categoria la conquista, e la gestione, delle otto ore; l'ottenimento della modifica dei regolamenti, con l'abolizione dell'art. 56; il riconoscimento del valore di rappresentanza del sindacato; la revisione delle tabelle organiche e l'inglobamento delle competenze nel salario³. Se nel 1919 l'obiettivo delle otto ore per quasi tutto il personale fu raggiunto di slancio, assieme a consistenti aumenti di salario, il 1920 si aprì con la presentazione d'un memoriale al ministro dei Trasporti Roberto De Vito, summa delle richieste sindacali sulle quali lo Sfi si sentiva, nel caso, anche già pronto a dare battaglia. In esso trovò posto un ampio spettro di rivendicazioni sia di carattere normativo sia salariale: soppressione dell'avventiziato, degli arbitrii in materia di trasferimenti, dell'art. 56 e dell'«aumento di merito»; nuovi criteri di reclutamento e di avanzamento, nuove tabelle organiche con classi di stipendio conglobate; una revisione del regolamento, che assicurasse allo Sfi il monopolio della rappresentanza e istituisse le Commissioni locali con compiti di controllo e di contrattazione decentrata⁴.

La delegazione sindacale dei ferrovieri fu ricevuta dal ministro e dal direttore generale delle Fs Raffaele De Corné la mattina del 9 gennaio 1920, mentre lo stesso giorno il Consiglio dei ministri esaminava le richieste avanzate dallo Sfi. Le trattative si mostrarono immediatamente difficoltose, incagliandosi subito su tutti i punti in discussione. Pare che la delegazione sindacale uscì verso mezzogiorno dall'incontro col governo «nervosissima e seccata», non aspettandosi la resistenza della controparte, che pur amava presentarsi come «un Ministero democratico e amico dei ferrovieri». Non rimase allo Sfi che indire assemblee in tutta Italia per

illustrare il suo memoriale e lo stato della trattativa, dopo che il Consiglio dei ministri il giorno appresso, il 10 gennaio, approvava uno stanziamento di cento milioni a favore dei dipendenti delle ferrovie, l'ammissione al Consiglio d'amministrazione delle Fs di tre consiglieri espressi dalle maestranze con una modalità d'elezione che facesse salvo il diritto delle minoranze a essere rappresentate, una larga applicazione delle otto ore, l'impegno a stilare un nuovo regolamento del personale, la sollecita revisione delle tabelle organiche⁵. Il 15 gennaio il comitato d'agitazione dello Sfi indisse lo sciopero generale della categoria a partire dalle ore 6 del 20 gennaio⁶. Il governo con i suoi atti giocava evidentemente, invece, la carta di svuotare preventivamente una parte almeno delle rivendicazioni sindacali per indebolire la forza d'impatto dello Sfi. Il Sindacato, da parte sua, non poteva non sottrarsi al rischio della manovra governativa, pena una caduta verticale della propria legittimità e del proprio prestigio di fronte alla massa dei ferrovieri ormai eccitata allo sciopero e quindi si vide, per così dire, costretto a proclamare l'agitazione. Lo ebbe a scrivere assai bene molti anni più tardi uno dei massimi dirigenti dello Sfi, e forse il principale animatore di quello sciopero, l'anarchico Augusto Castrucci:

Ormai di fronte al contegno del Governo pel Sindacato era questione non di puntiglio, ma di prestigio, di amor proprio e d'onore e preclusa ogni via d'intesa e di comprensione da parte del Governo di Nitti, sospinto inoltre dai voti e dagli incitamenti dei ferrovieri organizzati, il Sindacato si ritenne in grado di dare battaglia e di vincere...⁷

Perciò l'accusa di sottrarsi per partito preso al confronto, col palleggiamento strumentale di responsabilità fra la delegazione impegnata nella trattativa col ministro a Roma e gli organi direttivi dello Sfi a Bologna, trovava subito posto nelle pagine dei quotidiani, soprattutto di quelli più preoccupati per le conseguenze negative dell'agitazione oramai proclamata⁸. Il tema della malafede dei capi sarà uno dei principali tasti battuti dalla stampa contraria allo sciopero, argomento propedeutico alla manovra di separare la dirigenza sindacale, dipinta come demagogica e irresponsabile, dall'insieme dei seguaci, costretti a seguire per malinteso spirito di corpo o per paura, e di staccare, a maggior ragione, lo stato maggiore dello Sfi dalla stragrande maggioranza dei ferrovieri, impediti a compiere il loro dovere da una minoranza faziosa o, peggio, ricattati con la minaccia di rappresaglie violente⁹. Invece il titolo a sei colonne di prima pagina dell'«Avanti!»: *La buona causa dei postelegrafonici e dei ferrovieri ha l'appoggio di tutto il proletariato*¹⁰ marca, com'è ovvio, la differenza del quotidiano socialista e indica inequivocabilmente il posto assunto dal Psi nella contesa.

Il Presidente del Consiglio Francesco Saverio Nitti, in quel momento impegnato a Parigi nei colloqui con Trumpic nel tentativo di risolvere la questione fiumana, seguiva da lontano la situazione e già da tempo aveva impartito l'ordine d'agire con «estremo rigore», richiamando novemila carabinieri dall'estero e dalla zona d'armistizio, concentrandoli nel triangolo industriale, a Mantova e a Bologna¹¹, nonché dettando istruzioni precise sia per assicurare i necessari approvvigionamenti alle città via mare, inoltrati quindi nell'entroterra con mezzi automobilistici, sia per sorvegliare le linee, onde prevenire gesti di sabotaggio, anche mediante l'impiego di aerei, idrovolanti e dirigibili¹². Non solo. Il ministro della Marina Vincenzo Sechi si attivava autonomamente, inviando l'11 gennaio una «circolare riservata alla persona» a tutti i comandanti in capo a Spezia, Napoli, Taranto, Venezia e Pola, al comando marina di Maddalena, Brindisi e Ancona, al comando servizi in Sicilia. In essa si preannunciava l'inizio dello sciopero, con «substrato e scopo essenzialmente politico», mettendo sull'avviso – nonostante i provvedimenti del governo sull'ammasso di cereali e di carni – della possibilità più che certa dei disagi a cui sarebbe andata incontro la vita nazionale, per la penuria di viveri, materie prime e combustibili, e paventando «un movimento generale di solidarietà coi ferrovieri». In queste condizioni essenziale era mantenere calmi i dipendenti operai della Marina ed evitare con essi ogni possibile contenzioso. Allo stesso tempo era opportuno tenersi pronti a dare il proprio soccorso alle autorità politiche per il mantenimento dell'ordine pubblico e, nel caso, se chiamati, ad assumerlo in proprio. Né si tralasciava la necessità di illuminare tutti i sottoposti, «sulle gravissime conseguenze alle quali la Nazione andrà incontro se gli insani propositi delle minoranze sovversive non fossero frustrati», giacché, si aggiungeva, «la salvezza del Paese è affidata ai Corpi militari sia per diminuire i danni economici derivanti dallo sciopero, sia per mantenere energicamente l'ordine pubblico, se ciò sarà ineluttabile». Indispensabile sembrava perciò «una speciale vigilanza sul personale militare» al fine di «averlo bene in mano», di conoscerne le tendenze, di utilizzarlo nel modo migliore¹³. Naturalmente anche il fronte sindacale da parte sua si attrezzava a sostegno della battaglia.

Già accennammo alle numerose assemblee indette, anche prima della proclamazione dello sciopero, per mobilitare la base e allargare l'agitazione. A Torino, votata a grande maggioranza l'adesione allo sciopero in comizi convocati subito il 10 e l'11 gennaio, circolavano foglietti a stampa con i quali gli agenti ferroviari «si impegnavano ad uniformarsi agli ordini che [sarebbero stati] impartiti dal Sindacato, compreso quello di sciopero»; a Verona si era pronti a incrociare le braccia già il 10, e soltanto il ritardo con cui lo Sfi aveva consegnato il memoriale al governo causava un rinvio dell'agitazione; così pure a Bologna i tremila convenuti

nel Teatro comunale, infiammati dai discorsi del parlamentare socialista Ercole Bucco, del dirigente dello Sfi Linceo Cicognani e dell'anarchico Armando Borghi, che «raccomandò di non temere lo spauracchio della militarizzazione», si proclamarono per acclamazione agli ordini del Sindacato. Sempre il 10 gennaio, 3.500 ferrovieri adunati nella Casa del popolo di Roma approvarono un ordine del giorno, dichiarandosi «pronti per qualsiasi mezzo di lotta che il comitato centrale [avesse creduto] opportuno adottare per la conquista delle loro aspirazioni», dopo aver ascoltato vari oratori, tra cui Isidoro Azzario, membro del Comitato centrale dello Sfi e della delegazione incaricata di trattare con il governo, il quale raccomandò ai suoi compagni «di tenersi pronti, disciplinati ed uniti». Nello stesso giorno, un'affollata assemblea dei depositi di Venezia e Mestre votava per lo sciopero e il segretario della locale Camera del Lavoro, Giordano, condannò la categoria per non essersi impegnata a sufficienza durante lo sciopero a favore della Russia nel luglio precedente; a Firenze, il comizio dell'11 si schierava compatto dietro lo Sfi, mentre alcuni membri del sindacato confessavano la necessità dello sciopero, a prescindere dalla risposta governativa, svelando una motivazione fortemente politica, trattandosi per i ferrovieri «di rifarsi di fronte alle altre organizzazioni del discredito per il mancato sciopero di luglio» e di mostrare come essi costituissero «una massa affiatata e compatta». E circolò immediatamente un bellicoso volantino:

Compagni ferrovieri!

La presente lotta è decisiva per i vostri interessi, presenti e futuri. Colui che, ad azione iniziata, non prende parte attiva alla medesima, tradisce sé stesso, la propria famiglia, la categoria, la classe a cui appartiene. I crumiri saranno bollati a sangue e per sempre da tutti i coscienti.

Compagni ferrovieri!

Ognuno di voi imiti i più forti; persuada gli incerti; punisca come può i traditori.

Occorre vincere! Oggi, o mai più!

Clandestinamente furono distribuiti al personale viaggiante della stazione centrale di Milano adesivi stampati, da incollare sulle vetture in partenza, che efficacemente sintetizzavano i motivi principali dell'agitazione:

Ferrovieri!

Solo il Sindacato può farvi ottenere il Progetto della cassa Pensione che dia ai poveri vecchi il diritto alla vita. Abbiate perciò fiducia di questa incorruttibile organizzazione.

Ferrovieri!

Solo il Sindacato può farvi ottenere l'organico. Pensate ai vecchi che tanto hanno lottato per ottenerlo.

Organizzatevi!

Ferrovieri!

Solo il Sindacato può ottenere le otto ore di lavoro per tutte le categorie indistintamente. Personale di Macchina e Viaggiante che fate ancora 15 e anche 20 ore di servizio state pronti agli ordini dei dirigenti.

Ferrovieri!

Solo il sindacato può imporre al Governo che sia modificato l'attuale regolamento capestro che riguarda: Disciplina, promozioni, avanzamenti, infortuni, traslochi disciplinari, ecc. ecc. Parto tutto questo della Commissione Reale di ingrata memoria.

Ferrovieri!

Il Governo, mai pronto a concludere sulle nostre complete necessità economiche, vorrebbe ricorrere alla misura politica della militarizzazione. Non temete! I Secondari furono anch'essi militarizzati e scioperarono, noi eravamo militarizzati quando scioperammo il 21 Luglio scorso. E contro il diritto di fatto, contro la solidarietà di classe la misura-giberna fu impotente. I tempi sono mutati. Non temete, ma organizzatevi¹⁴.

A Roma i "sottocomitati d'agitazione" del Compartimento lanciarono un lungo volantino, che era un vero e proprio proclama e un grido di mobilitazione:

Compagni Ferrovieri!

È suonata l'ora nostra! [...] Disertate dai piazzali delle Stazioni, dai Depositi locomotive, dalle cabine, dalla linea, dalle macchine, dai treni. Gli operai delle officine, dei depositi, delle squadre rialzo; gli impiegati degli uffici, delle stazioni non assumino [*sic!*] il lavoro. I guardiani, i deviatori, i guardia-blocco espongano il "segnale rosso" al posto dell'usato lavoro; i dischi delle Stazioni alle ore 6 precise siano disposti all'arresto, siano spenti i fuochi dei fornelli delle locomotive.

Compagni!

Chi tradirà la causa comune, chi farà opera di krumiraggio sia dannato all'eterno disprezzo dei lavoratori. Sia negato a costoro il sorriso delle spose, il bacio dei fanciulli, il conforto del saluto degli uomini che lottano per il diritto del Lavoro, per l'avvento di una nuova *Umanità!*

Compagni ferrovieri!

I lavoratori dei campi e dell'officina già adusati alle superbe lotte del Lavoro fissano su noi i fraterni sguardi, seguono con viva simpatia il nostro atto supremo di ribellione contro l'iniquo sistema di oppressione, di sfruttamento, di schiavitù.

E, dopo aver ricordato gli obiettivi di lotta, proseguiva:

Compagni Ferrovieri!

Nell'unione la forza, nel concorde spirito di solidarietà la Vittoria! La caparbieta dei nostri padroni s'inchinerà di fronte al Diritto, alla Giustizia solo che voi diate prova di coscienza, di volontà, di coesione. Il "Sindacato Ferrovieri" vi conduce alla battaglia, perché noi sappiamo che non ci tradirete. Tutti per uno, uno per tutti.

Compagni!

Stringetevi nei vostri fortilizi, siate sereni e forti, siate degni della simpatia, dell'affetto tributatovi dai compagni dell'industrie libere.

W Lo Sciopero Ferroviario – W La Solidarietà Umana –W Il Sindacato Ferrovieri!¹⁵

Concrete rivendicazioni economico-normative, alcune di grande rilievo, e slancio rivoluzionario (non si contano le volte in cui nei comizi e nelle assemblee fu invocato dai ferrovieri l'esempio russo e acclamato il nome di Lenin¹⁶) composero dunque una miscela esplosiva destinata a dare grande spinta propulsiva all'agitazione che iniziò spedita con grande compattezza ed entusiasmo, almeno nell'Italia centro-settentrionale. Il sindacato organizzò immediatamente i picchetti e le squadre di scioperanti per dissuadere dal prendere servizio, e spesso senza andar molto per il sottile, quei ferrovieri poco convinti dell'agitazione o ad essa contrari: così a Napoli, a partire dal 19 gennaio, dove svolse una vasta opera di propaganda l'ex ferroviere, ora deputato socialista, Francesco Misiano; dal 20 a Milano, a Roma, a Firenze, dove ventitré ferrovieri furono per questo arrestati; a Torino e, nuovamente, a Roma, città nelle quali il 22 gennaio l'opera di dissuasione si estendeva, coinvolgendo con minacce anche le famiglie dei non scioperanti, mentre lo stesso giorno ancora da Firenze – dove nel frattempo gli arrestati tornarono in libertà – fu segnalato che sulle porte delle abitazioni di vari agenti erano stati affissi cartelli con la qualifica di «crumiro»; per non dire del caso di Bologna, nel cui compartimento il grande successo dello sciopero fu attribuito dalla dirigenza delle Fs, seppur con evidente esagerazione, all'efficacia degli atti intimidatori contro gli avventizi e gli agenti «volonterosi», compiuti in un clima dipinto come «veramente morboso».

Non può destar meraviglia perciò se, già a pochi giorni dall'inizio di un'agitazione così ricca d'aspettative e segnata da una così forte carica combattiva, fossero segnalati sparsi per la penisola atti anche gravi di attentati contro i pochissimi treni marcianti o di sabotaggio alle linee: due sassaiole contro due treni ad Ancona (in una fu ferito il fuochista), a Torre del Greco e a Sesto Calende (qui per opera di un corteo di scioperanti) con analoghi ferimenti, nonché in località S. Vitale vicino a Bologna (in questo caso la scorta armata rispose al lancio, colpendo uno degli attentatori), poi un'altra a Varano e a Marzabotto, senza conseguenze, e una presso Genova, con un passeggero colpito; presso Monza il lancio di materiale infiammabile contro un convoglio che provocò anche in quest'occasione il ferimento del fuochista. Ben più gravi il caso del treno transitante fra Ancona e Falconara, fatto segno al tiro di una bomba a mano al quale la scorta militare rispose ferendo uno degli autori del gesto; o quello del colpo di pistola contro una locomotiva sempre ad Ancona, ma restato

senza conseguenze; oppure i casi di Empoli, nel quale un militare di scorta fu ferito non gravemente da un colpo di fucile, e di Rimini, dove il treno n. 57 venne anch'esso assaltato a fucilate mentre la locomotiva fu oggetto del tiro di una bomba; o, infine, quello di Greco Milanese, dove un macchinista conducente fu ferito da una rivoltellata alla fronte. E poi: il taglio delle condutture elettriche di blocco al bivio di Acquabella presso Milano, del filo di trasmissione del disco a Migliorino e di trasmissione del segnale a Bardonecchia, del telegrafo fra Chiasso e Castelrosso e tra Imola e Castelpietro. Più gravi naturalmente i casi dei pali telegrafici rinvenuti sui binari a Molino Pallone presso Bologna, dello scoppio di esplosivo sulla linea presso Arezzo e contro l'«Orient-Express» tra Campagnetta e S. Michele vicino a Verona, del rinvenimento di un tubo di gelatina fra Rimini e S. Arcangelo, mentre a Firenze vennero tratte in arresto diverse persone con l'accusa di progettare il minamento del viadotto ferroviario tra Montevarchi e Bucine⁷.

È evidente, già risulta da quanto abbiamo riferito, che il governo si impegnò subito nell'opera di protezione del personale viaggiante, oltre che in quella di sorveglianza degli impianti fissi, non senza aver diramato già nella notte del 20 gennaio un comunicato Stefani nel quale, invocando il concorso della buona volontà di tutti i cittadini, li assicurava sui provvedimenti presi a salvaguardia della «pace pubblica» e degli approvvigionamenti e faceva appello alla loro «concorde collaborazione [...] per la ferma, compatta resistenza ad ogni attentato contro l'ordine sociale»⁸. Il ministro della Guerra Alberico Albricci dette ordine di fornire immediatamente ai ferrovieri in servizio elmetti militari dietro semplice richiesta e predispose un servizio di soldati di scorta sui treni⁹. Le stazioni assunsero un aspetto che ricorda quello di un campo precedente la battaglia. Alla stazione Termini di Roma si aspetta l'inizio dello sciopero. Un cronista d'eccezione, Sinibaldo Tino, sulle pagine del «Giornale d'Italia» ne fornisce un vivido quadro. La mezzanotte è scoccata e il «misto» per Napoli delle 00,20 è partito con insolita puntualità:

Sfilano intanto lunghe colonne di uomini, di truppe; gli ufficiali ed i soldati sono in perfetto assetto di guerra, con elmetti e munizioni. Alcune di queste colonne prendono posto nelle vetture di un treno che è pronto per la partenza; altre si incamminano lungo i vari binari, per scaglionarsi poi sulla linea che si apre dinnanzi.

La truppa è agli ordini di un colonnello degli Alpini, ma girano anche molti ufficiali superiori di differenti armi «in tenuta di marcia e perfettamente mobilitati», mentre «gli agenti investigativi sono armati di lunghi fucili con baionette in canna; di essi numerose pattuglie perlustrano i binari». All'improvviso giunge dal lato arrivi il ministro De Vito in persona, con-

tornato da alti dirigenti delle Fs. È venuto a rendersi direttamente conto della situazione e a dare le ultime disposizioni. S'intrattiene affabilmente, calmo e sicuro, con il personale e i viaggiatori presenti, stringe mani, ricordando a tutti «il dovere che incombe» e spiegando «le ragioni delle eccezionali misure di rigore adottate». Basta del resto guardarsi intorno per constatarne subito l'effetto:

La notte è alta: la nebbia si addensa e l'atmosfera, soffiata da un lieve scirocco, è umida: la maggior parte dei soldati, sdraiati per terra, allegramente bivacca intorno ad alcuni improvvisati focherelli. Si leva anche qualche allegro coro.

Intanto:

giungono gli impiegati adibiti ai servizi delle primissime ore: sono operai addetti alle officine; sono elementi diversi del personale viaggiante. Silenziosamente, ordinatamente raggiungono i posti del lavoro.

Il quadro però non è così idilliaco:

Gli ufficiali e i funzionari ispezionano vari punti e diverse località ove sono state piazzate poche ma opportune – non si sa mai – mitragliatrici. Una di queste fa superba mostra di sé in mezzo al marciapiede interno della stazione; la bocca di questo micidiale congegno, intorno al quale si allinea una folta pattuglia di soldati agli ordini di un sergente, è rivolta verso l'ingresso del lato arrivi. Tutte le porte sono custodite da militi e da soldati: l'ingresso alla stazione [...] è solo possibile attraverso gli uffici del Commissariato di P. S.

I treni partono, anche quelli previsti oltre le sei del mattino, ora stabilita per l'inizio dello sciopero:

Il caratteristico movimento si va man mano formando; la vita, anche stamane, si ridesta col suo solito ritmo. Il polso della Nazione vibra ancora della stessa consueta vitalità esuberante²⁰.

Non teme “Il giornale d'Italia” la contraddizione: da un lato, fornisce un quadro allarmante, descrivendo Termini presidiata come un campo trincerato – a cui viene affiancata l'immagine complementare rassicurante d'una autorità civile ferma, tranquilla, quasi bonaria, certa del suo buon diritto; e dall'altro, però, vuol dare anche la sensazione d'uno sciopero miseramente fallito, innanzitutto nella coscienza degli stessi lavoratori, e dal quale, in realtà, non si abbia nulla da temere. Del resto sarà sempre questo l'atteggiamento di tutta la stampa contraria allo sciopero: battere negli editoriali il tasto di un pericolo sovversivo in atto, ma mostrare, nelle cronache, il ben magro risultato dell'agitazione²¹. La manovra è scoperta

e i ferrovieri hanno buon gioco nel denunciarla con forza in assemblee periodicamente convocate per fare il punto della situazione e mantenere alto il livello dello scontro. Seguiamo, ancora una volta, l'esempio di Roma, in tre giorni d'intensissima mobilitazione operaia che ebbero come teatro la Casa del popolo della capitale.

Il pomeriggio del 22 gennaio si tenne nella storica sede del proletariato romano un nutritissimo comizio alla presenza di quattromila ferrovieri. Sia il presidente dell'assemblea, Enrico Picchianti, uno dei più autorevoli dirigenti del sindacato, sia il rappresentante del Comitato centrale dello Sfi, Giovanbattista Costa, insisterono nello smentire le menzogne propalate dalla «stampa borghese», che tendeva a dimostrare il fallimento dello sciopero, quando, al contrario, esso era «riuscitissimo ovunque», con una percentuale tale che nessuno si sarebbe aspettato, vero monito per il governo. Anzi, le ultime notizie parlavano di un'estensione dell'agitazione: i controllori e i capi stazione di Tuscolana, in un primo momento dubbiosi, aderivano adesso allo sciopero, come pure i malati, che, appena ripreso servizio, incrociavano le braccia. Altieri, operaio avventizio, dichiarava la compattezza della categoria nella lotta, sintomo di forza e di fermezza. Il rappresentante della Lega dei vetturini portò la solidarietà dei suoi compagni, stigmatizzando anch'egli il comportamento dei giornali ostili, in specie del «Messaggero». Il giorno successivo ancora Costa si incaricherà di informare gli oltre quattromila convenuti, a smentita dei tentativi della stampa avversaria di «svalorizzare lo sciopero», che questo proseguiva invece compatto e che «nessuna stanchezza [era] segnalata». Ma la peculiarità della giornata fu tutta nella presenza di un numero elevatissimo di donne e nella nota che suonò alta della solidarietà e del sostegno che le mogli degli scioperanti dovevano ai propri mariti in lotta. Il dirigente dello Sfi Giuseppe Billanovich sostenne che il vero sesso forte erano le donne, chiamate a svolgere il compito importante e delicato di appoggiare mariti, fratelli e figli nella lotta in corso, a consigliarli giustamente su una linea di condotta tale da non farle arrossire di fronte alle altre mogli dei ferrovieri. Irma Muccioli portò il saluto dell'Unione socialista romana, toccando le medesime corde e quelle del sostegno e della solidarietà.

Il 24 gennaio si tennero addirittura due assemblee, una la mattina alle 10,30, l'altra nel pomeriggio alle 16. Nella prima, in una sala gremitissima, prese la parola il deputato socialista Nicola Bombacci, il cui ruolo già si stava delineando come decisivo per le sorti della vertenza in corso. Egli assicurò l'uditorio sulla forza dello sciopero, sulla compattezza della categoria, sull'invincibilità, ormai, del proletariato a fronte di un esecutivo inetto e incapace di governare, vicino alla capitolazione, proprio mentre s'approssimava l'ora in cui «l'amministrazione stessa [sarebbe passata] in mano agli stessi lavoratori per avere i medesimi profitti e i medesimi

diritti». Billanovich si intrattenne sul *bluff* del governo, intento a far credere a un regolare funzionamento del servizio, anche con trucchi meschini, come quello di far muovere in stazione su e giù le stesse poche locomotive per simulare un traffico in verità inesistente. Nel pomeriggio, invece, a riprova di uno slancio non domato del movimento dei ferrovieri, fu avanzata la testimonianza diretta del segretario della sezione romana dello Sfi, Ferrero, il quale, recatosi a Napoli per motivi personali, aveva potuto constatare la magnifica, compatta adesione di quei lavoratori allo sciopero, suscitando, in risposta al saluto inviato da questi ai romani, «un applauso fragoroso che [durò] parecchi minuti»²². L'andamento di queste assemblee testimonia assai bene del grado ancora elevato di combattività e di compattezza da cui erano animati i ferrovieri in lotta e rende ragione del profondo malumore da cui furono presi gli scioperanti per un episodio di cui si era appena reso protagonista Filippo Turati. Infatti, nello stesso comizio romano della mattina del 24 gennaio, l'illustre deputato riformista era stato gratificato d'un sonoro: «Abbasso Turati!» da parte d'una voce levatasi dall'assemblea, nel momento in cui l'on. Bombacci aveva portato l'appoggio incondizionato del Psi alla lotta dei ferrovieri. Il deputato massimalista, prendendo spunto dall'interruzione, non s'era fatto scrupolo di dichiarare che Turati aveva mancato ai suoi doveri nei confronti del partito, che non sarebbe rimasto a lungo nei suoi quadri e che, anzi, per ciò che personalmente lo riguardava, non sarebbe dovuto essere a quel posto da almeno dieci anni. Poi aveva inneggiato alla «classe dei ferrovieri», una forza potente che dava vita a tutta la nazione e della cui energia gli scioperanti avevano tutto il diritto di valersi. Quella di Bombacci all'assemblea non era una presenza fortuita, né furono, le sue, parole pronunciate a caso nel connettere il biasimo contro Turati alla forza dei ferrovieri in agitazione. Per la verità, che cosa era accaduto?

Il pomeriggio precedente la proclamazione dello sciopero, un redattore del "Giornale d'Italia", Felice Tonetti, parti dalla stazione centrale di Milano diretto a Roma, ma il convoglio su cui viaggiava, giunto a Pisa, si fermò, essendo iniziata l'agitazione. Sconcerto tra i passeggeri, alcuni di calibro: gli onorevoli Gino Olivetti e Mario Abbiate, il com. Wildagen, direttore della Compagnia dei vagoni letto, l'ingegnere ferroviario Valenziani, molti ufficiali superiori e, sistemato in una carrozza letto, l'on. Turati. L'idea che sorge per rimediare all'incresciosa situazione è quella di attendere un accelerato da Genova, agganciarvi il vagone letto su cui viaggia Turati e, macchinista Valenziani con Tonetti fuochista, raggiungere Roma. Nella stazione, presidiata militarmente e semideserta di personale, si attende, sistemandosi alla bell'e meglio sulla vettura letto. Si presentano però un macchinista istruttore e un capo deposito disposti a guidare il treno sino a Grosseto. Attaccato il vagone su cui viaggiano i passeggeri

provenienti da Milano e l'annesso bagagliaio, sul quale prende posto la scorta militare con una mitragliatrice, superata l'ostinazione d'un giovane scioperante che vorrebbe Turati a colloquio con il prefetto e il questore per perorare la liberazione di un compagno arrestato, finalmente, alle 10 del mattino, il convoglio si mette in moto. Turati commenta con i compagni di scompartimento: si grida sempre alla smobilitazione dell'esercito, ma quale governo la compirebbe con questo stato d'animo? Quale sciopero è più antiproletario di quello dei ferrovieri? E intanto si arriva a Tombolo, a Livorno. Dopo Ardenza ecco Antignano, la Quercianella, Castiglioncello, Rosignano, Vado, Cecina. Ma la locomotiva frena all'improvviso: presso una cantoniera, piantata sui binari, la bandierina rossa, segnale d'arresto; i carabinieri la gettano via e la marcia riprende, ma per poco: non passa nemmeno un chilometro, un'altra bandiera, un'altra frenata, un'altra ripartenza, e così via per sette, otto volte fra Cecina, Bibbona, Bolgheri, dove i passaggi a livello sono aperti e incustoditi, i casellanti immobili dietro le finestre delle abitazioni. A Grosseto ci si rifocilla verso le tre del pomeriggio, dando l'assalto al buffet della stazione. La marcia per Roma, sostando in ogni stazione, è lenta, ma ora senza intoppi, quando, poco prima di Civitavecchia, compaiono due ufficiali decorati: fanno una colletta per compensare i conducenti e la scorta prodigatisi nel servizio. Hanno raccolto quasi seicento lire, che diventano ottocento nel vagone letto. Turati ne offre dieci. Sfilano ormai le ultime stazioni: S. Marinella, Palo, Ponte Galeria, la Magliana, Tuscolana: Roma! Si esce sul piazzale:

Un signore esclama: – Ventinove ore per venire da Milano a Roma! È incredibile! – Senta – risponde Tonetti – per tanti secoli ci si son messi almeno otto giorni, e si viveva lo stesso! – Forse meglio – ha concluso lui. E dunque?²³

La colorita descrizione del giornalista – punteggiata di facile e acre ironia contro gli scioperanti – non passò, com'è ovvio, inosservata e la calcolata malizia del giornale romano colpì nel segno. "L'Avanti!", nella sua edizione di Roma, stampava un trafiletto di commento contro Turati che, interrogato, aveva confermato il suo gesto, vantandosene. Egli, a parere del quotidiano socialista, per totale indifferenza, non aveva sentito «tutta l'indegnità del suo atto», mostrando così

di seguire non solo l'impulso del suo animo, ma anche di continuare tutto un suo atteggiamento teorico, iniziatosi col principio della guerra in difesa dello Stato italiano, in conferma della propria collaborazione mentale e psichica con la borghesia responsabile dell'attuale disagio economico, politico e morale.

E concludeva:

Con questo suo atto – che urta violentemente col sentimento, con la ragione,

con la pratica di tutta la nostra attività di partito – Filippo Turati si è messo da sé fuori dei nostri quadri. Nelle nostre file non vi possono essere né crumiri, né promotori di crumiri²⁴.

Di certo non poteva bastare la replica del deputato milanese inviata all'«Avanti!» per convincere i suoi interni avversari massimalisti. Abilmente, e non senza ironia, il dirigente riformista, più che difendersi, attaccava, respingendo la «scomunica» dal partito per «confessato delitto di crumiraggio ferroviario». Ricordava di essersi messo in viaggio sicuramente non «per diporto», ma come deputato e socialista, come magistrato del lavoro, come una sorta di «soldato che esegue una consegna», dovendosi improrogabilmente recare a Roma per risolvere nel Comitato del lavoro una vertenza riguardante operai delle zolfatare opposti ai loro sfruttatori. Stigmatizzava la prassi di non portare a termine quelle corse dei treni che fossero iniziate prima della proclamazione dello sciopero. Non reputava crumiri i conducenti che s'erano offerti di manovrare il convoglio sino a Roma per riparare una «malefatta», una «iattura» che non era conseguenza necessaria dello sciopero. Aderire alla colletta era stato un comportamento doveroso, un semplice segno di riconoscenza: sarebbe sembrato un sordido atto di tirchieria il sottrarsi, avendo usufruito di un servizio non dovuto. Semmai, e questa era la stoccata finale, il vero delitto consisteva nell'aver egli viaggiato in giorno di sciopero; eppure, che forse non si sarebbe sottratto in realtà al suo proprio, vero dovere bigheggionando per Pisa, invece di tentare in ogni modo di raggiungere la capitale per adempiere al compito di deputato e di socialista? Infine la questione principale: se e quando fosse obbligo per un socialista – ma da qual congresso proclamato? – riconoscere

la incondizionata legittimità [...] di qualunque sciopero dichiarato nei servizi pubblici per un interesse esclusivamente corporativo, in particolare in quei servizi pubblici che coinvolgono la vita stessa, non dello Stato soltanto [...], ma di tutte le nazioni e di tutta l'umanità civile.

Su questo punto essenziale, a prescindere dalle buone ragioni che i ferrovieri potessero vantare in quel momento, il suo antico parere non era cambiato: la necessità di immaginare un congegno di arbitrato efficace, da lui stesso tante volte proposto e tante volte respinto. Col che, dunque, la sua coscienza restava perfettamente tranquilla²⁵.

Il corsivo che seguiva la lettera di Turati era, come prevedibile, intransigente. Esisteva un obbligo sopra tutti, replicava «L'Avanti!»: quello «di subordinare le proprie vedute personali ai superiori voleri della nostra comunità». Tutte le organizzazioni economiche e politiche del Partito davano la loro solidarietà ai ferrovieri: il solo Turati, e deliberatamente,

vi si era posto contro. Ciò che insomma gli si contestava non era l'espressione di un parere personale, bensì

il diritto di credersi – allorquando agisce in tal modo – il rappresentante del Partito socialista, il nostro deputato, il nostro eletto. Poiché da tempo Filippo Turati ama questo atteggiamento frondista – che i suoi stessi amici, a titolo di attenuante, definiscono come «infortuni sul lavoro» – noi, per porvi un termine nei riguardi e per la responsabilità della nostra organizzazione, chiediamo al Partito che si pronunzi in merito [...]. E per conto nostro confermiamo la nota di ieri²⁶.

La vicenda faceva dunque il suo corso. Si giunse presto al parere di investire la sezione socialista di Milano come “foro” competente a istruire il “processo”. Così la sera del 27 gennaio, di fronte alla folta platea di cinquecento convenuti, si venne alla discussione. In un clima surriscaldato, Mattini, a nome del Comitato direttivo della sezione, propose in apertura il rinvio del caso Turati, essendo questi trattenuto a Roma, e quindi impossibilitato a sostenere di persona il proprio punto di vista, suscitando le ire di parte dell'assemblea e la proposta d'espulsione avanzata da Ulivelli. Allora Claudio Treves in un'appassionata difesa dell'amico, suo vecchio compagno di corrente, insorse, pronunciando «un violento discorso» di critica verso il Comitato che aveva posto all'ordine del giorno il “caso Turati”, pur sapendolo assente. Non dubitava che Turati non avrebbe temuto di presentarsi per «giustificare e difendere la sua condotta», ma non si peritò di scagliarsi contro coloro che, iscritti al partito da pochi giorni, si credevano già autorizzati a «formulare giudizi e critiche sull'opera e sul contegno di un uomo che quarant'anni combatté per l'idea socialista, dando tutto sé stesso al partito»; concluse con la richiesta del rinvio della discussione per poter dar modo all'accusato di parteciparvi. Nello stesso senso si pronunciò anche l'on. Giuseppe Bianchi e quindi fu approvato all'unanimità il rinvio della discussione²⁷.

La manovra dilatoria degli amici di Turati riuscì e il vecchio parlamentare socialista non fu mai più chiamato a rispondere del suo comportamento su quel lento accelerato di fortuna che, in un modo o nell'altro, da Pisa lo aveva portato fino a Roma. Tuttavia ciò non fu senza altre conseguenze polemiche. “Il giornale d'Italia” naturalmente non si lasciò sfuggire l'occasione di commentare da vicino l'intera vicenda, pizzicando la corda dell'onestà politica di Turati contrapposta alla pavidità di quanti, pur pensandola come lui nel Psi, non osavano esporsi in prima persona e sfruttava l'episodio come esempio d'una crisi imminente nel partito, destinata a precipitare, effetto della lotta fra chi aveva «senso di realtà e di responsabilità» e «gli astratti e i rivoluzionari»: fra uomini come Turati, appunto, e «un visionario quale Bombacci» oppure «un violento come Serrati»²⁸; soprattutto, non rimase senza effetti nel mostrare una profonda

divisione d'opinione nel Psi intorno all'iniziativa dei ferrovieri e insieme l'impotenza di quanti, nel partito, non approvavano quella agitazione. Tonetti, tornando un'ultima volta sull'argomento con una lettera aperta a Turati, lo incalzava e, seppur in un articolo dai toni pieni di rispetto, l'esortava a chiarire una volta per tutte la sua ambigua posizione:

Io penso che il mio scritto [la cronaca del viaggio] possa aver contribuito a rompere un equivoco nel quale, volente o nolente, ella si dibatte da qualche tempo, da troppo tempo. Le idee dei dirigenti del partito socialista oggi non sembrano intonate con le sue e con quelle di parecchi suoi amici. Già parecchie volte ella ha avuto l'anatema degli sgrammaticati e feroci suoi superiori, ma in nessun caso han trovato né essi il coraggio di cacciarla via recisamente dalla chiesa dei perfetti osservanti, né ella quello di andarsene e dividere le sue responsabilità dalle loro. Eppure quanto bene sarebbe venuto da una netta e leale divisione. [...] Il mio articolo può aver provocato una rottura in questo senso? E benedetto sia²⁹.

Tonetti in questo suo auspicio non era né eccessivamente originale, e neppure si mostrava particolarmente brillante nel cogliere l'ipocrita reticenza di molti compagni di frazione di Turati verso quei comportamenti del partito giudicati in segreto del tutto dissonanti dalle proprie più intime convinzioni. Ciò che invece non poteva immaginare era la sentita, crescente irritazione con cui Turati stesso si vedeva costretto a sopportare sia una politica dalla quale profondamente dissentiva, sia l'ignavia con cui i dissenzienti nel partito non ne contrastavano in alcun modo la pratica realizzazione. Il carteggio fra il deputato socialista e la sua compagna, Anna Kuliscioff, è rendiconto fedele di questo stato d'animo.

Ad una Kuliscioff gravemente in ansia poiché priva di notizie del suo compagno, Turati forniva una vivace descrizione della sua odissea ferroviaria, in gran parte coincidente con il resoconto che Tonetti avrebbe stampato sul "Giornale d'Italia"³⁰. Il giorno dopo – passata la prima sconcertante impressione – quella che aveva spinto la Kuliscioff a interrogarsi: «Chissà come andrà a finire tutta questa ventata delittuosa e anarchica?»³¹ – Turati si produsse in riflessioni politiche più ampie e meglio articolate che conviene riportare qui distesamente:

Ma che scelleraggine questo sciopero! E quante ipocrisie in tutto questo nostro partito, nel quale quasi tutti – a uno a uno – lo vituperano e quasi tutti fingono solidarietà che non sentono! Vedrai nell'«Avanti!» di Milano [...] il trafiletto che mi squalifica da socialista e mi mette addirittura «fuori dei quadri» del Partito come sostenitore di crimiri per non essermi rifiutato a concorrere a un compenso, concesso da tutti i passeggeri, a quei poveri ferrovieri, che, affrontando disagi e pericoli, ci avevano, bene o male, trascinati a Roma.

Non era, il suo, un atto di crumiraggio:

Ma io trovo che il vero crumiraggio, non contro una classe od un ceto, ma contro la nazione, contro lo stesso proletariato, è quello dei ferrovieri che prendono brigantesco la nazione per la gola. Se non si reagisce, saremo eternamente vittime di ogni più audace ricatto.

Imputava al governo l'incapacità di non saper bene che pesci pigliare, ma si sentiva sereno: «Gli attacchi dell'“Avanti!” mi lasciano del tutto tranquillo», scriveva; e proseguiva:

Certo, pel quieto vivere, sarebbe meglio fare l'impostore come fanno gli altri. Ma a me non riesce. E, se mi vogliono buttar fuori, facciano pure. Avrò la coscienza in pace³².

Col passare dei giorni, il disgusto cresceva, assieme al rammarico di aver seguito il consiglio dell'on. Elia Musatti di edulcorare la lettera inviata al quotidiano del partito:

L'“Avanti!”, in fondo, cala le brache. Le avrebbe calate di più se avessi inviata la lettera come l'ho scritta da principio, cioè pigliando fieramente l'offensiva contro lo sciopero e soprattutto contro la doppiezza e la insincerità dei socialisti dell'“Avanti!”. [...] Ho già notato nei compagni un doppio mutamento di atteggiamento. Ieri freddi e schivi, oggi più cordiali. Non li guida che la vigliaccheria. Che mondo spregevole! Mi dirai, a ogni modo, le tue impressioni³³.

La risposta non tardava. Riferendo un colloquio con Treves, che accusava Turati di provocazione, la Kuliscioff concordava con il suo compagno:

La conclusione fu che io mi auguravo che ti mettessero davvero fuori dai ranghi, perché la vita così diventa di giorno in giorno più insopportabile. Tu forse – concludeva – hai chiacchierato troppo e forse in termini irosi e quindi esagerati, ma anche i nostri critici al tuo contegno mi hanno fatto un senso di disgusto per la loro ipocrisia e mancanza di coraggio civile³⁴.

Da Roma di rimando Turati notava un clima in parte mutato. Un commento dell'“Avanti!” – quello del 24 gennaio – generico e attenuato, mentre nel Comitato del gruppo parlamentare era prevalsa, su indicazione di Musatti, la proposta di lasciare alla sezione di Milano l'iniziativa di un eventuale “processo”. In quel caso, Turati prometteva di passare al contrattacco, «svesciando» tutto ciò che aveva soppresso nella famosa lettera, ma non facendosi nessuna illusione:

Se instaureranno la Corte marziale a Milano, vedremo quale sarà il contegno dei miei amici riformisti. Sono già certo che si guarderanno bene dal solidarizzare con me, e su questo punto non avrò delusioni né amarezze, poiché le ho già tutte scontate colla esperienza già fatta. Ciò che disgiusta è l'insincerità di tutti

costoro, e degli stessi massimalisti, feroci (sottovoce) coi ferrovieri e coi postali, e che fanno finta di difenderli in pubblico³⁵.

Come sappiamo, però, l'assemblea della sezione milanese decise il rinvio del caso, dopo «un discorso caloroso e molto aggressivo» di Treves che aveva rintuzzato gli attacchi contro Turati di un certo avvocato Scappucci di Napoli, ma molto apprezzato nel Foro di Milano, i cui «volgari e velenosi attacchi [avevano raccolto] una vera ovazione dalla rigurgitante assemblea», e che «riescì subito a smontare tutti i gravi propositi della folla, poco prima ovazionante [*sic!*] l'ultimo venuto»³⁶.

Torneremo ancora su questo importante gruppo di lettere. Per adesso registriamo il fatto che, secondo la Kuliscioff, già la sera del 22 gennaio, lo sciopero dei ferrovieri cominciava a «declinare» e Renato Soriani, segretario regionale lombardo dello Sfi, si era incontrato alla Camera di Commercio con industriali, senatori e deputati di Milano per propiziare una mediazione: un arbitrato, previo ritorno al lavoro. Anzi la mattina del 23 i dirigenti milanesi del Sindacato, «evidentemente desiderosissimi di finirla collo sciopero», si erano recati a Bologna, su un'automobile messa a disposizione dalla Camera di Commercio, per conferire con il Comitato centrale in merito alla possibilità di un arbitrato³⁷. Qualcosa si muoveva, senza dubbio. La prefettura raccoglieva impressioni secondo le quali i ferrovieri milanesi sarebbero anche stati disposti a smettere lo sciopero, ma il Comitato centrale di Bologna si opponeva alla cessazione dell'agitazione³⁸; il senatore Ettore Conti, ancora la sera del 25, chiedeva al governo istruzioni riservate affinché, assieme ai colleghi Luigi Della Torre, Ludovico Gavazzi e Angelo Salmoiraghi, fosse in grado di poter svolgere un'eventuale mediazione nell'incontro con il Comitato centrale dello Sfi previsto per il giorno appresso, ma il governo lasciava cadere le *avances*³⁹.

Un altro sintomo preoccupante della difficoltà del sindacato a mantenere intatta la propria forza mobilitativa era rappresentato dal fallimento d'ogni tentativo di coinvolgere anche gli impiegati nell'agitazione. All'inizio dello sciopero, lo Sfi si era rivolto ad essi con fiducia e speranza. Un manifestino della "Prima commissione di categoria. Personale di Ufficio" della sua sezione romana tracciava l'ampio quadro di un paese impoverito, sfiancato dalla guerra e dal mal governo, precipitato in una condizione ormai irrimediabilmente dicotomica. Infatti, il proletariato andava con decisione e con successo all'assalto dei pubblici poteri, preparando «le armi per il colpo decisivo alla borghesia italiana, prostrata fatalmente nella più acuta crisi di regime»; sicché, «tra la forza ascendente della classe proletaria e la forza offerta dalla resistenza borghese, i dipendenti dello Stato [dovevano] prendere ormai posizione». Non v'era scampo

per essi, «soffocati ed inermi nelle competizioni economiche delle altre classi», e che tra breve «da quella competizione [sarebbero stati] schiacciati completamente». Né valeva continuare a nascondersi la realtà d'un regime di vita avvilito che inibiva loro il soddisfacimento dei bisogni più elementari, occultando la miseria «sotto il solino inamidato». Seguiva l'appello:

Solo nell'organizzazione sta la vostra salvezza. Se più tardi di altri voi giungete nell'organismo sindacale, se il vostro tenore di vita, la vostra stessa educazione morale ed intellettuale vi tenne fino a ieri avulsi dal movimento delle classi operaie, respingete oggi ogni ingiustificata repulsione, liberatevi da qualsiasi pregiudizio, sentitevi affratellati ai lavoratori del braccio, dei quali nell'ordine sociale avvenire, voi avrete bisogno, così come essi avranno ineluttabilmente bisogno di voi. E nell'armonica integrazione del lavoro manuale con quello intellettuale e nel principio di riscattare il lavoro dallo sfruttamento del capitale, sarà costituita la nuova Società. [...] Lo sforzo individuale si esaurisce e rimane sterile, solo lo sforzo collettivo vince tutte le resistenze [...]. Gli scioperi degli impiegati dello Stato si seguono senza tregua, ieri erano i dipendenti delle Intendenze di Finanza e gli impiegati di Dogana, oggi sono i postelegrafici che danno esempio mirabile di disciplina e di compattezza. [...] Compagni impiegati degli uffici, in piedi, per la vostra difesa. Siate uomini liberi, siate pronti agli ordini dell'Organizzazione⁴⁰.

L'appello rimase inascoltato, le speranze andarono deluse, la disillusione fu cocente. Lo testimonia il testo di un altro manifestino, distribuito sempre a Roma nel corso dei giorni di sciopero, aspro, durissimo e diretto espressamente agli impiegati. Dopo aver rivendicato il successo dell'agitazione, assai intensa nell'Italia settentrionale e centrale, «un po' meno sensibile nelle Regioni del Mezzogiorno», sottolinea il suo carattere economico, scevro da oscure origini e scopi politici, il volantino aveva parole inequivocabili che vale riportare per intero:

Voi non avete scioperato! Voi che pur sapete come nulla lo Stato ha mai concesso che non gli sia stato strappato con la forza, avete così tradito Voi stessi! Nessuna giustificazione per Voi. Neppure quella del patriottismo da qualcuno invocato. La Patria che i Giornali invocano costituisce la somma degli interessi dei pescicani e dei trust bancari-industriali che monopolizzano la ricchezza e vi tengono in un perenne stato di schiavitù economica. Ma non possiamo avere parole ingiuriose per Voi. Siete soltanto degni dello stato d'inferiorità morale che vi attribuiscono gli autentici e più coscienti lavoratori delle Ferrovie oggi scioperanti quasi al completo e non avete diritto a ramaricarvi dello stato di inferiorità economica da cui siete assillati. E ancora una volta se miglioramenti economici otterrete, avrete sfruttato ancora una volta il sacrificio e l'azione altrui. [...] Un animoso manipolo di vostri colleghi disertando gli uffici ferroviari ha almeno salvato l'onore e la bandiera del Sindacato Ferrovieri Italiani [...]. Ma sappiamo anche che tra voi sono uomini liberi e coscienze oneste che seguono con simpatia lo

sciopero odierno. Ammoniamo costoro che un ravvedimento anche tardivo sulla loro defezione potrà riabilitarli di fronte all'Organizzazione.

Seguiva in calce un corsivo, quasi un *post scriptum*:

La veridicità di quanto affermiamo potrete verificarla assistendo ad uno solo dei nostri Comizi nei quali assumiamo impegno del rispetto assoluto delle vostre persone⁴¹.

Così, tra accuse, recriminazioni e disprezzo moralistico, si consumava un distacco assoluto e un reciproco isolamento tra operai e agenti delle ferrovie, da un lato, e impiegati del ministero dei Trasporti, dall'altro, alle orecchie dei quali pensiamo che, stando così le cose, quella promessa di assicurarne l'incolumità in caso di loro partecipazione ai comizi, più che un invito rassicurante, suonava come una ben poco credibile e dubbiosa assicurazione. Del resto il Sindacato Ferrovieri vedeva oramai insidiato il suo primato organizzativo e di consenso, indiscutibile invece prima della guerra, presso la stessa massa degli agenti e degli operai delle strade ferrate. Non ci sentiamo di escludere, anzi, che una delle motivazioni che aveva spinto lo Sfi a mostrare una così grande intransigenza, e a proclamare l'agitazione senza far prima neppure un tentativo di comporre il contrasto, potesse essere stata proprio la concorrenza dalla quale si sentiva stretto sia dall'Associazione Sindacale dei Ferrovieri, di matrice cattolica e vicina al Partito popolare, sia dal Fascio Ferrovieri Italiani, galassia di sindacati economici animati dal giovane movimento guidato da Benito Mussolini. Certo, non possiamo anche escludere una buona dose di strumentalizzazione propagandistica in ciò che riferì il "Corriere della sera" nei giorni che precedettero la proclamazione dello sciopero, e cioè della contrarietà a sospendere il lavoro da parte del 60% del personale dello scalo romano, come rilevato da un sondaggio segreto promosso dallo Sfi, mentre "L'Avanti!" minimizzava la consistenza della sigla cattolica: 5.000 gli aderenti, per lo più, sosteneva, già passati allo Sfi, che superava invece gli oltre 100.000 iscritti⁴². Ma rimaneva il fatto che, comunque fosse di questa guerra di cifre, sia l'Associazione Ferrovieri, sia il Fascio s'erano mostrati immediatamente contrari allo sciopero, per quanto con differenti motivazioni, e ciò lasciava supporre una possibilità non prevista d'indebolimento del fronte di lotta che in quei giorni veniva mobilitandosi.

L'Associazione Sindacale dei Ferrovieri fece affiggere in tutte le principali città un appello a disertare lo sciopero, non appena il governo si mostrò disposto alle concessioni avanzate dal Consiglio dei ministri del 10 gennaio e respinte invece, come si ricorderà, dallo Sfi senza esitazioni. L'organizzazione cattolica non si peritava di dichiararsi la prima «ad op-

porsi irresistibilmente a questo sciopero inconsulto», poiché compresa dell'alta missione civile che i ferrovieri adempivano quotidianamente, quella di rifornire la Nazione, quella di trasportare le merci «che alimentano le officine, che fecondano i campi, che moltiplicano per tutto il popolo il traffico, il lavoro, la ricchezza». Lo sciopero andava respinto poiché:

la paralisi violenta che altri vorrebbe imporre alla vita nazionale si risolve in dolori inenarrabili proprio per i più derelitti, per i poveri, per i vecchi, per coloro che dal lavoro traggono il quotidiano sostentamento. Solo i ciechi e gli illusi non se ne accorgono. I politicanti passano con disprezzo su queste lacrime proletarie e le sfruttano ignobilmente per i loro biechi fini di rivoluzione⁴³.

E, a sciopero ormai in corso, rivendicava orgogliosa la funzione da essa svolta per contribuirne al declino, nonostante le violenze subite dai propri tesserati:

Occorre svolgere un'intensissima propaganda – incitava un suo comunicato –, dimostrando che il movimento non ha neppure l'appoggio dei massimi organismi socialisti. Esortiamo ad essere instancabili nell'opera d'ordine e di civiltà, confortati dallo slancio con cui l'Italia tutta ci segue. Avanti sempre sulla via del dovere!⁴⁴

Anche il Fascio Ferrovieri Italiani faceva appello contro «una minoranza facinorosa e prepotente» e assumeva quei medesimi provvedimenti approvati dal governo come un punto di partenza positivo, criticando aspramente la condotta dello Sfi, il quale s'era rifiutato pregiudizialmente di trattare, svelando in tal modo come la presunta sostanza economica del contrasto che l'opponessa al ministero fosse una finzione e come «il substrato reale» dell'agitazione consistesse piuttosto in «una forma di politica vuota di contenuto positivo», proprio mentre il massimo sindacato dei ferrovieri con il proprio comportamento tradiva il proposito di rendere inaccettabili alla controparte le sue proprie richieste. Occorreva perciò respingere lo sciopero senza esitare:

Gli allettamenti che a voi giungono dalle combatte estremiste asservite a congreghe di partito nascondono l'inganno. I dirigenti delle congreghe stesse che predicano l'odio e la distruzione, consigliano l'azione diretta in un momento in cui maturano i destini del paese, vi spingono al sovvertimento caotico delle istituzioni, alla rivoluzione, alla guerra civile, alla fame. [...] A questi pericoli gravi sentiamo di doverci opporre⁴⁵.

Tuttavia, non senza una certa incongruenza, i Comitanti centrali del Fascio Ferrovieri e dell'Associazione nazionale movimentisti votavano l'indomani un ordine del giorno assai critico nei confronti delle indecisioni politiche e dell'incapacità di padroneggiare la situazione economica mostrate da

Nitti; e però, pur ribadendo il proprio giudizio sui danni procurati alla Nazione dallo sciopero, la propria avversione a ogni settarismo politico, l'invito ai propri associati a non scioperare, si impegnavano a non ostacolare «qualunque azione ingaggiata dalle altre organizzazioni» e a non prestarsi specialmente «a qualunque odioso ed avvilente atto di crumira sostituzione degli assenti»⁴⁶.

Il mentore politico del Fascio Ferrovieri, Benito Mussolini, non mostrava invece alcun dubbio. «Il Popolo d'Italia» il 20 gennaio titolava a sei colonne: *Lo sciopero ferroviario è un enorme delitto contro la Nazione!* Il suo direttore in un breve commento, si scagliava senza mezzi termini contro un'agitazione voluta da «un manipolo di estremisti» il cui carattere politico era ormai evidente, poiché serviva al gioco dei massimalisti italiani e alla «triste esperienza bolscevica» che si voleva inscenare. E anch'egli lanciava il suo appello:

Invitiamo i Fascisti e i cittadini tutti a serrare le file e a prepararsi energicamente, con tutti i mezzi, onde fronteggiare gli eventi. Si vuole assassinare la Nazione, ma la Nazione non deve morire! E non morirà⁴⁷.

Per ribadire il concetto, ospitava in prima pagina e con grande risalto una lettera di tal Giuseppe Paolone, ferroviere applicato delegato supplente di VII categoria, nella quale l'autore, riconoscendo la buona volontà del ministro De Vito, avanzava l'auspicio che il Sindacato «desistesse da qualsiasi agitazione» e mostrasse una «sincera e fattiva collaborazione»; solo così i ferrovieri si sarebbero mostrati degni d'un avvenire migliore⁴⁸. Mussolini dunque sembrava assumere una posizione molto più intransigente di quella occupata dal suo sindacato di riferimento e soprattutto assai netta, non ambigua, rispetto anche alla diversità d'opinioni che si manifestavano entro il movimento dei fasci. Nei giorni successivi, infatti, il suo giornale ospitava un combattivo intervento di Cesare Rossi, a cui riservava il posto d'onore di editoriale, con cui rivendicava il dovere d'andare contro corrente e quello di prendere risolutamente, se fosse stato il caso, le posizioni dei conservatori e dei reazionari; di reagire, cioè, «contro i salti nel buio». Tanto più ciò era necessario quanto ormai, per l'infatuazione e l'ubriacatura rivoluzionaria patita dalle masse, risultava impossibile distinguere fra capi e gregari, fra organizzatori e seguaci, onde non si doveva più aver paura se, «per battere in breccia il fantoccio mostruoso del politicantismo pseudo-socialista e antinazionale, qualche colpo di traverso [fosse ricaduto] in pieno sulla classe operaia»⁴⁹. D'opposto parere Agostino Lanzillo, del quale un'opinione contraria alle tesi di Rossi fu ospitata sul giornale, ma nella ben più appartata zona di «terza pagina». Ogni categoria di lavoratori, scriveva Lanzillo in un lungo articolo teso a dimostrare la non coincidenza tra ferrovieri, Sindacato e Psi, aveva il diritto al rispet-

to del movimento fascista e non era giusto «classificare le lotte operaie attuali sotto l'etichetta del partito socialista per combatterle in blocco». Il mezzo adatto al fine di liberare la classe lavoratrice «dal servaggio del partito» era quello di studiarne i problemi, ponendosi dal punto di vista delle categorie, «senza farsi assordare dal clamore della stampa borghese, non meno facilona, parolaia, ignorante e fanfaronia dell'«Avanti!» e del partito socialista»⁵⁰. Affinché non sorgessero equivoci sulla posizione del giornale – e quindi dello stesso Mussolini – l'articolo era però preceduto da un corsivo: indubbi i legami tra lo Sfi e i socialisti; illusioni quelle di una supposta indipendenza dei ferrovieri dal Pus; una sola verità: che «la massa operaia italiana, malgrado cento disastrose esperienze, crede ancora nei suoi falsi pastori. Riconoscere, come ha fatto Rossi, questa realtà – si concludeva – è un atto di coraggio e di sincerità»⁵¹.

Non stupisce perciò se l'organo del fascismo si schierasse in prima fila tra quei giornali impegnati a dimostrare, assieme alle sopraffazioni del movimento in atto, il fallimento dell'agitazione. L'andamento del traffico nell'Italia meridionale era giudicato buono e lo sarebbe stato anche a Roma, se a causa della situazione nei compartimenti settentrionali il movimento dei treni in partenza dalla capitale non fosse stato forzosamente contenuto. Dappertutto era scattato con successo il programma minimo predisposto dalle autorità per assicurare il rifornimento delle merci e quello per l'utilizzazione sostitutiva delle automobili e dei piroscafi, mentre il governo diffidava gli avventizi a tornare al lavoro entro il 23 gennaio, pena il licenziamento. Con il passare dei giorni «Il Popolo d'Italia» registrava con soddisfazione una ripresa del traffico, sia pur limitata, anche nell'Italia settentrionale e non soltanto per il contributo dato dal personale militare della Marina e del Genio. Nel Sud il servizio si svolgeva regolarmente, tanto che si era reso possibile l'invio di agenti in «sussidio» ad altri compartimenti. A Roma 230 fuochisti si erano rappresentati al lavoro; a Venezia lo sciopero «languiva» e i ferrovieri contrari all'agitazione avevano deliberato di intensificare il lavoro per impedire la paralisi, a Bologna gruppi di avventizi si erano rappresentati in stazione; a Torino il traffico registrava una tendenza a una lenta ripresa e così a Genova, dove il movimento dei treni era piuttosto migliorato in seguito a una maggiore presenza di personale⁵².

Notizie non dissimili si potevano leggere anche su altri organi di stampa. Il «Corriere della sera» minimizzava i disagi registratisi durante le prime ore dell'agitazione, segnalando gli arrivi e le partenze regolari dei principali convogli da e per Milano; smentiva i comunicati del Sindacato Ferrovieri sulla compattezza dello sciopero, rilevando il fatto che il servizio non era stato soppresso completamente in nessuna regione⁵³. «Il giornale d'Italia», per suo conto, si felicitava del fatto che persino nella

prima giornata di sciopero, quella in cui «gli organizzatori, gli avventati autori di questo nefasto tentativo di sabotaggio dello Stato [avevano] compiuto il loro maggiore sforzo», il traffico si era svolto per quanto esiguo, con ritardi enormi e con inevitabili deficienze, ma la paralisi non c'era stata. Descriveva situazioni molto difforni tra loro. A Taranto fra il personale di stazione e del servizio non era mancato nessuno. Del personale viaggiante avevano scioperato in 10 su 150, alle officine 7 su 350, della squadra di rialzo 12 su 80. A Palermo tutto procedeva regolarmente, una volta arrestati 19 ferrovieri «per attentato alla libertà di lavoro». Diversi, invece, i casi di Lucca, dove in officina erano entrati soltanto 13 operai su 323 e del personale d'ufficio e movimento era presente il solo capostazione; o anche quello di Siena, dove lo sciopero era pressoché totale; eppure con il passar del tempo si facevano visibili i miglioramenti del servizio in tutto il paese, come ben illustravano i comunicati del governo⁵⁴. Correlata a questa informazione dettagliata e minuta, insistita su ogni segno attestante ovunque fosse possibile lo smacco degli agitatori, si distendeva ampia ed entusiasta l'esaltazione del concorso di quei volontari prodigatisi senza risparmi per il fallimento dello sciopero.

Infatti il senatore Lodovico Mortara, ministro della Giustizia – vicepresidente del Consiglio in assenza di Nitti, come si ricorderà a Parigi per impegni internazionali – e l'on. Giuseppe Grassi, sottosegretario all'Interno, avevano immediatamente curato alcune contromisure, utili a sostituire gli scioperanti e a impedire la paralisi completa del traffico. Essi sedevano in permanenza a palazzo Braschi, vigilando sull'ordine pubblico, raccomandando a tutti «calma e freddezza assoluta», un contegno che costituiva la migliore collaborazione di cui adesso avesse bisogno il governo, confortati dal fatto che «ogni classe di cittadini» offriva con slancio nobilmente e spontaneamente la sua opera per sostituire i ferrovieri scioperanti⁵⁵. A tal scopo funzionava al ministero dei Trasporti un apposito ufficio per raccogliere e vagliare le domande dei volontari disposti a collaborare al funzionamento dei servizi e poi per smistare coloro che si erano offerti secondo il bisogno dei vari compartimenti, in base ai requisiti accertati d'esperienza e di capacità tecnica: ingegneri, macchinisti navali, ufficiali di marina. Così, si citava il caso d'un «altissimo industriale», che fabbricava locomotive, più provetto d'un macchinista, il quale si apprestava a prendere posto su una motrice; o quello d'un ufficiale macchinista della Marina, che in un compartimento toscano s'era sostituito al conducente d'un treno, portandolo felicemente a destinazione⁵⁶. Anche nei diversi scali di Milano, secondo lo stesso governo, venivano utilizzati studenti e ingegneri⁵⁷. Per non dire di Roma, dove il 24 gennaio era giunto il direttissimo da Milano delle 14,15, gremito di viaggiatori, alla guida del quale si erano trovati un capitano e un tenente dell'Esercito; o di Venezia,

stazione in cui cresceva continuamente l'opera dei volontari: allievi della scuola industriale di Vicenza, ufficiali macchinisti della Marina, militari di trazione del Genio, numerosi ingegneri. Ma il culmine dell'effetto, anche propagandistico, venne raggiunto a Genova. Lì un treno per Pisa era stato condotto dal colonnello Raffaele Rossetti, l'eroe di guerra, l'affondatore della "Viribus Unitis", calorosamente festeggiato lungo la linea e nelle stazioni attraversate dal convoglio⁵⁸. Invece l'"Avanti!" si affidava all'ironia di Scalarini, che, messe da parte per un attimo le matite delle sue caustiche vignette, s'improvvisò per l'occasione pungente corsivista, immaginando la disavventura di un baule in viaggio per l'Italia causata dall'inesperienza degli improvvisati ferrovieri sostituitisi al personale⁵⁹.

Per la verità, il movimento di cittadini disposti a mobilitarsi contro lo sciopero, sia in modo spontaneo, sia indirizzati da alcune organizzazioni o movimenti, non sembrava effimero e trovò un valido sostegno da parte del governo⁶⁰. Il prefetto di Bologna, una tra le città più coinvolte dall'agitazione, telegrafava al ministro dell'Interno di trentadue volontari civili che stavano prestando un servizio molto apprezzato, mentre aveva ricevuto «altre notevoli offerte» da parte di 200 smobilitati, «disposti armarsi e assicurare protezioni linee» i quali avrebbero preso posizione rapidissimamente⁶¹. Con ogni evidenza era quanto effettivamente si verificava, se possiamo connettere questa notizia, come ci sembra lecito, all'altra, quella d'un battaglione di 139 giovani volontari che, agli ordini del maggiore dell'Esercito in aspettativa Mario Orlandi, nei giorni dello sciopero era stato adibito principalmente alla protezione del deposito locomotive e di quello del carbone nella stazione di Bologna, sostituendo le truppe regolari e contribuendo a evitare sabotaggi o furti⁶². Si ripeteva così, in occasione dello sciopero ferroviario, ciò che s'era già verificato per quello dei postelegrafonici, i quali, entrati in agitazione il 13 gennaio del 1920, erano rientrati al lavoro, sospendendo la loro protesta, proprio il giorno stesso in cui lo Sfi aveva chiamato alla lotta i lavoratori delle strade ferrate. Parve a tutta la stampa d'ordine quella sequenza di colpi un attentato mostruoso all'autorità dello Stato, una provocazione intollerabile e, soprattutto, inaccettabile, onde suonarono imperiosi gli inviti al governo affinché organizzasse un'efficace difesa contro la sovversione montante⁶³. Perciò con particolare simpatia quei fogli seguirono gli sforzi di comuni cittadini che si erano sostituiti agli scioperanti negli uffici postali, ai postini o alle centraliniste⁶⁴.

Non v'era dubbio quindi che, con il prolungarsi dell'astensione dal lavoro si erano venuti accrescendo i segni del malcontento d'una parte non indifferente dell'opinione pubblica e, con essi, s'era ingigantita un'irritazione che isolava progressivamente il movimento dei ferrovieri. Si ricorderà come il 23 gennaio s'era svolto un tentativo di mediazione

da parte di industriali e di deputati e senatori milanesi non ostacolato dai rappresentanti dei ferrovieri, ma senza successo, poiché il governo aveva lasciato cadere l'iniziativa. Nitti, infatti, tornato finalmente dalla Francia e prese energicamente in mano le fila della politica interna, aveva ben altro in mente che mostrarsi arrendevole nei confronti dei ferrovieri⁶⁵. Proprio il 23 gennaio il ministero dei Trasporti comunicava, che, in conformità a una deliberazione del Consiglio dei ministri, gli agenti ferroviari effettivi e in prova i quali, entro il 27 dello stesso mese, non si fossero ripresentati al lavoro sarebbero stati passibili delle sanzioni stabilite dalla legge, mentre sarebbero stati senz'altro aboliti i posti di quegli avventizi che, entro quella stessa data, non avessero ripreso servizio. Un vero e proprio ultimatum. Inoltre si rendeva noto che erano state diramate istruzioni ai cassieri di trattenere a tutto il personale in sciopero paghe e competenze per i giorni d'assenza, nonché la prima quota di quell'assegnazione straordinaria di cento milioni che, abbiamo visto, il governo aveva *motu proprio* concesso ai ferrovieri prima della proclamazione dello sciopero, parte di un pacchetto da esso proposto proprio al fine, poi fallito, di evitarlo. Infine – accogliendo una richiesta da tempo invocata dalla stampa sfavorevole all'iniziativa dei ferrovieri – accordava l'indennità di più intenso lavoro e di maggior disagio al personale restato al suo posto (in sostanza un premio), condonandone le punizioni pregresse; promuoveva macchinisti e fuochisti, i quali durante lo sciopero avessero assunto continuativamente quelle funzioni; richiamava in servizio con le corrispondenti qualifiche i pensionati riassunti durante lo sciopero e riconosceva loro il diritto di aver liquidata la pensione con norme più favorevoli di quelle delle quali avevano usufruito al tempo in cui erano stati collocati in quiescenza. Contestualmente portava a quattro i rappresentanti dei lavoratori nel Consiglio d'amministrazione delle Fs, andando incontro alle esigenze dell'Associazione Sindacale dei Ferrovieri in modo che in quell'organismo fosse assicurata anche la presenza dei sindacati minoritari, come del resto aveva chiesto il gruppo parlamentare dei popolari in un suo ordine del giorno recentissimamente approvato⁶⁶.

Con questa mossa il governo assumeva finalmente l'iniziativa nel contrasto che lo opponeva ai ferrovieri in lotta e provocava una vera e propria svolta nel confronto. Gettava sul tavolo un ben calibrato provvedimento che, da un lato, blandiva la categoria con premi e vantaggi immediati e di prospettiva; dall'altra toglieva, sia pur provvisoriamente, ma anche minacciando di revocarle per sempre, alcune provvidenze da esso spontaneamente accordate, e dunque riaffermava così la propria capacità d'agire in modo pienamente autonomo e non sotto il ricatto della pressione di una categoria. Riconosceva il pluralismo sindacale, andando incontro alle esigenze del Ppi ed esibendo l'intento di spezzare il soffocante monopolio

dello Sfi. Soprattutto mostrava la volontà di tenersi stretto alla lettera e allo spirito della legge, avvertendo sulla sua intenzione di irrogare le previste sanzioni e di non pagare le giornate di sciopero. Quest'ultimo punto non era di lieve significato. Infatti l'agitazione dei postelegrafonici da poco conclusa era finita proprio con la concessione agli scioperanti del pagamento delle giornate d'assenza, a causa dell'arrendevolezza mostrata dal ministro delle Poste e Telegrafi Pietro Chimienti, che aveva voluto avocare a sé l'intera trattativa, impegnandosi personalmente in quella promessa, e aveva poi minacciato le dimissioni se si fosse ritornati su quella sua decisione così favorevole agli scioperanti, ma pure così improvvida sia per le casse dello Stato sia in via di principio⁶⁷. Non soltanto adesso l'errore non andava ripetuto, ma, con l'insieme di questi provvedimenti, in faccia al sindacato era gettato il guanto di una sfida la cui posta s'era ormai di molto, ma di molto alzata.

Che la manovra di Nitti fosse riuscita lo si vide immediatamente. Per la prima volta il sindacato era costretto a scendere sul terreno scelto dal governo. Ciò fu chiaro nel tenore delle assemblee tenute dai ferrovieri e nel loro andamento, come a Roma quando, nel comizio del pomeriggio dello stesso 24 gennaio svoltosi alla Casa del popolo, e di cui già ci occupammo, molti interventi certamente magnificarono per l'ennesima volta la superba compattezza degli scioperanti, ma ormai nel nuovo contesto della diffida lanciata dall'esecutivo e, cioè, subendo in pieno l'iniziativa della controparte⁶⁸. Né ci sembra un caso se, il direttivo della Camera del Lavoro della capitale sentisse proprio adesso la necessità di mandar fuori un manifesto rivolto a tutti i lavoratori di pieno appoggio alla lotta dei ferrovieri, rintuzzando per l'ennesima volta le menzogne della «stampa borghese», ribadendo il carattere economico dello sciopero e assicurando alla «classe ferroviaria» la simpatia e la solidarietà di tutti gli altri lavoratori⁶⁹. È poco interessante seguire la polemica subito apertasi attorno alla veridicità delle cifre prodotte dal ministro dei Trasporti su un allentamento della morsa dello sciopero⁷⁰. Ciò che vale piuttosto sottolineare è il ritorno del sindacato alla trattativa: un'assoluta novità, un gesto improvviso, impreveduto e impensabile soltanto due giorni prima. Anzi, a voler essere precisi, non si trattava di un ritorno, poichè lo Sfi, lo si ricorderà bene, presentato il proprio memoriale il 9 gennaio, disattesa l'apertura del Consiglio dei ministri dell'11, s'era rifiutato di sedersi al tavolo delle trattative il 15 e aveva proclamato l'agitazione per il 20. Ora, invece, il confronto delle posizioni iniziava e Nitti conseguiva un primo successo, costringendo il sindacato a dialogare e per di più a partire, diciamo così, da una linea difensiva fattasi più arretrata, quella della contestazione dei recentissimi provvedimenti contenuti nell'ultimatum del 23 gennaio. Già sabato 24 e domenica 25 gennaio avvenivano i pri-

mi abboccamenti ufficiosi tra rappresentanti dello Sfi, alcuni deputati socialisti, da un lato, e il Presidente del Consiglio e il ministro De Vito, dall'altro. Poi finalmente, alle ore 12,30 del 26 gennaio, il giorno precedente quello della scadenza dell'intimazione governativa, gli onorevoli Ludovico D'Aragona e Bombacci salivano le scale di palazzo Braschi per incontrare Nitti e De Vito, restando a colloquio per un'ora e mezza⁷¹.

Questo primo contatto, lo si vede bene, tra governo e Sfi avveniva ancora per interposta persona, ma i mediatori erano di grandissimo calibro, anche se insieme formavano di certo una strana coppia: il segretario generale della riformista Cgl e uno dei maggiori dirigenti massimalisti del Psi, assai vicino agli scioperanti. Ogni altro tentativo di trattativa veniva fatto cadere – come quello ancora propiziato, proprio in quelle ore, dagli industriali milanesi⁷² –, sicché le aspettative sorte attorno agli incontri romani si dimostrarono subito assai alte, anche se tutti i commentatori raccomandavano cautela per la reciproca rigidità mostrata dalle parti in causa e per la ricerca da parte del sindacato d'una via d'uscita dall'*impasse* in cui era finito con una qualche concessione che salvasse le apparenze⁷³. Prudenza e necessità di non mostrare alcun segno di debolezza guidavano, infatti, anche i dirigenti dello Sfi in un'assemblea convocata nella solita sede della Casa del popolo di Roma per fare il punto della situazione alla sera di quel fatidico 26 gennaio.

L'occasione era importante e, per l'autorevolezza degli intervenuti, assai significativa. Il socialista Cesare Massoni, dirigente del sindacato, presiedeva: disse della compattezza e della fermezza mostrata dai lavoratori nel proseguire lo sciopero; di altri ferrovieri che entravano in agitazione anche alla vigilia della minaccia dei licenziamenti; della Direzione delle Fs che calcolava una percentuale di scioperanti attorno all'83%. Billanovich con un lungo discorso lasciò intendere delle trattative in corso tra rappresentanti del sindacato e governo; della necessità di superare alcune pregiudiziali; dell'obbligo, per assicurarsi la vittoria, di «resistere, resistere, resistere». Alcuni altri interventi avevano già surriscaldato l'atmosfera, quando si levò a parlare Castrucci. Il dirigente anarchico svolse un abile discorso che galvanizzò la folla dei 5.000 convenuti, ma, ad intenderlo bene, sembrava anche preparare gli scioperanti all'idea d'addivenire di lì a non molto a un compromesso per chiudere la vertenza. Rigettò sul governo la responsabilità di essere stato sino a quel momento latitante con il sindacato, sperando così «di riuscire a scompaginare la massa scioperante per ridurla impotente», mentre aveva cozzato «contro un macigno inamovibile e compatto». Chiamò l'applauso «entusiastico», riferisce il funzionario di Ps, sulle pregiudiziali avanzate dalla commissione dello Sfi: il pagamento delle giornate di sciopero, com'era accaduto nel caso dei posteletrografici e la revoca delle promozioni per quei crumiri che avevano

lavorato durante lo sciopero. Dichiarava essere la vittoria ormai raggiunta, essendo certo che nessuno – esclamò tuonando – avrebbe abbandonato la lotta. In mezzo alle grida di «Viva lo sciopero!» e agli applausi esortò tutti alla compattezza e a fidare nell'organizzazione che avrebbe mantenuto quanto promesso. Massoni, in conclusione, fece approvare per acclamazione un ordine del giorno secondo il quale l'assemblea, udita la relazione del Comitato d'agitazione in merito alle trattative corse con il governo, ne approvava l'operato, riaffermando la propria completa fiducia nel Sindacato Ferrovieri e deliberando di proseguire lo sciopero fino alla completa vittoria⁷⁴.

Lo stato delle cose, per la verità, non stava esattamente come Castrucci aveva sostenuto. Le richieste del sindacato avanzate al governo in via pregiudiziale non erano due, bensì quattro, comprendendo anche la riammissione degli avventizi non ripresentatisi nel tempo prescritto al lavoro e la richiesta del monopolio di rappresentanza sindacale⁷⁵. Difficile è valutare se questa “dimenticanza” dell'autorevole leader anarchico corrispondeva alla volontà di mandare un messaggio al governo su una eventuale cedevolezza del Sindacato a proposito di questi due punti da lui taciuti, giacché non risulta se nella trattativa le due questioni fossero già state accantonate o se, piuttosto, dagli abboccamenti non ufficiali in corso, Castrucci si fosse fatta già l'idea, che in effetti si sarebbe rivelata esatta, di una rigida opposizione governativa soltanto contro la revoca dei premi ai non scioperanti e la corresponsione delle ore non lavorate ai ferrovieri che s'erano invece astenuti dal lavoro. Ciò che appare credibile e certo è che, essendo ormai prossimo il 27 gennaio, in un clima di accresciuta stanchezza, ambedue le parti si predisponessero ormai a un accordo, partendo da diverse, ma convergenti motivazioni. Se ne mostrava convinto Filippo Turati, scrivendo alla Kuliscioff: sia i ferrovieri, sia il governo erano entrambi «intimiditi» dal fatale termine del 27, giorno in cui scadeva la minaccia di ritenere dimissionari gli scioperanti, i quali, «almeno i capoccia», temevano che il governo potesse fare sul serio e il governo dubitava di avere una difficoltà in più, se i ferrovieri non si fossero arresi, non potendo in realtà attuare veramente la sua minaccia. Al momento, non s'intravedeva ancora una soluzione: sembrava che il sindacato avesse abbandonato le proprie pregiudiziali, tranne quella del pagamento delle ore di sciopero, con un De Vito irremovibile nel diniego e un Nitti più possibilista, le trattative svolgendosi nel Gabinetto del segretario del Presidente del Consiglio Giuseppe Magno, dove D'Aragona era di casa, sebbene non in veste ufficiale, e dove anche Bombacci andava di continuo. Siamo tentati di pensare che implicitamente Turati giudicasse prossima una soluzione della vertenza, se solo si ponga mente alla ricostruzione che il deputato riformista faceva della genesi dello sciopero, nato per volere

di alcuni dirigenti dello Sfi al fine di scrollarsi di dosso l'accusa di «non saper fare un movimento serio»; attuato poi per impulso di Castrucci e di Errico Malatesta, che «speravano di farne uscire un moto rivoluzionario»; ma sostenuto dai ferrovieri per semplice interesse economico – a parere di Turati il solo veramente compreso dalla massa – movente quest'ultimo che, caduti i due primi politici, e convertitisi quelli in questo, era l'unico a sopravvivere⁷⁶. Tuttavia le questioni non erano così semplici da risolversi, così come apparivano a Turati.

La giornata del 27 gennaio fu decisiva, snodandosi prima in faticose trattative tra il governo e l'on. Bombacci, mediatore per conto dei ferrovieri, alle quali assistette in veste né ufficiale né ufficiosa il solito D'Aragona, e poi tra il governo e la delegazione dello Sfi. Tre furono le riprese: alle 10,30, quando, in un colloquio mattutino, furono gettate le basi di un possibile accordo, i termini del quale Bombacci riferì al Comitato di agitazione, che a sua volta, preso contatto telefonico con il Comitato centrale dello Sfi a Bologna, ricevette da questo l'incarico ufficiale di condurre le trattative; alle 18, quando Bombacci e una delegazione di tre ferrovieri furono ricevuti a palazzo Braschi da Nitti, dove vennero raggiunti da Dante Ferraris, ministro dell'Industria, Commercio e Lavoro, da Carlo Schanzer, ministro del Tesoro e da De Vito, subito appartatisi con il Presidente del Consiglio per valutare la portata finanziaria delle possibili concessioni; alle 22,30, quando l'incontro fra le due delegazioni riprese, dopo un'interruzione dovuta a un impegno di Nitti all'ambasciata di Francia, per continuare nella notte, secondo l'immane rituale d'ogni vera trattativa sindacale che si rispetti. Due questioni sembravano risolte. Il Sindacato accettava il principio dell'eleggibilità dei rappresentanti dei lavoratori nel Consiglio d'amministrazione delle Fs da parte di tutti i ferrovieri e non per designazione delle loro organizzazioni. In pratica era la rinuncia alla pretesa del monopolio di rappresentanza. Da parte sua, sulla riammissione degli avventizi al loro posto, il governo era disposto a cedere, se sugli altri punti si fosse addivenuti a un accordo, e quindi la questione non costituiva un ostacolo insormontabile. Restavano proprio i punti su cui le posizioni erano più distanti e rigide: il pagamento delle ore di sciopero e quello dei premi e delle promozioni di cui avevano beneficiato i lavoratori che non avevano scioperato. Sul primo punto, il governo s'era dichiarato disposto a una transazione ingegnosa: concedere un'oblazione corrispondente al costo delle ore non lavorate a un'opera d'assistenza dei ferrovieri indicata dal Sindacato. Così i singoli scioperanti non avrebbero intascato nemmeno una lira, ma, in compenso, del contributo avrebbe beneficiato l'intera classe dei ferrovieri. Sulla seconda questione, mentre lo Sfi dichiarava il suo disinteresse per i premi in denaro concessi a chi era restato al lavoro, non intendeva transigere

sulle promozioni strappate per l'opera di sostituzione prestata durante lo sciopero. Al massimo sarebbe stato disposto ad ammettere che gli agenti promossi sul campo in quei giorni venissero adesso sottoposti a un esame, in modo che la promozione fosse suscettibile di conferma o anche di un eventuale annullamento⁷⁷. Il "Corriere della sera" fornì un'estesissima e precisa cronaca della trattativa e, pur dando mostra di schierarsi con il governo in quelle ore decisive, esigeva però da esso un atteggiamento energico e privo di cedimenti:

Non sono le centinaia di milioni in causa che ci conturbano: no; si tratta anche di sapere se l'Italia ha da essere mancipia di una o due classi di funzionari guidati da gente mediocrissima o padrona di se stessa; se ci devono reggere il Parlamento ed il Governo che ne è l'emanazione o il Sindacato dei ferrovieri⁷⁸.

E il giorno dopo l'autorevole quotidiano, in un altro fondo, dava piena voce alla sua soddisfazione sulla base delle prime indiscrezioni trapelate attorno all'andamento delle trattative, riprese alle 15,30 del 28 e interrotte a sera inoltrata. A prescindere dalla portata della transazione avvenuta, dava atto a Nitti di non aver ceduto sul punto veramente essenziale: quello del pagamento delle ore di sciopero, come, purtroppo era accaduto nel precedente caso dei postelegrafonici. In tal modo il governo manteneva il punto in linea di principio e sventava il rischio che il Sindacato, per quanto poco soddisfatto del risultato economico dell'agitazione, potesse vantare in compenso quell'enorme vittoria politica che gli avrebbe assicurato per sempre l'invincibilità in ogni occasione di altre future agitazioni⁷⁹.

In effetti, ormai si respirava aria d'accordo. Nella riunione fiume del pomeriggio-sera del 28 gennaio le delegazioni si ritrovano al gran completo: da un lato i membri del Comitato d'agitazione, tra questi siedono Castrucci e Bombacci; dall'altro Nitti, De Vito con il suo sottosegretario Edmondo Sanjust di Teulada, Ferraris, De Corné con due altri funzionari delle Fs. Il confronto prosegue per ore, a volte sembra vicino a interrompersi, e termina alle 21,30, proprio quando giungono nella sala i membri del Comitato centrale dello Sfi, partiti in automobile da Bologna la notte precedente, gli unici abilitati a dare il suggello definitivo a un accordo che sempre più sembra si stia profilando. È necessario ancora un rinvio. Intanto Bombacci riunisce nella vicina sede della direzione del Psi i nuovi arrivati assieme al Comitato d'agitazione per fare il punto. Sugli avventizi: riammissione al lavoro, con riserva da parte del governo di stabilire in base alle esigenze dell'amministrazione quali debbano essere definitivamente riassunti; sulle promozioni dei non scioperanti: mantenimento delle mansioni acquisite soltanto previo esame di capacità, come prescritto dal regolamento delle ferrovie; sullo spinosissimo problema del pagamento delle ore non lavorate: devoluzione dell'importo a un ente di previdenza

dei ferrovieri indicato dal sindacato⁸⁰. È la conferma di quanto, anche sui punti rimasti controversi, già nella giornata precedente il governo s'era dichiarato disposto a concedere.

Così il "Corriere della sera", il 30 gennaio, poté titolare su quattro colonne: *La fine dello sciopero ferroviario* e commentare nell'editoriale *Il bilancio* quella che gli appariva una chiara sconfitta dei ferrovieri, procurata dalla decisione inconsulta del Sindacato di averli precipitati allo sciopero. Essi non avevano ottenuto null'altro di più di quanto De Vito non s'era mostrato già disposto a concedere ancor prima che incrociassero le braccia: il principio delle otto ore, il riconoscimento delle organizzazioni ferroviarie, la rappresentanza del personale nel Consiglio d'amministrazione, la revisione delle tabelle organiche, la sistemazione degli avventizi e un aumento salariale. Lodava il governo per non essere arretrato sulla questione essenziale del pagamento delle ore di sciopero, pur non essendo del tutto soddisfatto della soluzione adottata, quella di destinare la somma equivalente a un fondo collettivo per case dei ferrovieri, e recriminava sul fatto che non si fosse proceduto al licenziamento di chi s'era assentato dal lavoro, in base all'art. 56 del Regolamento ferroviario, il che permetteva al Sindacato di gridare al conquistato diritto di sciopero; e tuttavia riconosceva in quel momento né facile né opportuno l'esercizio di tutti i rigori della legge. Il prestigio dello Stato, da troppo tempo così logorato, non poteva essere ristabilito che con gradualità, chiamando a questo compito anche quel partito – il socialista – che per ora si professava contro la legge, ma che sopra tutti avrebbe avuto interesse a imporre la disciplina sociale, senza la quale sarebbe mancato ogni reale progresso d'emancipazione delle masse.

Non era mancata un'ultima *suspense*. Durante un'estrema riunione notturna, la delegazione sindacale, ora al completo dei rappresentanti del Comitato centrale, ma assente Castrucci, tentò un rilancio, avanzando la richiesta di acconti mensili di 300 lire su quanto sarebbe stato stabilito dalle future tabelle organiche fino alla loro definitiva approvazione da parte del Parlamento e, fallita la manovra, propose di stabilire la retroattività delle tabelle a partire dal 1° marzo. De Vito si mantenne fermissimo nel rifiuto e quindi la delegazione sindacale si riservò di far sapere la sua risposta nel pomeriggio del 29. Era quanto accadeva. Bombacci e Cicognani, dopo un breve colloquio con Nitti e uno più lungo con Magno, raggiungevano l'accordo e i telegrammi con l'ordine impartito ai ferrovieri di riprendere il lavoro per la mezzanotte venivano spediti in tutt'Italia⁸¹.

Al di là del risultato della vertenza, e quindi ben oltre la guerra di comunicati tra governo e Sindacato Ferrovieri⁸², ciò che in effetti maggiormente pesava era il fatto che Nitti e De Vito non soltanto avevano

mostrato capacità di resistenza, ma, come accennammo, erano stati anche in grado d'imporre al sindacato il terreno dello scontro, sicché era assolutamente vero quanto scrisse il "Corriere della sera", nel momento in cui si venne profilando la possibilità di un incontro fra governo e Sfi: e cioè che, tra i punti di contrasto sui quali si stava finalmente imbastendo la trattativa, uno solo era antecedente allo sciopero (quello del monopolio della rappresentanza), mentre tutte le altre questioni sul tappeto erano nate nel corso successivo dell'azione e ne erano conseguenze dirette; vale a dire che il sindacato era stato costretto ad abbandonare quasi del tutto il contenuto del suo memoriale, base dell'agitazione, trincerandosi ormai soltanto dietro la possibilità di una ripresa del lavoro che non ne sminuisse il prestigio e l'autorità presso gli organizzati e la massa dei ferrovieri⁸³. Per non contare che pure sul monopolio della rappresentanza lo Sfi aveva subito una mezza sconfitta: alla trattativa per chiudere lo sciopero non era stato ammesso che il solo Sfi – del resto era l'unica sigla a essere scesa in agitazione –, ma i delegati del personale nel futuro Consiglio d'amministrazione delle ferrovie (con l'accordo definitivo portati a cinque) sarebbero stati eletti in modo da assicurare la possibilità di rappresentanza anche per gli altri sindacati, i quali perciò da quel momento in avanti, era presumibile, avrebbero occupato un posto ben diverso nell'azienda e nella considerazione della sua politica di relazioni industriali⁸⁴.

Così nell'assemblea romana della sera del 29 gennaio, quando i dirigenti sindacali illustrano i termini dell'accordo, l'atmosfera è ben lungi dall'essere entusiasta. Borghesi, presidente della riunione, annunciò la fine dello sciopero per la mezzanotte e la raggiunta vittoria. Massoni, «dopo alcune parole inneggianti alle conquiste conseguite», s'incaricò del compito di illustrare i termini dell'accordo, mettendo in particolare evidenza la soluzione data al problema delle promozioni concesse ai «krumiri». Terminò l'intervento con parole il cui significato manifestamente ne tradiva lo scopo, assicurando il raggiungimento del successo, ma pure confessando che una migliore composizione dello sciopero non era conseguibile e sottolineando il punto politico della rinuncia governativa ad avvalersi del famigerato articolo 56. Non stupisce se il discorso fu accolto da pochi applausi e molti mormorii e, anzi, che una voce avesse interrotto l'oratore gridando alla vittoria di Pirro. C'è subito bisogno di riorientare l'assemblea. Si alza l'on. Sesto Bisogni: esalta la grande affermazione di forza dei ferrovieri che darà modo alle commissioni locali e centrali di funzionare «per salvaguardare in ogni momento gli interessi dei ferrovieri». Ma soprattutto toccò ancora una volta a Malatesta rincorare gli astanti, con uno dei suoi soliti infiammati discorsi: la vittoria dei ferrovieri essere una vittoria politica, al di sopra di quella economica; essere i ferrovieri già pronti per «quell'azione, non lontana,

che si dovrà compiere»; avere i ferrovieri in mano i mezzi di trasporto che non porteranno soldati e armi nei centri insorti, ma viveri e quanto necessario all'ultima conquista rivoluzionaria. Il comizio è finito. Cesare Massini invita a formare un corteo che in silenzio e senza canti si rechi alla stazione per riprendere servizio⁸⁵. È quanto si attua immediatamente. Tremila ferrovieri, con due bandiere, s'incamminano per via Mecenate, piazza Vittorio, via Principe Umberto, via Carlo Alberto e Gioberti. Alle 23 il corteo giunge a Termini. Il capostazione principale riceve una delegazione di ferrovieri nella quale sono gli immancabili Castrucci e Bombacci. Ci si accorda: alcune squadre di agenti assumeranno subito il lavoro; tutti gli altri l'indomani. Bombacci riferisce alla folla assiepata sul piazzale, raccomandando la massima tolleranza per coloro che avevano dissentito dallo sciopero e rimandando alle future lotte per l'autogestione delle strade ferrate da parte dei ferrovieri stessi⁸⁶. Ma le squadre hanno appena ripreso il servizio ed ecco che arriva il treno da Milano, accolto dai sonori fischi degli ex scioperanti. Qualche parapiglia, qualche «pugilato» subito interrotto dalla polizia⁸⁷. Lo sciopero è veramente finito.

Nitti provava a tirarne il bilancio in Senato ai primi di febbraio, rispondendo a una serie di interrogazioni piuttosto critiche nei confronti del governo. Con tono rispettoso, ma niente affatto remissivo, egli sfidava l'alto consesso sul punto politico essenziale e che scontentava i senatori, quello rivendicato dallo Sfi come il maggior successo conseguito dai ferrovieri: la pratica abrogazione dell'art. 56:

Io a mia volta mi permetto replicare così: "Il Governo ha fatto il suo dovere, ha agito con temperanza e con fermezza, lo sciopero è finito. Vi è qualcuno che debba fare una proposta precisa?"⁸⁸.

L'art. 56 aveva piena validità, ma una sua applicazione rigida ai casi del gennaio avrebbe comportato la soppressione pura e semplice del servizio ferroviario. Del resto occorreva distinguere tra le funzioni che lo Stato compiva «per la sua qualità sovrana» (pubblica sicurezza, giustizia, difesa) e funzioni d'interesse pubblico (come quella ferroviaria) che non avevano attinenza diretta con le prime. Qui non si compiva nessun attentato alla sovranità dello Stato e quindi, a maggior ragione, si raccomandava un uso oculato e discreto delle norme sanzionatorie, considerando solo i casi singoli dei responsabili e dei provocatori. Il vero problema stava nell'attuazione d'una politica di raccoglimento e di risparmio, per riconquistare una fiducia del credito estero venuta gravemente a mancare: l'Italia doveva pensare a se stessa e in se stessa trovare le ragioni e i mezzi della rinascita, innanzi tutto consumando meno e producendo di più. Guai a perdere la calma, mentre era assolutamente necessario

far sentire alle classi operaie, alle grandi masse umane che si affacciano alla vita, ed alle quali durante la guerra tante cose abbiamo promesse, anche quelle che non si dovevano promettere, che il Governo è solido e forte, che le istituzioni sono salde, e che nelle istituzioni d'Italia tutte le grandi riforme si possono compiere, tutte le trasformazioni nobili e generose possono avvenire.

E concludeva, provocando in quel consesso, dal quale era stato accolto con non celata freddezza, «applausi vivissimi prolungati, congratulazioni»:

Ho la speranza [...] di lentamente ma coraggiosamente condurre queste classi agitate verso lo Stato italiano, che ha dentro di sé tanta forza e tanta vita da superare il periodo critico che attraversiamo⁸⁹.

Nitti non errava, difendendo le buone ragioni d'un atteggiamento intelligente e duttile, fermo e insieme comprensivo, rigoroso, ma lontano da ogni eccesso, molto guardingo nel non provocare inutilmente reazioni spropositate in un clima quanto mai surriscaldato ed eccitato, assai predisposto all'agitazione, come bene avevano testimoniato le percentuali d'adesione allo sciopero in alcune realtà d'Italia: punte del 78% e del 70% a Genova e Bologna, e poi Firenze, Milano e Torino (con meno del 60%)⁹⁰. Nititi coglieva il frutto di una tattica efficace, che aveva impostato tornando dalla Francia esponendosi con coraggio in prima persona e dispiegando una capacità d'ascolto non indifferente, senza demordere e senza transigere sulle questioni di principio. Si era avvalso di collaboratori fedeli ed abili: innanzi tutto del ministro De Vito e del segretario alla Presidenza Magno, al quale aveva delegato il compito di tenere i rapporti con i socialisti e con la Cgl. Così facendo aveva dato prova d'una notevole perspicacia, ben valutando il contributo di concreta collaborazione, sia pure indiretta, che sarebbe potuto venire dalla Confederazione sindacale, nella persona di D'Aragona, ma anche da un uomo come Bombacci, vicino al sindacato dei ferrovieri in quanto socialista di tendenze massimaliste, e delle più accese, ma distinto dallo Sfi e per nulla incline a impostazioni sindacalistiche o anarchiche⁹¹. La stampa fu pressoché unanime nei riconoscimenti e negli apprezzamenti positivi per l'operato del Presidente del Consiglio, tanto che, lo si ricorderà, abbiamo potuto registrare un commento alquanto cauto persino da parte del "Popolo d'Italia" di Mussolini. Come questo patrimonio di consenso e di fiducia rinnovata nel ministero fosse poi dissipato durante la primavera e l'incipiente estate, e quale contributo in tal senso fu fornito ancora una volta dalla ripresa delle agitazioni ferroviarie, vedremo nel corso delle prossime pagine di questa ricerca.

Note

* Questo contributo è la prima parte di un lavoro la cui conclusione vedrà la luce su questa stessa rivista, nel prossimo fascicolo.

La citazione da un volantino della Sezione di Pisa del Sindacato Ferrovieri Italiani, datato 15 luglio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93.

1. Evidentemente non è questo il luogo in cui esibire una bibliografia sul cosiddetto “biennio rosso” italiano, neppure per sommi capi e neppure limitatamente al solo suo aspetto urbano e operaio. Basterà sottolineare come i contributi dedicati a quest’argomento appartengano in modo quasi esclusivo a una ben caratterizzata e circoscritta fase della storiografia contemporaneistica italiana apparsi a cavallo degli anni Sessanta e Settanta, fortemente influenzati da un’ispirazione etico-politica che ne ha marcato indelebilmente i tratti, producendo esiti i più differenti e vari. Due esempi fra tutti, e per molti versi opposti tra loro: P. Spriano, *L’occupazione delle fabbriche. Settembre 1920*, Einaudi, Torino 1964, e G. Maione, *Il biennio rosso. Autonomia e spontaneità operaia nel 1919-1920*, Il Mulino, Bologna 1975. Questa linea di studi risulta inoltre particolarmente indirizzata alla ricostruzione delle vicende e dei percorsi teorico-politici dei protagonisti di quelle vicende, con l’amplessissima bibliografia che ha per oggetto il pensiero di Antonio Gramsci e la sua azione “ordinovista” (ancora, come esempio, P. Spriano, *“L’Ordine Nuovo” e i consigli di fabbrica*, Einaudi, Torino 1971) oppure con lavori dedicati a uomini quali Amedeo Bordiga (cfr. A. De Clementi, *Amadeo Bordiga*, Einaudi, Torino 1971) e, in un arco cronologico ovviamente ben più vasto, ad altri, quali Filippo Turati, (R. Monteleone, *Filippo Turati*, Utet, Torino 1987); o magari con opere incentrate sui principali dirigenti operai, in quanto protagonisti d’un vivace dibattito teorico (cfr. F. De Felice, *Serrati, Bordiga, Gramsci e il problema della rivoluzione in Italia. 1919-1920*, De Donato, Bari 1971). Né possiamo trascurare il fatto che una larga attenzione riservata ai problemi di quell’epoca, come parte costitutiva ed essenziale della ricostruzione, si rintracci in volumi che hanno affrontato la storia dei principali partiti e movimenti di massa negli ormai classici G. Arfé, *Storia del socialismo italiano (1892-1926)*, Einaudi, Torino 1965; G. De Rosa, *Il Partito popolare italiano*, Laterza, Bari 1966 (1969); E. Santarelli, *Storia del fascismo*, 1. *La crisi liberale*, Editori Riuniti, Roma 1967; P. Spriano, *Storia del Partito comunista italiano*, 1. *Da Bordiga a Gramsci*, Einaudi, Torino 1967; R. Vivarelli, *Storia delle origini del fascismo. L’Italia dalla grande guerra alla marcia su Roma*, Il Mulino, Bologna 1991; e inoltre, almeno, in L. Cortesi, *Le origini del pci. Il Psi dalla guerra di Libia alla scissione di Livorno*, Laterza, Bari 1971; F. Malgeri, *Il Partito popolare italiano*, in *Storia del movimento cattolico in Italia*, diretta da F. Malgeri, Il Poligono, Roma 1980; G. Sabbatucci, *I socialisti nella crisi dello Stato liberale*, in *Storia del socialismo italiano*, diretta da G. Sabbatucci, Il Poligono, Roma 1980; ma anche in quelle opere che si sono occupate biograficamente del profilo di alcuni tra i protagonisti decisivi di quegli anni (anche in questo caso la bibliografia è vastissima; citeremo esclusivamente: R. De Felice, *Mussolini il rivoluzionario. 1883-1920*, Einaudi, Torino 1965). Naturalmente una viva attenzione agli anni 1919-20 è prestata in tutti gli studi dedicati alla crisi dello Stato liberale e alla nascita del fascismo, anche in quelli concentrati sulle realtà locali. Il canonico capostipite è, ovviamente, A. Tasca, *Nascita e avvento del fascismo*, La Nuova Italia, Firenze 2002 (come è ben noto pubblicato per la prima volta in Francia nel 1938), ma si vedano anche l’introduzione a *La crisi italiana del primo dopoguerra. La storia e la critica*, a cura di G. Sabbatucci, Laterza, Roma-Bari 1976 e, più recentemente, la sintesi Id., *La crisi dello Stato liberale*, in *Storia d’Italia*, 4. *Guerre e fascismo (1914-1943)*, Laterza, Roma-Bari 1997.

2. L’art. 56 della *Legge portante l’ordinamento dell’esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private* recitava: «Tutti gli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato, qualunque sia il loro grado e ufficio, sono considerati pubblici ufficiali. Senza pregiudizio dell’azione penale secondo le leggi vigenti, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l’ufficio e prestano l’opera propria in modo da interrompere o perturbare

la continuità e le regolarità del servizio sono considerati come dimissionari e sono surrogati. Può però il direttore generale, su parere favorevole del consiglio di amministrazione, considerare le condizioni individuali e le personali responsabilità, applicare invece la sospensione dal servizio, la proroga del termine per l'aumento di stipendio o della paga, o la degradazione"; cfr. *Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia*, Stamperia reale D. Ripamonti, Roma 1907, vol. v, pp. 3695-729. Sulla legge 429/1907 cfr. V. Guadagno, *Cento anni di storia ferroviaria. I dirigenti, l'azienda, il paese (1905-2005)*, Assidifer Federmanager, Roma 2005, pp. 34-5.

3. Cfr. G. Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri Italiano durante il "biennio rosso"*, in R. Bernardi, F. Damiani, G. Dinucci, A. Giuntini, G. Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani dalle origini al fascismo (1907-1925)*, a cura di M. Antonoli e G. Checco, Unicopli, Milano 1994, p. 241.

4. Cfr. *ivi*, pp. 241-6; il testo del memoriale in *Relazione riassuntiva*, in "La Tribuna dei Ferrovieri", 5 gennaio 1920, nonché l'appello all'azione *Compagni ferrovieri!*, *ivi*.

5. Cfr. sulle proposte del Consiglio dei ministri, Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri*, cit., p. 247, mentre sulle aperture governative cfr. quanto afferma il prefetto Enrico Flores, fido collaboratore di Nitti, nel suo volume, E. Flores, *L'eredità di guerra*, Edizioni di politica, Roma 1947, p. 65, nonché il commento negativo del quotidiano del Psi in *Il Consiglio dei ministri e la questione dei ferrovieri*, in "L'Avanti!", 11 gennaio 1920 e *La risposta del Governo al Sindacato ferrovieri*, in "L'Avanti!", 17 gennaio 1920. Sulla delusione e il disappunto del sindacato, cfr. la nota "Informazioni fiduciarie" in data 9 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Roma. Agitazioni ferrovieri". Una parziale informazione sulle assemblee è fornita da De Corné in persona al ministro De Vito nelle sue note del 12, 13, 14 e, a sciopero ormai proclamato, in quelle del 16 e 17 gennaio 1920. Egli riferiva di un orientamento largamente favorevole allo sciopero a Torino, Asti, Alessandria, Novara, Milano, Padova (all'assemblea del 13 prese parte anche l'on. Guido Bergamo), Venezia, Trieste, Rimini, Firenze e di interventi nei comizi fattisi, con il passare dei giorni, sempre più intransigenti e accesi. Se De Corné registrava anche un'iniziale situazione di assenteismo a Napoli e Roma, ben presto però rientrata, informava puntualmente anche di alcune agitazioni periferiche già in atto ben prima del 15 gennaio, testimonianza – crediamo – di una spontanea propensione delle maestranze a entrare in agitazione; cfr. le note di De Corné a De Vito del 12, 13, 14, 16, 17 gennaio 1920 in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri (Agitazione)". Un altro esempio d'effervescenza rivendicativa è offerto dall'assemblea del personale di macchina di Roma del 2 gennaio per protestare tempestivamente sulla «mancata applicazione integrale delle otto ore giornaliere promessa per il 1° gennaio» e per ribadire la propria volontà di raggiungere gli obiettivi formulati dal sindacato; cfr. il volantino: "Sezione di Roma. Gruppo Macchinisti e Fuochisti", in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Roma. Agitazione ferrovieri". Sulla figura di Raffaele De Corné, succeduto a Riccardo Bianchi nel 1915, cfr., invece, A. Giuntini, *Protagonisti dell'intervento pubblico: Raffaele De Corné*, in "Economia pubblica", xv, 1985, 6, pp. 281-8.

6. Cfr. Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri*, cit., p. 247.

7. A. Castrucci, *Battaglie e Vittorie dei Ferrovieri Italiani (cenni storici dal 1877 al 1944)*, Casa editrice "La Prora", Milano, s.d. [ma 1944], p. 41.

8. Cfr. *Le concessioni già fatte*, in "Il giornale d'Italia", 16 gennaio 1920 e *La manovra del sindacato*, in "Corriere della sera", 20 gennaio 1920, che riportava anche il testo d'un comunicato del governo teso a rigettare sullo Sfi la responsabilità unilaterale della proclamazione dello sciopero, accusando il Sindacato di menzogna sull'indisponibilità governativa a trattare, quando, invece, la risposta al memoriale sindacale era stata ritenuta irricevibile proprio dalla delegazione dei ferrovieri presente a Roma al tavolo del confronto e perciò era stata consegnata direttamente al Comitato centrale dello Sfi a Bologna alle ore 21 del 16 gennaio. Come si vede, dunque, a giuochi ormai fatti.

9. Cfr., per esempio, l'editoriale del "Corriere della sera" del 20 gennaio 1920, sotto il grande titolo d'apertura: *Lo sciopero dei ferrovieri proclamato* oppure *Una parola sincera*, in "Il giornale d'Italia", 22 gennaio 1920.

10. Cfr. "L'Avanti!", 21 gennaio 1920.

11. Cfr. il telegramma di Nitti al prefetto di Milano Flores, e da questi inoltrato al Capo della Polizia Vincenzo Quaranta, in data 4 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri (Agitazione)", 3, Affari generali".

12. Cfr. il telegramma del prefetto di Genova al Capo della Polizia Quaranta in data 5 gennaio 1920, in ACS, *ibid.*; l'appunto in data 23 gennaio 1920, nonché il prospetto del ministero dei Trasporti inviato alla Direzione generale di PS, s.d., dal quale si evince la misura dello sforzo intrapreso per garantire «un intenso servizio aereo di sorveglianza e di perlustrazione degli impianti ferroviari» sulle linee Milano-Pisa-Roma; Roma-Napoli; Roma-Napoli-Foggia; Torino-Milano; Milano-Bologna; Milano-Venezia; Venezia-Bologna; Firenze-Pisa-Pistoia-Arezzo; Livorno-Spezia-Genova; in ACS, *ibid.*

13. Cfr. la "Circolare riservata alla persona" del Ministro della Marina Sechi in data 11 gennaio 1920, n. B. 54, inviata anche alla Presidenza del Consiglio dei Ministri in ACS, *ibid.*

14. Per le assemblee di Torino, Verona, Venezia-Mestre, Firenze, cfr. le note del 12, 13 e 14 gennaio di De Corné a De Vito, in ACS, *ibid.*, nonché, per il volantino, cfr. ACS, *ibid.*; per l'assemblea romana, cfr. la relazione "Copia. Comizio indetto dal Sindacato ferrovieri italiani alla Casa del Popolo la sera del 10-1-1920", in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Roma. Agitazione ferrovieri"; invece per l'assemblea di Bologna, cfr. la comunicazione del prefetto di Bologna alla Direzione di PS in data 11 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Ferrovieri. Bologna. Agitazione ferrovieri"; per gli adesivi, cfr. il telegr. del prefetto di Milano alla Direzione di PS, in data 16 gennaio 1920 (con allegati), in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri (Agitazione)". La questione della scarsa adesione dei ferrovieri allo sciopero del 20 e 21 luglio 1919 pro-Russia era molto sentita, fonte di accesi dibattiti, e non va sottovalutata. Errico Malatesta in persona fu costretto a difendere l'onorabilità della categoria, durante un comizio al Teatro comunale di Bologna il 3 gennaio, e ad apostrofare un astante che, al grido di «abbasso i ferrovieri!», aveva interrotto Azzario, il membro del Comitato centrale dello Sfi, ricordando le benemerenze dei ferrovieri durante la "settimana rossa" e dichiarandosi poi sicuro che la classe ferroviaria avrebbe fatto trionfare la causa operaia, «rifiutandosi di trasportare i militari di rinforzo da un punto all'altro del paese e rifornendo il proletariato di viveri durante la rivoluzione»; cfr. la comunicazione del Commissariato di PS della Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Bologna alla Direzione di PS, in data 9 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Ferrovieri. Bologna. Agitazione ferrovieri". Sulle adesioni allo sciopero pro Russia del luglio 1919 e sul suo svolgimento, cfr., adesso, R. Bianchi, *Pane Pace Terra. Il 1919 in Italia*, Odradek edizioni, Roma 2006.

15. Il volantino, senza nessuna comunicazione d'accompagnamento, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93.

16. Per esempio, nella già citata assemblea dei ferrovieri di Roma del 10 gennaio, cfr. l'intervento di Stagnetti, delegato sindacale delle Ferrovie secondarie, che, portando saluto e adesione della sua categoria, accennò «alla rivoluzione, a Lenin, alla Russia, ed alla prossima entrata in possesso dei lavoratori dei mezzi di produzione e degli arnesi di lavoro»; oppure si veda quello di Giorgio Ottolenghi, segretario del sindacato postelegrafonico, che, sempre nella stessa occasione, parlò del «programma massimo come si è fatto in Russia»; ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, cit. A Venezia, nel circolo di calle Priuli di fronte a cento convenuti, il macchinista Canè dichiarò che l'agitazione che stava per iniziare avrebbe avuto un carattere politico «perché i socialisti aspirano alla rivoluzione sociale»; a Trieste l'11 gennaio, invece, un altro macchinista, Enrico Pedrini, delegato dal Comitato centrale dello Sfi, illustrò a oltre duemila convenuti al comizio i motivi dello

sciopero dal «carattere strettamente economico», ma auspicando, tra gli applausi unanimi, «un prossimo avvento del regime dei consigli degli operai»; cfr. le note di De Corné a De Vito del 14 e 16 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, cit.

17. Per gli attentati e gli atti di sabotaggio, dal 19 al 25 gennaio, cfr. la comunicazione di De Corné alla Direzione di PS in data 25 gennaio 1920 con l'«Allegato alla nota per l'On. Direzione Generale della Pubblica Sicurezza – Roma» in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. «Ferrovieri (Agitazione)»; il telegramma del prefetto di Genova del 22 gennaio e quello della tenenza dei Carabinieri di Molino Pallone, in data 24 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, nonché i telegrammi del prefetto di Bologna del 20, 21 e 27 gennaio 1920 al ministero dell'Interno in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. «Ferrovieri. Bologna. Agitazioni ferroviari»; e *Due attentati ferroviari, Una bomba contro un treno a Rimini, Gli attentati ferroviari*, in «Corriere della sera» rispettivamente del 23, 25 e 27 gennaio 1920. Si veda anche Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri*, cit., pp. 248-9.

18. Cfr. *Un appello del Governo al Paese*, in «Corriere della sera», 20 gennaio 1920. Immediata fu la reazione dell'«Avanti!»: «Mettiamo in relazione coi decreti prefettizi emanati dovunque le frasi più forti del comunicato, e diciamo una sola parola di commento. Crispi e Pelloux hanno fatto fiasco. Ma se il Governo di Nitti vuole ritentare – oggi! – la prova, siamo qua!»; *Il “pugno di ferro” in un comunicato governativo*, in «L'Avanti!», 22 gennaio 1920.

19. Si veda, per esempio, il telegramma di Albricci al ministero dell'Interno del 26 gennaio 1920 in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. «Ferrovieri (Agitazione) 3».

20. S. Tino, *L'alba alla stazione Termini*, in «Il giornale d'Italia», 21 gennaio 1920.

21. Cfr., per esempio, *Il movimento dei treni*, in «Corriere della sera», 20 gennaio e *Minore intensità di sciopero. Maggiore organizzazione di treni*, in «Il giornale d'Italia», 22 gennaio 1920.

22. Cfr. le informative «Comizio dei ferrovieri tenuto alla Casa del Popolo la sera del 22 gennaio 1920 alle ore 16», «Comizio dei ferrovieri alla Casa del popolo. 24 gennaio 1920» e «Comizio dei ferrovieri scioperanti alla casa del Popolo li 24 gennaio 1920 – ore 16», in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. «Ferrovieri. Roma. Agitazione ferrovieri».

23. F. Tonetti, *Quel che ne pensa l'on. Turati. Da Milano a Roma con un treno... scioperato*, in «Il giornale d'Italia», 22 gennaio 1920.

24. *L'on. Turati e lo sciopero ferroviario*, in «L'Avanti!», 24 gennaio 1920; ma già, nell'edizione romana, cfr. *Dieci lire per i krumiri*, in «L'Avanti!», 22 gennaio 1920. Il «Corriere della sera», commentava il corsivo dell'«Avanti!», rilevando la profonda impressione che questo aveva suscitato a Roma, come prova dalla quale appariva «ancora una volta evidente – attraverso l'interpretazione di un fatto di cronaca – il dissidio fondamentale fra il pensiero politico di Filippo Turati e quello dell'organo del partito»; cfr. *Un gesto dell'on. Turati e un violento attacco dell'«Avanti!»*, in «Corriere della sera», 23 gennaio 1920.

25. Cfr. *Come risponde Filippo Turati*, in «L'Avanti!», 25 gennaio 1920.

26. *Ibid.*

27. Cfr. il telegramma del prefetto di Milano alla Direzione di PS, in data 31 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 88, fasc. «Mov. sovversivo. Milano. Fasc. 1°»; cfr. anche *Il caso Turati rinviato*, in «Il giornale d'Italia», 29 gennaio 1920.

28. *L'ostracismo al migliore*, in «Il giornale d'Italia», 25 gennaio 1920. Ma vedi anche *L'ostracismo a Turati*, un corsivo nel quale si giuocava la carta di contrapporre la levatura morale e la statura intellettuale di Turati a quella di un Bombacci qualunque, lodando il coraggio del leader riformista e auspicando che altri della sua stessa tendenza finalmente lo seguissero sulla strada della chiarezza e dell'assunzione di responsabilità: «Da una parte chi è per la legalità [...]; dall'altra chi è contro. Le maschere vanno gettate. Oggi si combatte a viso aperto»; «Il giornale d'Italia», 24 gennaio 1920.

29. F. Tonetti, *L'inquisizione socialista a F. Turati. Una lettera aperta* (con una vignetta

satirica raffigurante Turati sopra una barca che naviga sui marosi, nei quali è un nuotatore, dalle apparenti sembianze di Bombacci, con sull'avambraccio la scritta: «Bolscevismo»), in "Il giornale d'Italia", 29 gennaio 1920.

30. A Pisa, il treno bloccato in stazione, è Turati in persona «a organizzare la difesa». Per proseguire comunque, prima s'affaccia l'ipotesi del dirigibile e dell'aeroplano, poi della torpediniera; ci si acconcia alla soluzione dell'accelerato e, data garanzia al personale viaggiante della protezione di «una guardia sicura» alle famiglie, si parte. «Ai ponti e alle gallerie c'è qualche soldato» e, andando avanti, «sequestrando le bandiere rosse e portandole via», si giunge a Roma; cfr. la lettera di A. Kulscioff a F. Turati del 20 gennaio 1920, ore 17 e quella di F. Turati ad A. Kulscioff del 21 gennaio 1920, ore 19,45, in F. Turati, A. Kulscioff, *Carteggio*, v. 1919-1922, raccolto da A. Schiavi, a cura di F. Pedone, Einaudi, Torino 1977, p. 256 e pp. 257-9.

31. Lettera di A. Kulscioff a F. Turati del 21 gennaio 1920, ore 17,30, ivi, p. 260.

32. Lettera di F. Turati ad A. Kulscioff del 22 gennaio 1920, ivi, pp. 261-2.

33. Lettera di F. Turati ad A. Kulscioff del 23 gennaio 1920, ore 19, ivi, p. 265.

34. Lettera di A. Kulscioff a F. Turati del 23 gennaio 1920, ore 17,30, ivi, pp. 266-7.

35. Lettera di F. Turati ad A. Kulscioff del 24 gennaio 1920, ore 19, ivi, pp. 268-9.

36. Cfr. la lettera di A. Kulscioff a F. Turati del 28 gennaio 1920, ore 18, ivi, p. 280. La Kulscioff dovette faticare non poco a convincere un sempre più amareggiato Turati del solidale ed efficace comportamento di Treves e della bontà del suo discorso "difensivo"; cfr. le lettere di A. Kulscioff a F. Turati del 29 gennaio 1920, ore 18 e del 30 gennaio 1920, ore 14, ivi, pp. 283-4. Del resto il suo compagno era sottoposto a una pressione psicologica non lieve in quanto oggetto di reazioni assai discutibili da parte di coloro che disapprovavano il suo gesto. Lo raccontava egli stesso alla Kulscioff: «Non ho che alcune cartoline insolenti, di ferrovieri anonimi, salvo un tal Piero di Foggia, che mi mandò un vaglia di lire dieci per rifarmi della mancia al crumiro, più quindici centesimi per comprarmi corda e sapone – vaglia che naturalmente ho "respinto al mittente" – e che fa il paio coll'atto di accusa di un anarchico Sbrana [Angelo Sbrana, dirigente dello Sfi, *N.d.A.*], che ieri al ristorante tentò di consegnarmi ugualmente dieci lire, che ho buttato per terra e le avranno godute i camerieri! Roba da ridere»; cfr. la lettera di F. Turati ad A. Kulscioff del 26 gennaio 1920, ore 19,30, ivi, p. 276. Occorrerà aspettare però il mese di maggio perché il caso fosse definitivamente archiviato. Il 5 maggio la sezione milanese si riunì con nuovamente all'odg. l'esame del comportamento di Turati durante lo sciopero ferroviario, sotto la presidenza di Gustavo Sacerdote. Tra i più vivi contrasti il Comitato direttivo fu accusato di voler salvare Turati e Ravaioli presentò l'ennesima mozione affinché il deputato riformista fosse giudicato anche in sua presenza. A favore di Turati intervennero Bastianini, Rodolfo Mondolfo e Nino [*sic!*; leggasi: Emilio] Caldara, sicché la mozione venne respinta e la seduta aggiornata, vista l'ora tarda. Il 10 maggio finalmente, in una caotica riunione durante la quale tra i convenuti si venne persino alle vie di fatto, dopo abbandoni della sala e rientri, fu votata una mozione che suonava così: «Il Comitato della Sezione socialista milanese, compiacendosi della sensibilità politica del partito per la quale si impone il controllo delle azioni di tutti i compagni, qualunque sia la loro posizione o tendenza, dai quali si deve pretendere la disciplina più rigida, esaminando il caso Turati, ritiene esaurienti le spiegazioni da lui date sul fatto occorsogli nella prima giornata dello sciopero dei ferrovieri e passa all'ordine del giorno»; cfr. il telegramma del prefetto di Milano alla Direzione di PS, in data 13 maggio 1920 e, per l'assemblea del 5, quello dell'8 maggio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 88. Su tutta la vicenda si veda anche il cenno in Monteleone, *Filippo Turati*, cit., pp. 407-8.

37. Cfr. la lettera di A. Kulscioff a F. Turati del 22 gennaio 1920, ore 17,30 e quella del 23 gennaio 1920, ore 17,30 (da cui è tratta la citazione), in Turati, Kulscioff, *Carteggio*, v. 1919-1922, cit., pp. 264, 266.

38. Cfr. la comunicazione della Prefettura di Milano alla Presidenza del Consiglio, in data 24 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri. AA. GG. (Telegrammi)".

39. Cfr. il fonogramma della Prefettura di Milano alla Presidenza del Consiglio del 25 gennaio 1920 in ACS, *ibid.* e *Tornerebbe il buon senso?*, in “Corriere della sera”, 25 gennaio 1920, nel quale si dà notizia del diniego del governo a trattare. Ad ogni modo, il 26 un incontro si svolgeva in Prefettura tra la commissione della Camera di Commercio e cinque rappresentanti del Comitato centrale dello Sfi giunti appositamente in auto a Milano da Bologna, accompagnati dall'ex sindaco socialista Francesco Zanardi, ma senza alcun seguito, avendo constatato i sindacalisti l'inesistenza di un mandato rilasciato dal governo alla commissione; cfr. *I dirigenti dello sciopero annunciano nuove possibili trattative*, in “Corriere della sera”, 27 gennaio 1920.

40. Cfr. il manifestino, senza comunicazione di accompagnamento, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. “Ferrovieri. Roma. Agitazione ferrovieri”.

41. Il volantino, senza comunicazione di accompagnamento, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. “Ferrovieri (Agitazione)”.

42. Fonti ministeriali facevano ascendere a 90.000 gli aderenti allo Sfi, a 10.000 quelli dell'Associazione Ferrovieri e a 40.000 i soci del Fascio Ferrovieri; cfr. per queste cifre e per il sondaggio, Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri*, cit., p. 247.

43. “Appello dell'Associazione Sindacale Ferrovieri”, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. “Ferrovieri. Roma. Agitazione ferrovieri”.

44. *Un appello dell'Associazione sindacale*, in “Corriere della sera”, 27 gennaio 1920.

45. Cfr. il manifestino intestato “Fascio Ferrovieri Italiani. Associazione Nazionale Ferrovieri Movimentisti”, in data 18 gennaio 1920 in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. “Ferrovieri (Agitazione) 3”. Il testo dell'appello anche nel “Corriere della sera” del 20 gennaio 1920 con lievi varianti.

46. Il testo dell'odg. è riportato in *I ferrovieri che pensano al Paese invitano a non scioperare*, in “Corriere della sera”, 20 gennaio 1920.

47. “Il Popolo d'Italia”, 20 gennaio 1920.

48. *Ibid.* Per certi versi ancor più violento il titolo scelto da Mussolini per il “Popolo d'Italia” del 21 gennaio, sempre su sei colonne: *Italia di Vittorio Veneto! Bisogna sventare l'oscuro complotto anti-nazionale!* a cui seguiva un editoriale a sua firma tutto incentrato sulle insopportabili ambiguità del riformismo, prigioniero del ricatto massimalista, quando invece era scoccata finalmente l'ora del coraggio: «Bisogna avere il più grande degli ardimenti, che consiste nell'essere quello che si è»; B. Mussolini, *Troppo tardi, signori!*, *ibid.*

49. C. Rossi, *Non vogliamo salti nel buio*, in “Il Popolo d'Italia”, 22 gennaio 1920.

50. A. Lanzillo, *I ferrovieri e il loro movimento*, in “Il Popolo d'Italia”, 24 gennaio 1920.

51. *Ibid.* Sul dibattito e sulla posizione di Mussolini, cfr. F. Cordova, *Le origini dei sindacati fascisti*, in “Storia contemporanea”, 1, 4, dicembre 1970, pp. 953-4, il quale sottolinea il momento di svolta segnato dallo sciopero dei postelegrafonici e dei ferrovieri nell'itinerario politico di Mussolini e dei fasci di combattimento per orientarli verso un deciso atteggiamento antiproletario, e non semplicemente antisocialista, con il contemporaneo distacco del fascismo dalla Uil a favore della galassia dei sindacati economici che già cominciavano ad essere egemonizzati dai fasci di combattimento e che proprio immediatamente prima dello sciopero ferroviario si venivano raggruppando in sindacati economici che si dicevano “apolitici”, ma chiari nel loro orientamento anticonfederale e antisocialista; vedi pure Id., *Le origini dei sindacati fascisti*, La Nuova Italia, Firenze 1990 [ristampa anastatica del volume dal medesimo titolo, pubblicato dall'editore Laterza nel 1974], pp. 24-8. Sulla stessa linea interpretativa si era già mosso, ma in modo maggiormente articolato, Renzo De Felice, il quale dipinge un Mussolini ancora oscillante tra una posizione di “destra” (Michele Bianchi) e una di “sinistra” (Agostino Lanzillo ed Enea Mecheri), interessato a una mediazione, e che prende effettivamente spunto dall'agitazione dei postelegrafonici e dei ferrovieri per affinare una linea antisciopero e antirivendicazionistica, ma che soltanto progressivamente compie, a partire dalla primavera in un momento

di gravissima crisi dei fasci, «quel processo di conversione a destra che avrebbe avuto la sua piena realizzazione tra la fine dell'anno e i primi del 1921»; De Felice, *Mussolini il rivoluzionario*, cit., pp. 589-90.

52. Cfr. *Lo sciopero dei ferrovieri*, in "Il Popolo d'Italia" del 21 e del 24 gennaio 1920.

53. Cfr. *A Milano e I treni da e per Milano*, in "Corriere della sera", 20 gennaio 1920, nonché *Il ritorno di Nitti e il Consiglio dei ministri. La situazione ferroviaria migliorata in tutta Italia*, in "Corriere della sera", 23 gennaio 1920.

54. Cfr. *Minore intensità di sciopero, Servizio regolare a Taranto, 19 ferrovieri arrestati a Palermo, Sciopero quasi completo a Lucca, A Siena*, in "Il giornale d'Italia", 22 gennaio 1920 e *Il servizio migliora*, in "Il giornale d'Italia", 24 gennaio 1920.

55. Secondo le dichiarazioni di «un ministro» raccolte dal "Giornale d'Italia" il giorno della proclamazione dello sciopero; cfr. *La situazione*, in "Il giornale d'Italia", 21 gennaio 1920.

56. Cfr. *Minore intensità di sciopero. Maggiore organizzazione di treni*, cit.

57. Cfr. *Il servizio migliora*, cit.

58. Cfr. *Il servizio dei volontari*, in "Corriere della sera", 25 gennaio 1920. Altre illustri personalità che accorsero al richiamo del governo furono: il conte Gianbattista Spalletti, il marchese Giuliano Capranica del Grillo, il tenente generale conte Carlo Guicciardi di Cervarolo, l'ing. Rinaldi, ex vicedirettore generale delle ferrovie, il conte Tullio Cantoni, il principe Fabrizio Colonna, il marchese Lorenzo Theodoli; cfr. *I volontari ferroviari*, in "Il giornale d'Italia" 26 gennaio 1920.

59. Cfr. *Lo sciopero ferroviario. Impressioni di viaggio di un baule*, in "L'Avanti!", 22 gennaio 1920.

60. Le organizzazioni impegnate in un'opera di orientamento e mobilitazione antisciopero furono, non solo a Roma, secondo "Il giornale d'Italia": l'Unione popolare antibolscevica, l'Associazione nazionale combattenti, l'Associazione nazionalista, il Fascio romano di combattimento, il Fascio giovanile di combattimento, la Lega studenti scuole medie, il Fascio di difesa nazionale; Cfr. *I volontari ferroviari*, cit. Il sottosegretario al ministero dei Trasporti Edmondo Saintjust di Teulada inviò un telegramma urgente al ministero dell'Interno affinché i volontari che sostituivano gli scioperanti avessero «la licenza di andare armati» e affinché potessero farlo «senza bisogno di particolari documenti»; cfr. teleg., a firma di Saintjust, in data 26 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri. (Agitazione) 3".

61. Cfr. il telegramma in data 22 gennaio 1920 del prefetto di Bologna al ministero in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Ferrovieri. Bologna. Agitazione ferrovieri".

62. Cfr. la comunicazione del prefetto di Bologna al ministero dell'11 febbraio 1920 al Gabinetto del ministro dei Trasporti e, per conoscenza, a quello dell'Interno in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Ferrovieri. Bologna. Agitazione ferrovieri". Il prefetto, d'accordo con il Comando di Corpo d'Armata, proponeva l'Orlandi per l'onorificenza della Croce di Cavaliere dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, essendo il maggiore già Ufficiale della Corona d'Italia (*ibid.*). I volontari vennero ritirati subito prima della ripresa del lavoro, il 30 gennaio; cfr. il telegramma del prefetto di Bologna al ministero in data 30 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. PS, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Ferrovieri. Bologna. Agitazione ferrovieri".

63. Si veda, per tutti, il fondo *Difendere lo Stato*, in "Il giornale d'Italia", 16 gennaio 1920.

64. Per il caso di Roma, ce ne riferisce sempre "Il giornale d'Italia", esaltando l'impegno della Lega popolare antibolscevica, con sede in via del Tritone, i cui membri si dichiararono pronti a sostituirsi al personale delle poste e dei telegrafi; di quegli ufficiali, di quelle signore e di quegli studenti che, improvvisatisi postini, erano «fatti segno ad applausi ed evviva del pubblico»; di quegli universitari e di quei frequentanti gli istituti

medi la cui assenza dalle lezioni, se a causa del lavoro volontario prestato, non sarebbe stata considerata mancanza ai fini disciplinari; di quei *boy-scouts*, che già in altre città d'Italia si erano presentati per svolgere azione di volontariato; cfr. *I servizi in azione*, in "Il giornale d'Italia", 16 gennaio 1920.

65. Nitti rientrò in Italia da Nizza a bordo del cacciatorpediniere "Carini", sbarcando a Civitavecchia e raggiungendo in auto la capitale. Incontrò subito alle porte di Roma De Vito e nella sua abitazione Mortara; si recò poi in udienza dal Re e alle 17,30 convocò la riunione del Consiglio dei ministri durata tre ore; cfr. *Il ritorno di Nitti e il Consiglio dei ministri. La situazione ferroviaria migliorata in tutta Italia*, cit.

66. Cfr. *Diffida agli scioperanti*, in "Il giornale d'Italia", 24 gennaio 1920 e *La rappresentanza del personale aumentata*, in "Corriere della sera", 25 gennaio 1920.

67. Cfr. Flores, *L'eredità di guerra*, cit., p. 66.

68. Si veda l'intervento di Fiorentini il quale consigliò di non tener conto della diffida, incitò alla resistenza ed ebbe «parole roventi per i krumiri e per quei tali ingegneri, ufficiali e principi che si [erano] recati al Deposito locomotive per far funzionare le macchine», rovinandole. Nello stesso senso i discorsi di un operaio, di un capotreno e d'un elettricista, i quali ebbero anche aspre parole contro il governo; cfr. "Comizio dei ferrovieri scioperanti alla casa del Popolo li 24 gennaio 1920 – ore 16", cit.

69. Cfr. la copia del manifesto, in data 26 gennaio, "Camera del Lavoro Confederale. Roma – Casa del Popolo – Roma. Il proletariato per lo sciopero ferroviario", in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Agitazione Ferrovieri. Roma".

70. Cfr. il comunicato del ministero, che sosteneva essere stati ripristinati il 58% dei treni passeggeri e il 28% di quelli merci ("Corriere della sera", 27 gennaio 1920) e *Il 27 giorno di paga*, in "Il giornale d'Italia", 26 gennaio 1920. Per l'opinione opposta si veda *L'estensione dello sciopero*, in "L'Avanti!", 28 gennaio 1920.

71. Cfr. *Il primo passo*, in "Corriere della sera", 27 gennaio 1920. Serge Noiret ha sostenuto che l'interessamento di Bombacci alla vertenza dei ferrovieri (ed anzi l'intero sciopero ferroviario) vada iscritto entro una manovra voluta da agenti russi in Italia al fine di premere su Nitti affinché il governo riprendesse il più rapidamente possibile le relazioni commerciali con Mosca e ipotizza addirittura una convergenza d'intenti tra Nitti stesso e Bombacci in tal senso, sostenendo quindi il carattere molto strumentale dello sciopero generale ferroviario del 1920. Senza escludere calcoli (o semplicemente desideri) russi in tal senso, per quanto abbiamo ricostruito nel testo, l'ipotesi di Noiret ci pare francamente destinata a rimanere tale; cfr. S. Noiret, *Nitti e Bombacci. Aspetti di un dialogo impossibile. I bolscevichi contro la rivoluzione italiana. Novembre 1919-febbraio 1920*, in "Storia contemporanea", XVII, giugno 1986, specialmente pp. 434-41.

72. Cfr. *supra*, pp. 222-3 e n. 37.

73. Cfr. *Il primo passo*, cit. "L'Avanti!" da parte sua riferiva, il 28 gennaio, di un emissario da Roma inviato a Bologna per abboccarsi con il Comitato centrale dello Sfi e latore di proposte informali del governo giudicate interessanti dal Comitato centrale dello Sfi; *L'accordo raggiunto a Bologna da ratificarsi a Roma*, in "L'Avanti!", 28 gennaio 1920. Lo stesso quotidiano ospitava il medesimo giorno un'intervista al deputato Secondo Ramella, socialista ed ex ferroviere, che esprimeva posizioni intransigenti a parole, ma che lasciava chiaramente intendere la possibilità di una prossima soluzione della vertenza; cfr. *Lo sciopero ferroviario e l'atteggiamento del Governo*, *ibid.*

74. Cfr. la relazione "Comizio di ferrovieri scioperanti alla Casa del Popolo", 26.I.1920 (ore 20), in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Agitazione Ferrovieri. Roma".

75. Cfr. *L'insuccesso delle prime trattative per lo sciopero ferroviario. Eccessive richieste del Sindacato – Progressivo miglioramento dei servizi*, in "Corriere della sera", 27 gennaio 1920.

76. Cfr. la lettera di F. Turati ad A. Kuliscioff del 26 gennaio 1920, ore 19,30, in Turati, Kuliscioff, *Carteggio*, v. 1919-1922, cit., pp. 274-5. I progetti rivoluzionari di Malatesta, a

cui Turati si riferiva, si spinsero sino al tentativo di raggiungere un accordo, proprio nel gennaio del 1920, tra la sinistra anarco-insurrezionalista, il socialismo massimalista e il movimento fiumano in vista di una marcia rivoluzionaria verso l'Italia; cfr. De Felice, *Mussolini il rivoluzionario*, cit., pp. 55-553. Del resto l'ambiente politico di Fiume – al di là delle posizioni di Alceste De Ambris e dello stesso D'Annunzio – era assai recettivo, almeno in alcune sue componenti, come quella futurista, a progetti di tal fatta; cfr. C. Salaris, *Alla festa della rivoluzione. Artisti e libertari con D'Annunzio a Fiume*, Il Mulino, Bologna 2002, pp. 118-21.

77. Per tutti i particolari e per una cronaca dettagliata della giornata del 27 gennaio, cfr. *Verso la soluzione dello sciopero ferroviario*, in “Corriere della sera”, 28 gennaio 1920. L'idea di aggirare la questione del pagamento delle ore non lavorate circolò evidentemente già durante la giornata del 26, poiché D'Aragona aveva suggerito di pagare quelle giornate sotto un altro titolo, per esempio nella liquidazione finale della nuova tabella; cfr. la lettera di F. Turati ad A. Kuliscioff, del 26 gennaio 1920, ore 19,30, in Turati, Kuliscioff, *Carteggio*, v. 1919-1922, cit., p. 275.

78. *Il significato della resistenza*, in “Corriere della sera”, 28 gennaio 1920. Pronta la replica polemica dell'“Avanti!”, che accusò Luigi Albertini precisamente della colpa imputata dal direttore del “Corriere” agli scioperanti, per fomentare l'odio e favorire l'isolamento dei ferrovieri: quell'intento politico nell'azione di sciopero che, in realtà, era del tutto alieno dalle intenzioni del Sindacato; cfr. *In trappola!*, in “L'Avanti!”, 29 gennaio 1920.

79. Cfr. *Il punto essenziale*, in “Corriere della sera”, 29 gennaio 1920.

80. Cfr. *Le basi dell'accordo tra i rappresentanti dei ferrovieri e il Governo e Come si svolsero le trattative*, in “Corriere della sera”, 29 gennaio 1920. La presenza di Castrucci fra i membri del Comitato d'agitazione è segnalata dal “Giornale d'Italia”; cfr. *Le trattative*, in “Il giornale d'Italia”, 29 gennaio 1920, che ricordava come in occasione di uno sciopero delle tranvie comunali di Bologna il sindaco Zanardi avesse devoluto a un istituto di beneficenza le somme delle giornate di paga durante lo sciopero.

81. Cfr. *Le ultime trattative*, in “Corriere della sera”, 30 gennaio 1920. Da quanto si evince nel testo, è evidente che non condividiamo affatto il giudizio di G. Sacchetti, secondo il quale – e non comprendiamo su quali basi – «dopo dieci giorni di sciopero il bilancio [...] non poteva che essere totalmente positivo per i lavoratori delle ferrovie, per il prestigio stesso del Sindacato»; Sacchetti, *Il Sindacato Ferroviario*, cit., p. 252.

82. Cfr. *Dopo lo sciopero ferroviario. I comunicati del Governo e dei ferrovieri*, in “Corriere della sera”, 31 gennaio 1920 e *Il comunicato del sindacato ferrovieri*, in “L'Avanti!”, 30 gennaio 1920.

83. Cfr. *Verso la soluzione dello sciopero ferroviario*, cit. Nello stesso senso anche “Il Popolo d'Italia” e il commento personale di Mussolini, che rilevava lo scacco sindacale, ma non divideva il giudizio sull'atteggiamento fermo di Nitti. Anzi, imputava proprio al fatto che il governo si fosse mostrato aperturista nel Consiglio dei ministri del 10 gennaio se lo Sfi s'era precipitato nello sciopero, illudendosi d'una facile vittoria e conducendo i ferrovieri alla sconfitta; cfr. *La fine dell'inutile dannoso sciopero ferroviario. Si ritorna al lavoro alle condizioni di prima* e l'editoriale di Mussolini *Uomini e metodi*, in “Il Popolo d'Italia”, 29 gennaio 1920, nonché quello del 31 gennaio: *Eterna mistificazione*. Tutto sommato però erano i nazionalisti ad assumere la posizione più dura contro Nitti che aveva portato l'Italia «alla Caporetto politica della dedizione ai postelegrafonici e ai ferrovieri bolscevichi», come scriveva Alfredo Rocco in un articolo, *Fallimento*, sull'“Idea nazionale” del 1° febbraio 1920, cit. in F. Barbagallo, *Francesco S. Nitti*, Utet, Torino 1984, p. 359.

84. Nel bel mezzo delle trattative don Sturzo e l'on. Giuseppe Micheli si incontrarono con De Vito, per esporre al ministro «il punto di vista dell'Associazione sindacale dei ferrovieri e della Confederazione dei Lavoratori in ordine alle richieste della classe dei ferrovieri». Essi protestarono che il governo avesse iniziato trattative con gli scioperanti «senza sentire contemporaneamente le altre organizzazioni». De Vito precisò – non senza una voluta ambiguità e anzi con una mezza bugia – che il governo si preoccupava uni-

camente di propiziare la ripresa del servizio senza entrare nel merito dei provvedimenti economici, ormai di competenza del Parlamento, e senza svalutare l'opera del personale che non aveva scioperato. Don Sturzo e Micheli ricevettero analoghe assicurazioni dal sottosegretario Grassi, ma poi, evidentemente poco convinti, chiesero un colloquio anche a Nitti, durato tre quarti d'ora, «intorno alle questioni ed ai vari punti di vista dei ferrovieri cattolici nei riguardi dello sciopero che si [andava] componendo»; cfr. *Dal Ministro De Vito a Palazzo Braschi*, in "Il giornale d'Italia", 29 gennaio 1920. A sciopero concluso l'Associazione Sindacale rivendicava tutte le conquiste «economiche e morali» che pretendeva di aver ottenuto «prima e durante lo sciopero», nonché l'azione svolta a tutela dei non scioperanti; cfr. *L'Associazione Sindacale*, in "Il giornale d'Italia", 32 gennaio 1920. Sugli attriti Nitti-popolari in merito al rapporto governo-sindacati e sulla questione ferroviaria, cfr. De Rosa, *Il Partito popolare italiano*, cit., pp. 36-8.

85. Cfr. la relazione "Comizio dei ferrovieri scioperanti alla Casa del Popolo il 29 gennaio 1920 – ore 20" in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Agitazione Ferrovieri. Roma". Sulla stessa linea si poneva il Psi. Giacinto Menotti Serrati, mistificando non poco l'andamento della vertenza, affermava che «lo scopo principale dello sciopero [era stato] totalmente raggiunto» con la virtuale abolizione dell'art. 56 ed esaltava l'accresciuta coscienza di classe dei «proletari del pubblico impiego»; cfr. *Lo Stato ha ceduto*, in "L'Avanti!" 30 gennaio 1920. Che il Psi e lo Sfi scegliessero la linea di enfaticizzare politicamente il risultato della non applicazione dell'art. 56 contro gli scioperanti come l'ottenuta vittoria del pieno diritto di sciopero, è confermato, per così dire, plasticamente da un piccolo, ma colorito episodio che riguardò un gruppo di ferrovieri, il quale si recò all'assemblea romana del 29 gennaio vestito di bianco trasportando una bara con sopra la scritta «Art. 56»; cfr. il fonogramma del questore Mori alla Direzione di ps in data 29 gennaio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Roma. Agitazione ferrovieri". A Milano, in un'assemblea, a detta dello stesso "Avanti!", «nervosa», gli scioperanti attesero le comunicazioni da Roma. Mosca, del Comitato d'azione, inviò un telegramma nel quale si mostrò ottimista, assicurò la difesa di tutte le categorie, compresi gli avventizi, e raccomandò l'attesa degli ordini per la ripresa del lavoro; *Lo sciopero ferroviario. Il grande comizio alla Casa del Popolo*, in "L'Avanti!" (cronaca di Milano), 30 gennaio 1920.

86. Cfr. il fonogramma del 30 gennaio 1920 a firma del questore Mori alla Direzione generale di ps, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Agitazione Ferrovieri. Roma".

87. Cfr. *Comizio di ferrovieri*, in "Il giornale d'Italia", 31 gennaio 1920.

88. Atti Parlamentari, *Senato del Regno, legislatura XXV, 1 sessione 1919-20, Discussioni*, Tornata del 9 febbraio 1920, p. 465.

89. Ivi, p. 467.

90. Le percentuali – assieme a quelle di Bari (6%) e di Napoli (appena il 2%) – in Barbagallo, *Francesco S. Nitti*, cit., p. 358, il quale desume i dati da un rapporto segreto del ministro dei Trasporti spedito in traduzione al Foreign Office dal Consigliere commerciale dell'ambasciata britannica di Roma. Il "Corriere della sera", condividendo l'impossibilità di procedere all'esecuzione dell'art. 56, pena far riprecipitare immediatamente il servizio ferroviario nelle condizioni di disagio dal quale era appena uscito, forniva i seguenti dati, con ogni verosimiglianza di fonte ministeriale: su un totale di 193.147 agenti e impiegati ferroviari, si erano avuti 65.695 scioperanti (pari al 34%), così suddivisi per compartimenti: Torino, 11.623; Milano, 12.012; Venezia, 4.352; Genova, 8.351; Bologna, 10.040; Firenze, 6.992; Ancona, 2.232; Roma, 3.034; Napoli, 557; Bari, 531; Reggio Calabria, 701; Palermo, 1.279; Trento, 1.812; Trieste, 2.179; cfr. *Quanti scioperarono*, in "Corriere della sera", 30 gennaio 1920. Notiamo che, se così fosse, nemmeno la totalità degli iscritti allo Sfi avrebbe seguito la parola d'ordine dello sciopero lanciata dalla propria organizzazione. La relazione per l'anno finanziario 1919-20 delle Fs registra un'astensione di 84.000 agenti di trazione, pari al 65% della consistenza, seguiti da un 59% degli addetti ai veicoli, del 39% al movimento,

del 17% ai lavori, del 4% degli impiegati; cfr. Guadagno, *Cento anni di storia ferroviaria*, cit., p. 65. Infine Pietro Lavino, presidente del Collegio degli ingegneri ferroviari italiani, in un articolo durissimo contro l'autorità politica e la latitanza della direzione aziendale, sostenne che al di sopra della linea ideale Pisa-Ancona lo sciopero fu intensissimo, sensibile tra questa e la linea Napoli-Foggia, quasi nullo al di sotto, con punte di astensione tra i macchinisti e fuochisti intorno al 95-100% nel compartimento di Genova, Bologna, Ancona, Firenze e con la novità della partecipazione non indifferente dei capi deposito; cfr. P. Lanino, *Degli scioperi sulle ferrovie italiane*, suppl. al fasc. nn. 5-8 del "Bollettino della comunicazione", Tip. dell'Unione editrice, Roma 1920.

91. Lanzillo, nell'articolo già da noi citato, si rivelava un acuto osservatore delle dinamiche interne alla triade Sfi-Cgl-Psi, quando ripeteva per il caso dei ferrovieri ciò che gli sembrava essere già accaduto in quello dei postelegrafonici: cioè l'opera di salvataggio svolta dalla Confederazione e dal Psi per disincagliare la vertenza giunta a un pericolosissimo punto morto e praticamente già compromessa. E aggiungeva: «Nella dura questione ferroviaria appare evidente lo sforzo del Partito e della Confederazione di lasciare i ferrovieri in loro balia fino a quando siano prossimi alla sconfitta. I due organismi interverranno al momento critico, d'intesa forse col degno compagno De Vito, per gettare una usurata ancora di salvezza al proletariato ferroviario»; cfr. Lanzillo, *I ferrovieri e il loro movimento*, cit.