

«La storia è un libro
che ha per pagine i secoli».
Ribellismo e scioperi ferroviari
in Italia nel 1920 (II parte)^{*}
di Bruno Tobia

I risultati dello sciopero ferroviario del gennaio 1920 avevano lasciato insoddisfatti maestranze e personale e lo stesso Sindacato Ferrovieri Italiani (Sfi), ma, al tempo stesso, di certo non ne avevano fiaccato la forza. Il governo Nitti, con abile comportamento, era riuscito a contenere l'impatto dell'agitazione dopo i primi tre giorni di sciopero, fino a costringere il Sindacato a venire alla trattativa e a concludere un accordo su una base non tanto dissimile dalle proposte che lo stesso governo aveva inizialmente avanzato per ottenere lo scopo, e però non raggiunto per irremovibile determinazione dello Sfi, di sventare l'agitazione. La vertenza, molto lunga (dieci giorni) e molto accesa (in alcuni compartimenti l'astensione fu altissima e si mantenne elevata dappertutto, escluso il Mezzogiorno), si concluse perciò in un modo che lasciava intravedere tutta la sua provvisorietà: un sindacato insoddisfatto, eppure inalterato nella sua forza, e quindi agitato da robusti spiriti di rivalsa; un governo uscito bene dalla prova affrontata, ma come sfibrato dal confronto e indebolito nella sua maggioranza a causa dell'irritazione dei popolari per l'indifferenza con cui esso aveva considerato le posizioni dell'Alleanza ferrovieri, il sindacato d'ispirazione cristiana vicino al Ppi, a confronto dell'attenzione prestata nei riguardi dello Sfi, organizzazione autonoma, fortemente influenzata dagli anarchici, naturalmente gravitante nell'area di sinistra e perciò simpatizzante con il massimalismo socialista. La situazione continuava dunque a essere critica, tanto più che, su qualche punto di non poco rilievo, toccava adesso alle parti trovare ancora un'intesa più ravvicinata per concretare il concordato sottoscritto (ad esempio l'applicazione delle otto ore a favore di tutte le categorie ferroviarie), mentre sarebbe spettato invece al Parlamento il compito di tradurre in norme di legge altri paragrafi degli accordi sottoscritti (come nel caso della revisione delle tabelle organiche). Non poco cammino restava perciò da compiere per poter sperare di mettere veramente la parola fine alle turbolenze del mondo ferroviario.

Tuttavia la vivace effervesenza da cui fu colpito in modo endemico il comparto delle ferrovie nella primavera del 1920, con punte di vero e proprio, estremo, radicalismo rivendicativo, non fu soltanto, né, soprattutto, principalmente, dovuta alla pressione esercitata dai ferrovieri per imporre l'attuazione delle parti mancanti dell'accordo del 29 gennaio che aveva posto fine allo sciopero. Essa venne determinandosi piuttosto come il prolungamento nel tempo d'un movimento, per certi versi intensificato, che in realtà preesisteva a quello sciopero, riguardante un aspetto politico il quale nulla aveva a che vedere con le questioni normative o economiche che interessavano la categoria: l'impegno antimilitarista dello Sfi, in speciale riferimento all'azione svolta dal sindacato a sostegno della rivoluzione russa e in difesa dalle minacce che le venivano portate dall'esterno per l'aperta ostilità dei governi europei. Certo, già a fine febbraio balzò in primo piano il problema dell'elezione dei rappresentanti del personale nel Consiglio d'Amministrazione delle Fs e il Sindacato compì una svolta astensionista come forma di protesta per il surrettizio aumento da undici a sedici consiglieri attuato dal governo in modo da vanificare il significato e la portata della presenza dei cinque rappresentanti dei ferrovieri¹. Ma non ci sembra casuale che la mobilitazione avvenisse su un punto di spiccato interesse politico e che il Consiglio generale del Sindacato, dopo due giorni di discussioni, il 2 e 3 marzo, decidesse l'astensione dalle elezioni del Consiglio d'Amministrazione e l'avvio d'una campagna d'assemblee delle singole sezioni per sensibilizzare i ferrovieri attorno al testo del decreto governativo che recepiva l'accordo di gennaio, giudicato manchevole, in vista dell'eventuale annuncio di un nuovo sciopero. Un manifesto, lanciato l'8 marzo, chiariva le cose:

Il Consiglio Generale avendo raggiunta la prova che il Governo, dimentico della forza della nostra grande organizzazione, compie una sistematica opera di reazione contro la classe ferroviaria; riconoscendo che nelle condizioni volute dalla burocrazia e decretate dal ministro, il concorso della massa alla votazione dei rappresentanti del Consiglio di Amministrazione, mentre valorizzerebbe una legge immorale, antigiuridica, antisociale, in contrasto col diritto politico di rappresentanza acquisito dalle masse lavoratrici, non si tradurrebbe in una garanzia di tutela dei veri interessi della collettività, ha deliberato di invitare i ferrovieri tutti a non partecipare alle elezioni, lasciando al ministro la responsabilità di una situazione da lui stesso voluta e creata. [...] Si diserti [sic!] le urne addomesticate e corrotte. Si opponga alla propaganda dei venduti la propaganda dei vostri diritti: l'Astensione. [...] L'Organizzazione sa di poter contare sulla vostra compattezza come vi contò nelle dieci gloriose giornate del più grande sciopero mondiale ferroviario che la storia registri².

Era questa una decisione di compromesso che mediava tra una tendenza manifestatasi nel Consiglio generale favorevole a uno sciopero da

attuarsi subito e un'altra, invece propensa a inviare una delegazione a Roma per incontrarsi con Nitti, prima di precipitare le cose³. Il presidente del Consiglio adottò inizialmente una tattica dilatoria e poi il 16 marzo, dopo il rimpasto del proprio governo, avvenuto senz'essere però riuscito a "imbarcare" i popolari nel gabinetto, lasciò che Giuseppe De Nava, il nuovo ministro dei Trasporti fresco di nomina, si accordasse con lo Sfi per la conferma di alcuni punti del vecchio accordo, su un assegno mensile provvisorio e, questione rilevante, sul rinvio delle elezioni del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie⁴. Si può dire che in tal modo Nitti mantenesse su tutti i punti la parola che, in segreto, già aveva dato al Comitato centrale dello Sfi, incontrandolo a Roma in un lungo colloquio l'8 di marzo⁵.

Era un mezzo cedimento del governo e un successo, sia pur parziale, del Sindacato, ma di scarsa importanza poiché o confermava i vecchi accordi o lasciava le cose esattamente come stavano per ciò che riguardava il Consiglio d'Amministrazione. Diverso invece l'esito dell'estenuante trattativa d'aprile per la resa operativa delle otto ore del personale viaggiante e quella per l'istituzione delle commissioni locali per la definizione dei turni dei macchinisti⁶. In questo caso il Sindacato strappava risultati effettivamente positivi, nel quadro degli accordi di gennaio, ma a prezzo di contendere palmo a palmo il terreno del confronto con la controparte. La questione delle tabelle rimaneva poi in alto mare, sicché, irretiti nella tattica dilatoria del governo e stretti dai tempi e dai ritmi non forzabili a volontà imposti dal calendario dell'agenda politica e dei lavori parlamentari, i ferrovieri sentivano crescere la sorda irritazione di chi non vedeva concretarsi ancora del tutto gli accordi siglati, già di per sé ben lungi dall'esser soddisfacenti agli occhi della stragrande maggioranza degli organizzati. Ciò aiuta a comprendere il dispiegarsi continuo e generalizzato di un'intensa agitazione antimilitarista, che certamente possedeva ragioni, impulsi e motivazioni ideologiche sue proprie, ma che svolgeva però anche l'ufficio di far scaricare una tensione politica accumulatasi da gennaio e impossibilitata a trovare un'altra strada per esprimersi compiutamente. In tal modo l'azione in difesa della rivoluzione russa, o quella generica di stampo antimilitarista, venne a intrecciarsi con l'attività rivendicativa per ottenere l'applicazione degli accordi sindacali, sino a sovrapporvisi, finché l'una trapassò nell'altra, finché l'una si confuse con l'altra, creando uno stato di grave malessere endemico nella vita ferroviaria italiana dell'epoca.

Ben noto è il fenomeno di rigetto, di vera e propria violenta avversione che, in un modo quasi istintivo, larghi strati operai, in specie quelli influenzati dagli anarchici e dai socialisti, nutrirono nell'immediato dopoguerra nei confronti di simboli, istituzioni e persone che la guerra

incarnavano, rappresentavano o che la guerra avevano fatto. Giacinto Menotti Serrati, ad appena un anno di distanza dagli avvenimenti dei quali stiamo narrando il filo, e quando ormai già si veniva dispiegando improvvisa e devastatrice l'offensiva del fascismo, ebbe in proposito parole amare di sfiduciata autocritica, per allora consegnate soltanto a uno sfogo privato:

Viviamo giornate angosciose. E non vi è nulla da fare contro tanta impunita prepotenza perché, purtroppo, mentre tutti parlavano di rivoluzione, nessuno la preparava, si preparava anzi il terreno antirivoluzionario aizzando e vituperando i soldati, i carabinieri, le guardie regie, invece di conquistarli. Ora noi siamo le vittime di questa infatuazione rivoluzionaria a parole che ingannò un po' tutti nei mesi andati⁷.

Ed era stato proprio così. Ufficiali derisi e sputacchiati, bandiere vilipesi, interruzioni di ceremonie patriottiche, rifiuto puro e semplice da parte dei ferrovieri di far partire il treno se vi salissero guardie regie, carabinieri, soldati e non solo nell'espletamento delle loro mansioni di servizio, ma pure in quanto privati cittadini che viaggiavano per diporto o per affari privati. Abbiamo raccolto tre testimonianze, fra le molte possibili.

La prima è il testo di una lettera anonima indirizzata al questore di Pisa e trasmessa in copia dal prefetto al ministero dell'Interno, nella quale si esprimeva la protesta di un gruppo di carabinieri della provincia:

Illmo Signor Questore,

Le vengo a dirle che noi sottoscritti Carabinieri dell'Arma di tutta la Provincia di Pisa e tutte le altre provincie del Regno noi non vogliamo assolutamente che i Signori Ferrovieri si debbano permettere a impedire il transito nostro e quello delle Guardie Regie. Oggi voi permettete che loro prendino il comando della forza pubblica, finora siamo stati noi che avevamo mantenuto l'ordine pubblico e sempre vogliamo essere rispettati come per il passato. [...] Si deve permettere che io individui si debbano permettere ad impedire che la forza pubblica non deve viaggiare voi date l'ordine di intervenire a coloro che mancano e vedrete che noi non abbiamo paura a distendere sul suolo del terreno molti individui colpiti da proiettili nostri! quando noi vogliamo intervenire! quando non sarà più tempo. Se i nostri comandi superiori non fanno come noi vogliamo noi pure faremo le guardie Rosse. La prego ascoltare le nostre parole date da noi tutti⁸.

La seconda testimonianza è costituita da una comunicazione inviata alla Direzione generale di Ps dal tenente generale comandante generale dei Carabinieri Carlo Petitti di Roretto:

Si ha l'onore di trascrivere il seguente telegramma pervenuto da Firenze. Come vedesi i ferrovieri, che fino ad ora eransi limitati a non far partire i treni sui quali

salivano agenti della forza pubblica, non hanno più limiti nella loro audace ribellione ai poteri dello Stato, e per conseguenza si ritiene doveroso richiamare l'attenzione di codesto superiore Dicastero sommettendo che – in mancanza di provvedimenti atti ad impedire fatti del genere, che costituiscono una continua grave menomazione del principio di autorità – questo Comando Generale si vedrebbe costretto a sospendere tutti i movimenti in ferrovia di militari dell'Arma da e per la Toscana.

«Oggi quattro sottufficiali Arma e tredici carabinieri transitanti Massa, a 45 minuti da questa città provenienti Milano diretti Catanzaro dovettero scendere dal treno che altrimenti non sarebbe stato fatto proseguire»⁹.

E, infine, si ascolti questa comunicazione telefonica, sempre intercorsa il 21 aprile, tra un non meglio precisato generale che chiama da Firenze e un interlocutore del Comando del Corpo di Stato Maggiore al ministero della Guerra a Roma:

FIRENZE – Vorrei parlare col colonnello Carletti.

ROMA – In questo momento non è in ufficio, chi lo desidera?

FIRENZE – Il Generale [non si comprende il nome] del Corpo d'Armata di Firenze. Lei deve dire al Colonnello Carletti che occorre che il Ministro dia disposizioni per far finire una buona volta quello che succede qui alla stazione di Firenze. È un continuo sfregio alla divisa militare. Si arriva ad impedire ai militari di recarsi in licenza, si esercita la più intollerabile violazione alla libertà individuale. Questo è intollerabile in un Paese retto a libertà.

ROMA – Va benissimo, sig. Generale.

FIRENZE – Deve aggiungere che queste cose al Corpo di Armata non si vogliono più sopportare. Certamente nella città di Roma dove queste cose non si verificano non si ha la nozione di quello che succede qui. Lo scandalo è giunto a tal segno che gli ufficiali minacciano di risentirsi e di reagire. È tutto uno sfregio a chi porta la nostra divisa, mentre i borghesi partono. Ora noi non vogliamo che questo continui ancora né intendiamo toglierci la divisa che abbiamo sempre portato con tanto onore. Ha capito?

ROMA – Ho capito tutto sig. Generale, appena viene il sig. colonnello Carletti riferirò tutto.

FIRENZE – Mi raccomando.

ROMA – Non dubiti¹⁰.

Le testimonianze ci giungono da Pisa, all'epoca noto centro anarchico, e in genere dalla Toscana, regione nella quale lo sciopero ferroviario di gennaio s'era fatto sentire in modo molto sensibile: ancora durante il mese di luglio, a Siena il personale rifiutò di trasportare copie del quotidiano "La Nazione" perché recante articoli ostili all'esperimento bolscevico in Russia¹¹. Tuttavia i comportamenti toscani non rappresentavano l'eccezione, semmai erano soltanto l'espressione esasperata d'un andamento di episodi universalmente diffusi e nei quali la posta della contesa tra

Sindacato e governo era diventata, in quella primavera, il rispetto del principio d'autorità, essendosi trasformato insomma il contrasto in una questione squisitamente politica. Forse che non stava in ciò il senso di quella bandiera rossa, orgogliosamente issata sul muso della locomotiva del treno in viaggio da Venezia a Milano il 1º maggio 1920, durante uno sciopero in sostegno della trattativa sulle otto ore, recante la scritta: «Autorizzato dal sindacato»?¹². E forse che non era in gioco lo stesso principio nel caso accaduto a Brescia, riguardante un treno proveniente dalla Francia, bloccato in quello scalo ferroviario da maggio ad agosto perché carico d'armi destinate alla Romania e che i ferrovieri temevano potessero essere impiegate dalle armate bianche contro la Russia?

Quel treno si ferma a Brescia il 15 maggio: si compone di ventiquattro carri contenenti aeroplani di fabbricazione francese ed è scortato da alcuni militari rumeni. A nulla valgono gli sforzi delle autorità per farlo proseguire, anzi il 16 i ferrovieri dello Sfi, per sventare il rischio di una partenza, entrano in sciopero per due ore e qualche giorno dopo, riuniti in assemblea, decidono di estendere l'ostracismo anche ai treni che trasportano materiale bellico all'interno, prendendo l'impegno di pretendere da allora in poi l'allontanamento del personale che contraddicesse questo deliberato; non solo: spiebano un vagone merci cecoslovacco per accertarsi che contenga effettivamente derrate¹³. La situazione appare subito senza uscita: fermissima la volontà dei ferrovieri di impedire il transito del convoglio, che, seppure fosse riuscito a partire da Brescia, sarebbe stato bloccato a Verona, mentre lo Sfi aveva già diramato ordini alle stazioni di confine per impedire che altri carichi di materiale bellico potessero entrare in Italia; né era una semplice questione di destinazione e neppure circoscritta al caso particolare, ma piuttosto generale e politica, come si arguiva dagli scioperi bianchi scoppiati in vari stabilimenti della zona che producevano armi o munizioni e che suscitarono subito la calda solidarietà dei ferrovieri bresciani¹⁴. Naturalmente non mancò la vibrante protesta dell'Ambasciata francese, ma senza effetti¹⁵. Il treno, infatti, dopo settimane e settimane di sosta forzata, impedito nel proseguire per la sua destinazione, fu alla fine instradato verso Milano, ritornò a Ventimiglia, donde proseguì verso la Francia, compiendo a ritroso il percorso lungo il quale era giunto a Brescia tre mesi prima.¹⁶.

I ferrovieri bresciani nella loro lotta senza quartiere a quel treno per la Romania sentivano profondamente la solidarietà di tutta la classe, senz'altro il convinto sostegno del Partito socialista e l'appoggio dello Sfi¹⁷. Angelo Papetti a nome del Comitato centrale del Sindacato, con ogni evidenza sulla spinta dei fatti di Brescia, inviava una circolare a tutti Comitati sezionali dell'organizzazione nella quale, ribadendo i sentimenti antimilitaristi del Sindacato ferrovieri, lamentava tuttavia che una parte

della «stampa sovversiva» facesse pressione sulla «massa ferroviaria» affinché impedisse il trasporto del materiale bellico per la Polonia e, quindi, contro la Russia comunista. Era compito dello Sfi disciplinare l'azione di boicottaggio, con manifestazioni coordinate affinché raggiungessero il loro effetto e che fossero «precedute dagli accordi con gli organismi nazionali politico-sindacali che primi lanciarono l'appello per la salvezza della Russia rivoluzionaria». Occorreva provocare «la solidarietà ed il consenso di tutto il proletariato italiano attraverso l'espressione dei propri organismi nazionali». Intanto raccomandava di rimanere disciplinati agli ordini dell'organizzazione, che, dopo un convegno chiarificatore e impegnativo per tutte le forze interessate, avrebbe impartito direttive certe e vincolanti, «assolute» diceva, in tutta Italia. Per ora «se in qualche località vi fossero treni già fermati si [lasciassero] pure nei binari morti delle stazioni fino alla nostra nuova comunicazione»¹⁸. Si vede bene come la circolare espresse il desiderio di controllo dello Sfi su azioni coinvolgenti i ferrovieri, ma non programmate dal sindacato e, insieme, come essa rappresentasse la ricerca d'una più ampia e inequivocabile copertura politica. Questa giunse puntuale nel convegno di Milano del 21 maggio promosso dallo Sfi, quando fu approvato un ordine del giorno diretto a far cessare ogni produzione di materiale bellico e per la conversione produttiva delle fabbriche d'armi, ma anche, molto più concretamente, teso a mobilitare tutti i lavoratori dei trasporti per impedire il transito di materiale da guerra verso la Russia. Fu invece respinta, a causa d'una insormontabile opposizione dei rappresentanti della Cgl, l'idea dello Sfi, appoggiata da Errico Malatesta, il capo anarchico attivissimo nell'ambiente ferroviario, d'un impegno formale a favore dello sciopero generale, nel caso di una nuova agitazione ferroviaria¹⁹. Nel comizio tenuto il giorno successivo alla chiusura del convegno, un'assemblea milanese dello Sfi votava un infiammato ordine del giorno nel quale si assommava la richiesta d'una nuova indennità di caro-vita all'invito rivolto a tutti i ferrovieri ad impadronirsi delle ferrovie «attraverso la espropriazione economica e statale diretta e assoluta della borghesia», mentre si plaudiva entusiasticamente al deliberato del convegno di tutte le organizzazioni del proletariato italiano nel quale s'era stabilito «l'arresto di ogni convoglio bellico diretto contro i compagni comunisti russi», dichiarandosi disposti a darne immediata applicazione²⁰. La mobilitazione era prontissima, e non solo a Milano. Fu subito distribuito un volantino della sezione di Torino del Sindacato ferrovieri, stampato su una carta d'un bel rosso acceso, diretto ai Commissari e ai ferrovieri delle stazioni. Diceva:

In dipendenza delle deliberazioni prese [a Milano] il Comitato Centrale vi comunica che la regola assoluta da seguire è questa: *Non permettete né il transito, né la partenza del materiale bellico contro la Russia.*

Assicurava l'appoggio e la difesa del Sindacato in quest'opera di solidarietà da compiersi «con stretta e volontaria disciplina», e concludeva:

Il trionfo dei fratelli di Russia è il trionfo di tutta l'Umanità che lotta per la sua liberazione. *Ferrovieri!* Materiale bellico contro la Russia non deve né partire, né transitare. *Ferrovieri, in guardia!*²¹.

Del resto lo Sfi e le organizzazioni dei lavoratori dei trasporti (al convegno milanese aveva partecipato anche la Federazione dei Lavoratori del Mare di Giulietti) non facevano che seguire e interpretare una larga direttiva internazionale giunta dalla Federazione dei Trasporti già riunitasi a Christiania in congresso dal 15 al 31 marzo 1920, la quale, ricordando come il primo dovere di ogni operaio organizzato fosse quello di «dichiarare guerra alla guerra», aveva sottolineato il compito di «combattere in azione e costantemente il capitalismo e il militarismo»²².

Non v'è dubbio che la Direzione centrale delle Fs e quelle dei compartimenti in periferia furono colte di sorpresa dall'estensione e dall'intensità di questa vivacissima azione di solidarietà verso la Russia dispiegata dai ferrovieri. Al contempo furono prese da un senso di diffusa impotenza. Ascoltiamo un'altra conversazione telefonica, questa volta tra l'ingegner Pedrazzi a Milano, responsabile di quel compartimento, e il commendator Tondelli della Direzione generale delle Ferrovie a Roma:

MILANO – Hanno fermato un altro trasporto a Luino perché carico di automobili.

ROMA – Uno anche a Nabresina ed uno a Monfalcone. Ma perché fermare quello con automobili?

MILANO – Ma questi bolscevichi dicono che tutto ciò che è materiale bellico non deve assolutamente viaggiare. È un affare serio e sarebbe ora che questa storia avesse termine! Che ne pensano alla Direzione generale?

ROMA – Il Direttore generale si stringe nelle spalle anche lui perché non sa che fare. Invia continuamente memoriali al Ministero, ma non fanno niente. Da dove vengono le automobili?

MILANO – Sono della Fiat. Non so per conto di chi. Te lo dirò appena mi sarò informato meglio.

ROMA – Non c'è da fare altro che montarli [*sic!*] e inviarli [*sic!*] per via ordinaria. Fammi saper qualche cosa [...].

MILANO – Va bene. In ogni modo si sa da tutti che il Sindacato ha disposto che tutto ciò che è materiale bellico non deve viaggiare. Per far partire un trasporto con automobili per Piacenza per il nostro esercito sapessi cosa ho dovuto fare...

ROMA – Anche per nostro esercito?

MILANO – Già, dicono che è materiale bellico e non deve viaggiare e che loro non si preoccupano a chi può appartenere.

ROMA – Allora attendo ulteriori informazioni²³.

I due alti funzionari sono evidentemente sotto l'impressione di un movimento potente che da più d'un mese ostacola con successo qualunque trasporto di materiale da guerra, per tema che possa giungere a sostegno della Polonia nel conflitto che l'oppone alla Russia rivoluzionaria²⁴. Siamo forse nel momento del massimo vigore della forza combattiva sprigionata da quell'insieme di agitazioni e di scioperi fioriti durante il biennio 1919-1920, vivissima proiezione d'uno sforzo gigantesco di radicale emancipazione economica e politica della classe operaia italiana, in specie nei suoi reparti più attivi e avanzati: i ferrovieri, certamente, e i metallurgici accanto a loro. Si dovette proprio al movimento di questi ultimi se a Torino, nell'aprile del 1920, fu toccato il vertice del contrasto fra proletariato industriale e proprietari di fabbrica durante il cosiddetto «sciopero delle lancette», contro il ripristino dell'ora legale negli stabilimenti, trasformatosi subito, per volere degli industriali metalmeccanici, in una prova di forza che ebbe come posta il riconoscimento delle Commissioni interne e il ventaglio delle loro attribuzioni, cioè un vero e proprio fatto di potere. Ma il freno sull'allargamento dell'azione, che ha per epicentro Torino, è tirato dalla Cgl e il Psi, nel Consiglio nazionale del partito che si tiene in contemporanea a Milano, non intende allargare lo sciopero generale che sta coinvolgendo la città della Fiat. I metallurgici sono condannati alla disfatta²⁵. Non pare un caso se proprio in questo periodo l'autorità di pubblica sicurezza registri alcuni tentativi, quanto verosimili?, quanto credibili?, di un embrionale organizzazione militare del Psi in vista di uno scoppio rivoluzionario che si sentiva ormai vicino: censire e tener pronti ufficiali e sottufficiali simpatizzanti, invitati a predisporre squadre in armi con uomini in divisa per un assalto alle caserme di cui avrebbero dovuto preoccuparsi specialmente gli arditi; allertare naturalmente posttelegrafo-nici, ferrovieri e metallurgici per tagliare e sabotare le linee telegrafiche e quelle ferrate, occupare le fabbriche²⁶. Sono notizie da assumere con estrema cautela. Quel che è certo, però, è che in questo clima, ancora incandescente, nei primi giorni di giugno si verificò un episodio nella stazione di Cremona destinato ad avere notevolissime ripercussioni e non soltanto sulle dinamiche del conflitto politico e sociale che investiva senza tregua l'universo ferroviario italiano.

Si ricorderà che lo Sfi di Brescia, in un'assemblea durante l'agitazione contro l'inoltro del convoglio carico di armi per la Romania, aveva votato all'unanimità un ordine del giorno con il quale si impegnava a impedire il transito di armi anche all'interno del territorio nazionale e a esigere l'allontanamento del personale che non si uniformasse a questo deliberato. Fu per l'esattezza ciò che accadde, appunto, a Cremona. Alcuni trafiletti apparsi sul "Corriere della sera" non lasciano presagire la gravità degli eventi; sembrano piuttosto le usuali notizie di un sempre più rassegnato

bollettino che dà conto dell'endemica ebollizione dei comparti ferroviari: lo sciopero nelle province di Bari, Foggia e Lecce continua; il servizio è ridotto per Gallipoli, Brindisi e Napoli; un treno si è almeno mosso da Taranto con a bordo il primo ministro greco Eleuterios Venizelos, che ritorna ad Atene dopo la conferenza di San Remo. A Piacenza sarebbero dovuti partire numerosi carabinieri per Cremona, ma tanto i ferrovieri, quanto il personale delle secondarie si sono rifiutati di prestare servizio, sicché i militari hanno dovuto raggiungere la metà in autocarro. E poi, tra le altre, una scarna informazione, datata «Cremona, 9 giugno, notte»:

Un treno carico d'armi, diretto a Terni, creduto dai ferrovieri diretto in Polonia, è stato da essi fermato. Il sottocapo Bergonzoni ha provveduto a farlo proseguire mediante altro personale. I ferrovieri, riuniti oggi alla Camera del Lavoro, hanno deliberato, in seguito a ciò, lo sciopero per ottenere l'allontanamento del funzionario²⁷.

Era accaduto che, in realtà già da dieci giorni, il personale di stazione s'era rifiutato di agganciare alcuni carri che trasportavano tre pezzi d'artiglieria al treno diretto nella città umbra, su istigazione di un manovratore e del guardafreno Silvio Barberi, socialista e dirigente locale dello Sfi. La direzione compartmentale di Milano aveva ordinato di sospendere la spedizione e i carri con il materiale bellico finirono su un binario morto, ma era chiaro che, se fosse giunto l'ordine d'inoltrare il materiale bellico, sarebbe stato immediatamente proclamato lo sciopero ferroviario²⁸. Si era giunti così alla situazione sinteticamente descritta dal «Corriere della sera» nella sua corrispondenza del 9 giugno. Il giorno dopo l'agitazione perdura, nella forma dello sciopero bianco. Tutti i 1200 ferrovieri cremonesi sono presenti al lavoro, ma nessuno di essi ha preso servizio. I treni fermi ai dischi di San Donnino, Codogno, Treviglio non si sono mossi: anzi vengono guardati a vista da squadre di vigilanza formate dal personale che si danno il turno per impedire ogni operazione di scarico. Le merci deteriorabili sono state ritirate, la posta inoltrata mediante camion²⁹. Nei giorni appresso si chiarirono molti particolari. Il capostazione Lino Bergonzoni aveva ricevuto l'ordine di movimento, ma il manovale al quale si era rivolto per l'esecuzione s'era rifiutato, non obbedendo neppure a una disposizione scritta e perciò provocando una sdegnata reazione verbale del suo superiore. Ciò era bastato perché la sezione del Sindacato ferrovieri chiedesse l'allontanamento del sottocapostazione. Era partita un'inchiesta del capo del Compartimento di Milano, da cui Cremona dipendeva, il quale mantenne nel servizio Bergonzoni in un ufficio interno non al contatto del pubblico per sostituire un collega in permesso. Appena però il funzionario tornò al suo usuale servizio la mattina dell'8 i ferrovieri di Cremona

entrarono subito in sciopero, paralizzando le linee del circondario con ripercussioni sino a Brescia, Parma ed Edolo e tentando di coinvolgere anche le province vicine³⁰.

Cremona non tardò a chiedere l'aiuto di Milano. Circolano immediatamente voci e incitamenti alla solidarietà. I ferrovieri milanesi la mattina del 10, rimanendo in stazione, cominciarono a dar segni di volersi mobilitare. Prima però chiesero un incontro con il prefetto e con il Capo del Compartimento, quell'ingegner Pedrazzi di cui già abbiamo apprezzato i giudizi in occasione della vicenda delle automobili Fiat bloccate a Chiasso. L'incontro non fu positivo; anzi i ferrovieri parleranno subito di un atteggiamento duro, sprezzante, in sostanza provocatorio, dell'alto funzionario, il quale rifiutò di assumere qualunque provvedimento nei confronti di Bergonzoni, non ravvisandone alcun motivo, dichiarandosi tutt'al più disposto a far instradare il treno per la Porrettana, e non per Falconara, da dove i ferrovieri temevano che proseguisse alla chetichella fino ad Ancona e di qui poi giungesse via mare in Polonia. Al momento, comunque, i treni arrivano e partono con regolarità. Ma ancora per poco. A mezzogiorno dell'11 giugno, su richiesta dei compagni cremonesi, anche i ferrovieri di Milano proclamarono lo sciopero bianco: le partenze furono sospese, i biglietti rimborsati tra le proteste dei viaggiatori, la stazione fu occupata dalle guardie regie e dai carabinieri. Del resto Renato Soriani, il segretario dello Sfi della Lombardia, l'aveva già preannunciato al prefetto: via via tutte le stazioni si bloccano, con i binari occupati da lunghi convogli, abilmente disposti per ostacolare il transito, mentre i treni in arrivo non raggiungono più la stazione centrale come previsto dalle tabelle orarie, ma si fermano negli scali periferici. Non si riconsegnano nemmeno le valigie nel deposito bagagli. A Rogoredo e Musocco si registrarono incidenti tra viaggiatori e ferrovieri tanto che dovette intervenire la forza pubblica³¹.

Durissimo il commento del "Corriere della sera". Il 12 giugno in un articolo di spalla, dall'eloquente titolo: *Dispotismo ferroviario*, il quotidiano di Luigi Albertini sparava a zero contro lo sciopero cremonese, coinvolgendo nell'invettiva tutta la politica del governo. Era appena finita l'agitazione in Puglia, dove, a Taranto, i ferrovieri avevano deciso di sbarazzarsi di un capodeposito, che ora, con un pretesto analogo, toccava a Cremona, ma evidentemente ciò «era troppo poco per il sabotaggio della circolazione dei treni in Italia: ci voleva qualcosa di più imponente, di più solenne – scriveva il giornale – e l'abbiamo: abbiamo lo sciopero a Milano, il che vuol dire – aggiungeva – la paralisi non solo di un centro importantissimo, ma di tutta una parte vasta e vitale della rete italiana». Il copione veniva sempre rispettato: ad ogni sciopero generale di una città corrispondeva immediatamente anche quello dei relativi ferrovieri;

la circolazione dei treni s'arrestava di fronte a ogni trasporto sospetto d'essere utile a scopi bellici; guardie regie e carabinieri in servizio o militari, magari in licenza, costretti a scendere dalle carrozze, pena l'interruzione delle corse; ovunque fosse un funzionario ligio alla disciplina del proprio impiego piuttosto che al «capriccio di classe», quello doveva essere mandato a casa. Ecco il risultato raggiunto in pochi mesi, dal tempo dello sciopero generale ferroviario di gennaio, mentre appariva chiaro che l'acquiescenza usata in quell'occasione era adesso pagata cara, in un modo però che nessuno avrebbe potuto prevedere così pronto e così disastroso. Impossibile dunque lasciar correre questa nuova forma di dispotismo della classe o, meglio, di una frazione della classe. Anche il partito socialista e il proletariato non potevano restare indifferenti di fronte al problema, poiché non era in gioco «un interesse dello Stato o della borghesia, ma l'interesse di tutti, veramente di tutti»³². Per di più, era difficile trovare una vera spiegazione ad atti così inconsulti, visto che lo stesso Comitato centrale del Sindacato ferrovieri appena quindici giorni prima aveva invitato le sezioni a non abbandonarsi ad azioni locali che potessero vulnerare il principio dell'unità³³.

In vero, la situazione appariva intricata e quanto mai grave: si intrecciava con la crisi del secondo ministero Nitti, destinata a propiziare il ritorno al governo di Giovanni Giolitti. Infatti Nitti era risorto il 22 maggio con un secondo governo da lui presieduto quando l'11 era stato messo in minoranza su una questione procedurale attorno alla votazione di due mozioni di solidarietà a uno sciopero di postini presentate una dai socialisti l'altra dai popolari, in questo caso «discordamene uniti» contro di lui³⁴. Ora però, nonostante che nel governo fossero adesso presenti organicamente due ministri del Ppi (Giulio Rodinò alla Guerra e Giuseppe Micheli all'Agricoltura), e quindi il gabinetto disponesse di un appoggio più convinto e leale da parte del partito di don Sturzo, Nitti non fu in grado di superare lo scoglio dell'abolizione del prezzo politico del pane, onere che pesava come un macigno sul bilancio dello Stato e che egli volle affrontare con l'improvvisa, e improvvista, presentazione di un decreto legge. La mattina del 9 giugno i deputati radical-riformisti decisero la revoca dell'appoggio al governo e nel pomeriggio, durante una tumultuosa seduta della Camera, il presidente del Consiglio annunciò il ritiro del provvedimento e le dimissioni del ministero, che non era giunto così neppure alla prova del voto di fiducia da parte dell'assemblea³⁵. Per questo il «Corriere della sera» allo scoppio dello sciopero di Cremona, esteso a Milano, invocava con forza il ripristino dell'autorità dello Stato nei servizi pubblici, indicandolo come uno dei punti prioritari che qualunque governo (e già faceva il nome di Giolitti) avrebbe dovuto affrontare e supponeva il calcolo furbesco da parte degli scioperanti di

voler approfittare della crisi politica per spuntarla più facilmente sulla controparte³⁶. Se non che l'ipotesi era smentita dai fatti. La debolezza dell'esecutivo si convertiva in una paralisi politica che alla lunga lasciava spazio soltanto allo spirito di rivalsa. Certo, il prefetto di Milano Enrico Flores informava Nitti del fallimento dei suoi sforzi per ridurre alla ragione il Sindacato e dissuadere i ferrovieri dallo sciopero «in attesa dei provvedimenti che saranno adottati dal nuovo Ministero»³⁷; ciò avvalorava senz'altro la tesi del conto fatto dal Sindacato sull'attuale debolezza dell'esecutivo dimissionario, e tuttavia era lo stesso Flores a mettere ben in chiaro le responsabilità di tutti e di ciascuno con un ulteriore fonogramma inviato poche ore più tardi:

Io non ho modo per non far dilagare sciopero ferroviario, già incominciato fra le proteste dei cittadini. Avevo proposto fin da ieri sera al capo compartimento ferroviario e a questo Ministero che fosse dato un momentaneo congedo al capo stazione di Cremona, per allontanarlo da quella stazione, salvo al nuovo Ministro di affrontare la responsabilità dell'allontanamento definitivo e lo sciopero ferroviario. Stamane il Ministero dei LL.PP. [cui era passata la responsabilità politica delle Fs, essendo stato abolito il ministero dei Trasporti, *N.d.A.*] mi ha fatto comunicare di non poter provvedere per il capo stazione perché ciò implicava atto politico che non poteva compiere il Ministero dimissionario. Ma non si è compreso che in tal modo si compie un atto politico anche più grave quale è quello di affrontare lo sciopero. Qui non posso far nulla col capo compartimento che è ostilissimo al personale ed ha voluto provocare lo sciopero per dar prova di autorità e di disciplina. Può essere giovato anche questo criterio, ma applicarlo proprio ora in momenti di crisi mi sembra enorme. Io personalmente ho fatto quanto ho potuto ed ora non posso che attendere i provvedimenti che V. E. crederà di promuovere dal Ministero dei LL.PP.³⁸.

E in serata aggiungeva altri particolari: il movimento ferroviario completamente fermo; il comizio dei ferrovieri che avrebbe addossato tutta la colpa e la responsabilità dell'accaduto a Pedrazzi e proclamato lo sciopero ad oltranza fino all'allontanamento di Bergonzoni; l'impossibilità di provvedere a un servizio ridotto, anche per la preliminare necessità di sgombrare la stazione dai ferrovieri con poca forza a disposizione e a rischio di ripercussioni ancora più gravi, proprio mentre autorevoli cittadini, autorità, e sindaco premevano per una cessazione immediata dello sciopero. Sicché concludeva:

Io non posso che rinnovare mia proposta di mandare il Bergonzoni in trasferta o in congedo per dieci giorni, in modo da allontanarlo da Cremona, salvo al nuovo Ministero decidere definitivamente la questione³⁹.

In verità nella notte tra l'11 e il 12 giugno, poco prima dell'alba al momento

di minor presenza del personale, la stazione di Milano veniva fatta sgombrare dalle guardie regie e dai carabinieri, mentre la truppa prendeva posizione nei punti strategici. Il quadro pomeridiano era «desolante»: una stazione muta, spettrale, con qualche impiegato e qualche caposervizio, mentre fuori, sul piazzale – il “Corriere della sera” toccava qui le corde dello sdegno e della riprovazione – spaesati, incerti ecco aggirarsi i viaggiatori improvvisamente rimasti a terra, e pur impossibilitati a ritornare nei luoghi d’origine; e fra questi, il più patetico di tutti, «un gruppo di poveri emigranti» che rischiava di perdere l’imbarco a Genova⁴⁰.

La sensazione che qualcosa non stesse funzionando a puntino in questa vertenza dovette ben presto farsi strada se non nella coscienza degli scioperanti, almeno in quella dei loro dirigenti, poiché, nelle assiepate assemblee dei ferrovieri tenutesi nel cortile della sede dello Sfi di via S. Gregorio, non si respira né un’aria di tranquilla sicurezza, né tanto meno di trionfo. Piuttosto sono invece assai insistite e fortemente irritate le denunce contro la stampa «borghese» al servizio dei «pescicani» che cerca di mettere l’opinione pubblica contro i ferrovieri ed è evidente l’oscillazione tra propositi conciliativi (se ne fece interprete Ennio Gnudi del Comitato centrale del Sindacato, giunto appositamente da Bologna), frustrati però per l’assoluta intransigenza attribuita a Pedrazzi, e invece le minacce fatte al prefetto di estendere il movimento a tutt’Italia nel caso di una repressione violenta dello sciopero (ne riferì Selvino Passeri); come pure si fa manifesta la distanza che corre tra i motivi dell’agitazione in atto e altri portati in aggiunta con l’evidente proposito di galvanizzare gli animi: dall’avvertenza di allargare le richieste ai temi economici all’incitamento a esser pronti ad assumere la gestione delle ferrovie, fino alla “perorazione” del deputato socialista Livio Agostini per il prossimo avvento della società comunista⁴¹. Del resto l’atteggiamento di Gnudi corrisponde bene a una strategia molto più disponibile e possibilista di quanto non immaginino, e non pratichino in quel momento, gli organizzati. In un colloquio con Flores egli confessava di essere venuto a Milano per comporre la vertenza, ma che al momento non sembrava possibile una conciliazione a causa dello stato d’animo troppo eccitato della massa. Prese l’impegno di non fare estendere lo sciopero, eventualità che dichiarò per altro inevitabile, se in giornata non fosse stata presa nessuna decisione sul trasferimento di Bergonzoni⁴². Era questa minaccia una semplice pressione sulle autorità, poiché in effetti la decisione non venne e lo sciopero non fu esteso. Non solo, il Comitato centrale dello Sfi, riunitosi a Bologna dopo il ritorno dei compagni inviati a Milano, deliberò di mandare a Roma una «commissione» per risolvere le pendenze sindacali in sospeso e tentare un equo compromesso dello sciopero in corso a Milano⁴³. L’impressione è insomma quella dell’oscura coscienza d’un isolamento a cui si cerca di rimediare

con scarsa consapevolezza e approssimativa valutazione dei termini della partita in corso. A ben vedere lo stesso articolo dell’*“Avanti!”*, che replica al punto intervento del *“Corriere”* sul «dispotismo» ferroviario, finì per spostare il discorso su un piano generalissimo, di principio, su un piano che, insomma, non lasciava spazio a discussioni e ammetteva solo o consentimenti o dinieghi assoluti:

I ferrovieri di fronte al dispotismo dello Stato borghese non è che oppongano il loro dispotismo, ma si fanno esecutori di una volontà di classe, sì di classe [...] di una volontà di classe superiore agli interessi della loro categoria. Essi semmai attuano la dittatura proletaria, non il loro dispotismo.

Essi, in quanto «militi dell’Internazionale proletaria», avevano il dovere di difendere la loro vera patria, laddove ovunque si manifestasse la rivoluzione, lo Stato proletario, l’Internazionale:

La lotta di classe non conosce tregue, né mezzi termini. [...] Il trionfo del proletariato mondiale è nella coscienza del fine comune e nella solidarietà internazionale. Oggi lo Stato è il proletariato. [...] Il decreto sul pane, finito così vergognosamente, non è forse la prova più evidente che lo Stato è il proletariato? Ai ferrovieri il proletariato ha affidato il compito di fare da guardia della rivoluzione. Questo compito va assolto, anche contro l’autorità dello Stato borghese⁴⁴.

Messa in questi termini, quelli d’un estremo e alquanto sommario radicalismo ideologico che trasformava un’agitazione politica nel compimento d’una missione storica i cui obiettivi finali, per di più, sembravano ormai stringenti e a portata di mano, non sembrò possibile, a nessuna delle parti in contrasto, giungere a un compromesso: l’una, il Sindacato ferrovieri, perché ubriato dal successo della sua azione di boicottaggio antimilitarista, fortemente appoggiata dal Psi⁴⁵; l’altra, il governo, a causa dell’opposto motivo, per l’estrema debolezza nel quale era precipitata la sua capacità di reazione, che consigliava una linea di prudenza e di piccolo cabotaggio, di sottrazione a responsabilità troppo gravose in attesa di tempi migliori e, soprattutto, nella speranza che, in un modo o nell’altro, la crisi ministeriale trovasse uno sbocco.

Testimonianza di debolezza, e insieme di confusione, fu la linea oscillante tenuta dal governo per la repressione del reato che si compiva, interrompendo il servizio ferroviario e rifiutandosi di portare a destinazione i carichi di materiale bellico. Nitti aveva inviato un telegramma ai prefetti, il n. 10997 del 24 maggio, raccomandando di denunciare gli agenti responsabili del boicottaggio all’autorità giudiziaria, e nello stesso tempo aveva sollecitato l’opinione di quei funzionari nel merito delle opportune misure da prendersi al riguardo. Il risultato non era tale da

riuscire di pieno conforto al presidente del Consiglio, poiché alcuni degli interpellati non si peritavano di avanzare critiche esplicite all'operato della magistratura, che di fronte a fatti sostanzialmente identici non aveva proceduto con criteri costanti. A Genova ci si era avvalsi dell'art. 187 del Codice penale (cioè violenza verso il pubblico ufficiale per costringerlo a fare od omettere un atto del suo ufficio, un reato punibile con la reclusione da tre a trenta mesi); a Pisa, invece, s'era proceduto in base agli art. 178 e 181 (cioè abbandono del proprio ufficio da parte di pubblici ufficiali in numero di tre o più, previo concerto), dando origine a procedimenti diversi: mentre nel caso dell'art. 187 era possibile effettuare l'arresto preventivo, in quello degli art. 178 e 181 era comminata la sola multa. Però in ambedue i casi era possibile procedere per direttissima, ma – si osservava – le procure tendevano, in mancanza di arresti e nei casi dubbi, a seguire la via dell'istruttoria formale, senza contare il fatto che procedere per direttissima contro i ferrovieri avrebbe comportato proprio l'obbligo dell'arresto preventivo e, cioè, di sicuro lo sciopero generale immancabilmente proclamato. Dunque era necessario per il governo, prima di giungere a misure così estreme, attrezzarsi bene in modo di poter fronteggiare le conseguenze dell'agitazione. Un'altra strada suggerita per stroncare il movimento antimilitarista era quella dei provvedimenti disciplinari, in specie la proroga degli aumenti, molto temuta dai ferrovieri, un mezzo che si prestava ad essere graduato e applicato sui grandi numeri, previa un'opportuna diffida pubblica.

Il più duro di tutti si mostrava però l'Ispettore reggente della prefettura di Brescia, «ben consci – scriveva – che i ferrovieri rappresentano ora il più grave pericolo per l'Italia». L'applicazione degli art. 178 e 187 gli sembravano comminare «penalità troppo inadeguate al gravissimo fatto per destare salutare timore». Sarebbe invece stato opportuno stabilire con un decreto legge che in verità ci si trovava di fronte al reato di violenza e resistenza alla forza pubblica, ciò che avrebbe reso possibile l'applicazione dell'art. 190 del Codice penale. Egualmente proponeva di procedere contro i casi di boicottaggio del trasporto di materiali da guerra, in sostituzione dei più blandi art. 178 e 187. A ogni buon conto, nei confronti dei ferrovieri sarebbe occorsa comunque l'immediata applicazione dei prescritti provvedimenti disciplinari, fino a giungere al licenziamento, «cominciando dai capi, e possibilmente dai componenti dei Sindacati che [avevano] dato simili direttive ed [erano] quindi quanto meno colpevoli di istigazione a delinquere»; tutto ciò, prescindendo dalla possibilità d'applicare invece il pesantissimo art. 128, vista l'intenzione tante volte manifestata dai ferrovieri nei loro comizi di voler giungere attraverso il compimento di quei reati al sovertimento delle istituzioni vigenti. Intanto rassicurava il Ministero essere sua cura orientare la stampa

locale in senso sfavorevole ai ferrovieri e predisporre in caso di sciopero generale le squadre di «volonterosi» per sostituire il personale in agitazione, ma con la raccomandazione che i componenti di queste non fossero però poi abbandonati al loro destino, una volta cessato lo sciopero, come purtroppo era accaduto in passato. In sostanza, nell'evenienza d'un nuovo sciopero bianco, occorreva dare immediatamente la sensazione da parte del governo di un «inesorabile rigore verso i colpevoli e soprattutto verso i capi», che nessun provvedimento sarebbe revocato, che gli scioperanti sarebbero stati «definitivamente sostituiti». E affermava sicuro:

Solo infatti con la completa sconfitta degli scioperanti può sperarsi di far funzionare entro breve termine i servizi ferroviari; e in ogni modo qualunque interruzione temporanea sarà preferibile all'attuale condizione di cose, che conduce al dissolvimento. Io ritengo perciò che un solenne e severo monito lanciato fin d'ora dal Governo avrebbe notevole efficacia presso i ferrovieri, troppo ormai sicuri di sfuggire alle sanzioni per intimorirsi dei provvedimenti delle autorità locali. Questo alto monito incoraggerebbe i fedeli e renderebbe perplessi i ribelli.

Terminava esprimendo la certezza di rappresentare con la propria opinione anche quella della «parte sana e vigorosa» della provincia, che, esasperata, invocava contro ferrovieri e postelegrafonici «il più assoluto rigore»⁴⁶.

I prefetti facevano dunque pressione presso il governo affinché assumesse un atteggiamento di maggior fermezza nei confronti del diffuso ribellismo politico nel quale erano cadute le ferrovie italiane in questo scorci di primavera del 1920. Allo stesso tempo esprimevano un disagio evidente, che tra le righe assumeva la veste di un vero e proprio rifiuto di voler sopportare oltre una simile situazione, nei confronti d'uno stato di cose il quale quotidianamente li poneva nella spiacevolissima posizione di chi, dovendo assicurare l'ordinato svolgimento della vita civile in provincia, ne veniva impedito per un'arroganza e una protettività d'atteggiamento dei ferrovieri, le quali restavano nella sostanza impunite, indebolendo così sempre più quella autorevolezza di ruolo dalla quale dipendeva essenzialmente la possibilità di assicurare il pieno espletamento delle loro funzioni d'ufficio. Di qui concetti, parole, immagini che invocavano un diverso uso della forza dello Stato e sollecitavano una protezione della periferia da parte del centro di cui, invece, sentivano, tutta la drammatica carenza. Non si può dire che Nitti corrispondesse in pieno alle loro esigenze. In qualità di ministro dell'Interno inviava una nota al suo collega della Giustizia, Alfredo Falcioni, nella quale – sulla base delle risposte ottenute dai prefetti – lamentava il fatto che l'autorità giudiziaria, alla quale venivano denunciati i ferrovieri colpevoli delle interruzioni del servizio, come da ordini diramati, non procedesse in modo omogeneo su tutto il territorio nazionale, e neppure con la necessaria tempestività e

l'opportuno rigore. Invece sottolineava come, data la natura di quei reati e la gravità delle conseguenze nei riguardi dell'ordine pubblico e della stessa sicurezza dello Stato, l'applicazione delle sanzioni penali perdesse gran parte dell'efficacia se non fosse giunta pronta e immediata. Sollecitava perciò il ministro della Giustizia se non ritenesse il caso di dare istruzioni ai rappresentanti del Pubblico Ministero «per l'uniforme rubricazione dei reati aventi la medesima fisionomia ed un unico movente»⁴⁷. In sostanza Nitti non faceva che “girare” la questione al collega di gabinetto, e non risulta che una qualche misura sia stata presa nel senso da lui indicato, anche perché di lì a pochissimi giorni si aprì la rovinosa crisi politica che lo condusse alle dimissioni e alla sua definitiva uscita di scena.

Comunque fosse di quest'inerzia governativa (o proprio per essa) la situazione a Cremona stagnava. Sembrò in un primo tempo che il sottocapostazione Bergonzoni si dichiarasse disponibile a un trasferimento, e a questo punto ne dettò anche le condizioni: località prescelta Stresa e allontanamento da Cremona insieme a lui anche del suo antagonista, il socialista Barberi, in una sorta di *par condicio* ferroviaria⁴⁸. Ma ben presto scattarono le pressioni per impedire ogni soluzione compromissoria. Il sottocapo di Cremona, infatti, era membro del Sindacato economico ferrovieri e ricevette perciò l'immediato appoggio del segretario Isidoro Provenza, il quale gli inviò un telegramma di questo tenore: «Conferito Capo comportamento e Capo divisione. Non cedere anche di fronte imposizioni ed ordini superiori. Tua condotta altamente ti onora». Il Comitato centrale del sindacato economico da parte sua lanciò un appello ai ferrovieri affinché rimanessero «calmi e tranquilli» al lavoro, dal tono assai battagliero:

Si sciopera a Milano perché a Cremona un collega, che è nostro organizzato [...] ha voluto non venir meno al proprio dovere di funzionario e di cittadino; si sciopera perché si vuole sia consumato a danno di lui un atto di ignobile violenza e di sopraffazione, che annullerebbe, se effettuato, ogni principio dell'autorità dello Stato, calpesterebbe ogni più elementare senso di giustizia codificando il triste principio [...] che la violenza abbia ragione del diritto⁴⁹.

Nei giorni appresso entrò in ulteriore, e ravvicinato, appoggio, anche il Fascio di Cremona, guidato da Roberto Farinacci, e quindi Bergonzoni si apprestò o, meglio, fu costretto – come vedremo – a resistere, ritirando la domanda di trasferimento che aveva in un primo tempo inoltrata. Egli stesso spiegò le ragioni della propria intransigenza al generale Peppino Garibaldi che si era recato a Cremona per convincerlo ad ammorbidente la sua posizione su mandato di ambienti economici milanesi, ma poi, di fronte alle spiegazioni ricevute da Bergonzoni, l'aveva incitato a tener duro⁵⁰. La conseguenza fu un ulteriore inasprimento della vertenza, che

provocò la reazione inviperita del “Corriere della sera” e, se possibile, un suo ulteriore irrigidimento. Già a sciopero appena iniziato il quotidiano di Albertini aveva elencato alcuni episodi che ben testimoniavano a suo avviso la protettiva del Sindacato ferrovieri e i cedimenti dell'amministrazione nei confronti delle sue pretese di ottenere il trasferimento di funzionari non graditi⁵¹. Ora denunciava durissimo ogni episodio di violenza o di cedimento di fronte alla violenza, e ne faceva una sorta di rubrica fissa sulle sue pagine: *Gli assurdi scioperi ferroviari*, oppure *Lo sciopero dei ferrovieri milanesi*, e ancora *Gli scioperi ferroviari e i mezzi per fronteggiarli*⁵². Così, sfilò di fronte agli occhi dei lettori del “Corriere” l’immagine dello sciopero “bianco” di Pisa e quella dei treni da lì deviati o del convoglio con materiale militare bloccato ad Ancona e delle officine ferroviarie di Savona serrate, nonché la scena dei 50 soldati costretti a scendere dal treno che avrebbe dovuto portarli da Ancona a Macerata.

Ma il giornale milanese rendeva pur conto con pignoleria di episodi di reazione allo sciopero, dando notizie dettagliate – e bisogna dire con una qualche, malcelata soddisfazione – di fatti che per la prima volta si manifestavano e in una maniera non sporadica, né isolata. E dunque riferiva degli incidenti alla stazione di Melegnano: un ufficiale, quattro carabinieri e parecchi viaggiatori che si scontrano con tre manovali intenzionati a non far proseguire il treno per Piacenza, con conseguente arresto di uno dei tre; colpi di pistola partiti da un gruppetto di giovanotti accorsi al clamore del tafferuglio, risposta dei carabinieri con spari in aria, ripresa della corsa, e rilascio dell’arrestato alla fermata successiva⁵³; e anche degli scontri di Brescia: i passeggeri provenienti da Verona, impossibilitati a proseguire per Treviglio, prendono a schiaffi, pugni e bastonate alcuni ferrovieri, che sembra li abbiano derisi, poi tentano di espellerli dalla stazione e si dirigono minacciosi verso il deposito delle locomotive per obbligare qualche macchinista a partire, essendone impediti dalla guardie regie, sicchè il treno riparte con quattro ore di ritardo condotto dal Genio militare; del tafferuglio tra operai e operaie, da un lato, e, dall’altro, il conducente di un treno che era giunto a Torino Porta Nuova con ritardo attribuito da quei pendolari a manovre ostruzionistiche. Più curioso di tutti, ma anche il più grave, il caso di Lonigo, in provincia di Verona. Parecchi ginnasti veronesi e milanesi vi si erano recati per alcune gare. Non volendo restare intrappolati dallo sciopero, formarono un convoglio tranviario con tanto di locomotiva e due vetture, fra gli applausi di moltissimi commercianti che dovevano raggiungere Verona per il mercato, riuscendo a manovrarlo sino a San Bonifacio. Qui un gruppo di scioperanti tentò d’ostacolare l’azione degli improvvisati tramvieri, ma ginnasti e viaggiatori reagirono, minacciando gli operai con rivoltelle e bastoni⁵⁴. Impressionante cronaca giornalistica, che lascia intravedere un’Italia

sconcertata, esasperata, attraversata da odi profondi, preda di rabbie improvvise, mossa da risentimenti potenti e indomabili, in cui persone e gruppi oppongono le proprie pretese alla ragione degli altri, e nella quale, smarrite bussola e norma di una comune, normale convivenza, spuntano, come dal nulla, bastoni, pistole e si accende la rissa⁵⁵.

Il “Corriere” aveva tuttavia pur anche parole di cautelosa speranza in una reazione più forte da parte del nuovo governo che ora si annunciava, quello di Giolitti, intravedendo nella pressoché certa conferma di Peano ai Lavori pubblici un segnale importante in quella direzione: Peano che aveva saputo resistere alle imposizioni dei ferrovieri pugliesi e torinesi, ai quali non aveva pagato le ore di sciopero, e che così ben conosceva il caso di Cremona⁵⁶. Tanto più che altri segnali di spontanea reazione della società civile s’intravedevano all’orizzonte, sintomo anch’essi di un clima indubbiamente mutato. Uno assai duro. Il Consiglio dell’Ordine degli avvocati votava unanimemente un ordine del giorno in cui vituperava la sistematica offesa alla legge e all’autorità dello Stato e decideva di comunicare il proprio deliberato a tutti gli altri ordini professionali per promuovere con essi «una unione di spiriti e di forze e concordia d’azione che valga a risollevarre il Paese dalla terribile situazione con la quale si tenta[va] di esaurirlo e di dissolverlo». Un altro ancora improntato a uno spirito conciliativo. L’Unione nazionale tra i viaggiatori e i rappresentanti di commercio comunicava di aver fatto un tentativo di mediazione presso il comitato d’agitazione dei ferrovieri e non dubitava di qualche spiraglio positivo; perciò il suo Segretario generale aveva telegrafato al presidente del Consiglio, «tenendosi a disposizione delle parti per facilitare un sollecito accordo». Ma bisogna ricordare ancora il telegramma del presidente della Camera di Commercio di Cremona inviato a Nitti, che, pur non entrando nel merito della vertenza, protestava vivamente col governo «per mancati provvedimenti atti a mantenere continuità vitali servizio pubblico» e ammoniva sul fatto che «le competizioni di qualunque natura [avrebbero dovuto] trovare equa soluzione all’infuori sospensione servizi interesse generale», mentre ricordava che «le classi commerciali industriali [invocavano] legislazione capace tutelare ad un tempo diritti di tutte le classi et garantire funzionamento servizi statali»⁵⁷. Né si mossero soltanto associazioni. Semmai singoli cittadini, non frenati dall’opportuna cautela che per forza di cose deve trattenere istituzioni o sodalizi ufficiali, manifestarono con una veemenza incontrollata tutta la loro collera verso i ferrovieri in sciopero. «Un gruppo di interessati per il bene della Nazione» scrisse al neo presidente del Consiglio Giolitti una lettera da Milano il 16 giugno, viva testimonianza sentimentale contro gli scioperanti e, insieme, segno della speranza d’un mutamento di politica suscitato dal suo avvento al potere.

Noi sottoscritti meravigliati del modo che tengono i ferrovieri ed altri impiegati governativi coi continui scioperi che tutto serve a portare disagi materiali e morali ed a screditare la nostra cara Italia presso le altre nazioni, ne facciamo le nostre severe lagnanze. Del modo che il Governo si lascia sopraffarre dai partiti anarchici e socialisti, e non compongono qualche provvedimento serio, cioè una legge severa che proibisca i sobbillatori [*sic!*] e che siano puniti ed all'occorrenza fucilati, come fece Crispi nei fatti di Sicilia. Sono molti mesi che si prosegue [*sic!*] a questo modo con gran discapito di interesse e disturbata la quiete [*sic!*] della Nazione. Possibile che nessuno veda e provveda? Vogliamo sperare che il nuovo Capo del Ministero emana una legge severa e che proibisca alla camera del lavoro comizi per sobillare tutte le classi dei lavoratori, istigando sempre scioperi e scioperare. Ne facciamo quindi all'Ill.mo Sig. Presidente caloroso appello e calda preghiera di provvedere. Ossequi⁸.

Che i firmatari evocassero proprio i fasci siciliani e l'esempio di Crispi suona come un inconsapevole e beffardo incitamento uscito dalle bocche di chi, forse troppo offuscato dalla rabbia, e perciò dimentico delle più elementari nozioni della storia patria, si appellava all'uomo che su tutti s'era precisamente opposto a Crispi e che dalla crisi reazionaria di fine secolo aveva saputo trarre il Paese, avviandolo in un cammino di allargamento e sviluppo liberali. E appare puranche segno alquanto sinistro dei tempi.

Sta di fatto che l'insofferenza si allargava e coinvolgeva gli stessi funzionari delle ferrovie, influenzandone i giudizi e, per quanto possibile, anche il modo di procedere. Si respira un'aria nuova. Pedrazzi in una conversazione con Roma (al telefono è il commendator Viglione della Direzione generale) si sfogò senza mezzi termini, annunciando di aver «spazzato» via tutte le stazioni da chi faceva lo sciopero bianco, in attesa dei macchinisti del Genio e della Marina per ripristinare un minimo di servizi, e riferiva dell'irritazione di Soriani contro di lui perché una buona volta aveva «messo i piedi al muro», non aveva ingoiato le prepotenze, tanto da essere oggetto d'una campagna di stampa e nei comizi tesa a chiedere il suo trasferimento, ma aggiungeva, accalorandosi: «io ringrazio iddio e lo bacio in fronte se riuscirà a ottenere questo, perché non ne posso proprio più... Questo sciopero per me è una liberazione, mi sento leggero... poter combattere un po' con armi buone contro questi ricattatori», mentre l'interlocutore romano lo rassicurava: «Ad ogni modo questa volta teniamo duro»⁹. Ancor più rivelatrice di vecchie abitudini, per inerzia dure a morire, e però anche del clima mutato, è questa conversazione tra il commendator Porro, Direttore compartmentale di Genova, e l'ingegner Carlo Crova della Direzione generale a Roma, il quale dopo tre mesi sarebbe stato nominato Direttore generale al posto di De Corné. A Genova è in corso un compattissimo sciopero bianco¹⁰. Due ferrovieri hanno abbandonato una locomotiva; Crova si informa:

ROMA – Ma li avrai sospesi dal servizio, dopo aver sviato la macchina se ne vanno via e la piantano?

GENOVA – L'hanno abbandonata, sono andati al deposito per chiamare operai; gli operai non si sono mossi e loro sono stati lì.

ROMA – Tu chiama il commissario dipartimentale e li fai denunciare per avere abbandonato la locomotiva dopo averla fatta sviare, li denunci subito per direttissima al procuratore del Re.

GENOVA – Va bene.

ROMA – A questi funzionari diamo la gratificazione. Ti manderò l'autorizzazione, ma intanto comincialaglielo a dire che gli abbiamo approvato la gratificazione.

GENOVA – Bene.

ROMA – Hai cominciato a denunciare? Comincia subito, e per quelli dello sciopero bianco prendi accordi con le autorità affinché abbandonino il posto e falli cacciare via con la forza, non è ammissibile che facciano sciopero e li teniamo sul posto, si caccino fuori con la forza.

GENOVA – Va bene ho capito, provvederemo subito.

ROMA – Non perder tempo.

GENOVA – Perché noi giorno per giorno perdiamo macchine e locomotori.

ROMA – Se ci hai personale in pensione assumilo subito dandogli tutto quello che vogliono di stipendio, 50... 60 lire al giorno finché non sono sistemati. Se ne hai bisogno tu bene, altrimenti mandali a Milano quelli che non adoperi tu.

GENOVA – Va bene, ho capito.

ROMA – Comincia ad assumere e dopo due giorni applica la circolare... si spendono.

GENOVA – La circolare non l'ho vista.

ROMA – Come non l'hai vista? Non hai avuto la circolare degli scioperi?

GENOVA – Quella sì.

ROMA – E dopo due giorni comincia la sospensione dal servizio.

GENOVA – Volevamo sapere se quello che è detto in quella circolare riservata dovevamo applicarlo subito.

ROMA – Ma sì capisce!... non sei buono a leggerla?

GENOVA – Sì, ma siccome ce n'è un'altra che dice di sospenderli solo dalla paga...

ROMA – Ma leggi bene, leggi chiaro per Dio!

GENOVA – Credevamo che per sciopero si intendesse lo sciopero generale.

ROMA – Ma non mi importa nulla se generale o no, applica la circolare.

GENOVA – Va bene. Addio⁶¹.

Linea dura, dunque. Pedrazzi, di fronte all'ipotesi di uno sciopero generale non ha dubbi: mobilità immediata, farla finita con questa «scaramuccia» e dare «battaglia campale». Tondelli è d'accordo e, anzi, rincara la dose: a Trieste siamo appoggiati dall'opinione pubblica, ma – si chiede – «quando cominceranno a prenderli a bastonate a più non posso?». Pedrazzi consente e ricorda di aver già innestato una campagna di stampa che sta dando i suoi frutti⁶². Il 13 giugno i due si sentono per ben tre

volte. Discutono di come premiare i ferrovieri rimasti al lavoro, di come contestare l'assenza arbitraria dal servizio a quelli che hanno incrociato le braccia e che tuttavia hanno fatto lo sciopero bianco, cioè sono rimasti sul posto di lavoro, non assentandosene per loro volontà, ma essendone stati allontanati dalla forza pubblica, di come meglio fare affidamento sugli agenti aderenti al Sindacato economico per sostenere un membro del quale si è affrontato lo sciopero e di come coinvolgere nel lavoro gli iscritti all'Alleanza ferrovieri, di come utilizzare la disponibilità dei capi-stazione milanesi, i quali in un ordine del giorno si dichiaravano pronti a tornare al lavoro, se adeguatamente protetti dalle autorità⁶³. Il giorno successivo, infine, mentre cresce la preoccupazione per l'eventualità di uno sciopero generale a cui si pensa di far fronte con la militarizzazione dei ferrovieri, s'interrogano sul da farsi, perplessi per la mancanza di direttive politiche e in assenza di chiarezza sul successore al ministero dei Lavori pubblici⁶⁴.

Sono, in fondo, le medesime preoccupazioni che agitano la mente di Albertini. Il direttore del *"Corriere della sera"* non sa spiegarsi il ritardo con cui si procede alla costituzione del nuovo ministero, essendo evidente la convergenza generale sul nome di Giolitti e pesando sul Paese la questione dell'Albania (dove nostre truppe di stanza erano minacciate da bande di insorti locali) e quella ferroviaria. Tanto più che si era ormai alla paralisi, avendo Peano delegato in tutto e per tutto la vertenza di Cremona alla Direzione delle Fs, poiché, sosteneva, un ministero dimissionario non era legittimato ad assumere una forte iniziativa politica. D'altra parte, seppur era vero che l'agitazione contro Nitti aveva la sua causa principale nel malfunzionamento dei servizi pubblici – il primo problema che il nuovo governo avrebbe dovuto affrontare – restava il fatto che Peano stesso non si nascondeva l'estrema difficoltà di muoversi, sottolineando la necessità di preparare l'opinione pubblica a reagire ai soprusi dei ferrovieri. Comunque l'intenzione restava quella di non trasferire Bergonzoni, di non pagare le ore scioperate, così come non lo erano state a Bari e a Torino, di prepararsi a ogni eventualità, poichè i socialisti sembravano esser decisi a dare battaglia sulla questione degli scioperi ferroviari⁶⁵. In una lunga conversazione con Giovanni Amendola che si trovava a Roma, tutta incentrata sulle difficoltà di formare il governo in quel momento e con quella Camera, nonostante la consueta «abilità volpina» di Giolitti, Albertini da Milano auspicava una svolta. Si respira un'atmosfera d'ultima spiaggia:

MILANO – Ma qui non è questione di andare avanti... la situazione attuale è questa: o si fa un atto di energia suprema... o si fa quello che hanno fatto gli altri e allora è la continuazione della scesa... con la possibilità del precipizio...

ROMA – Lo so... lo vedo...

MILANO – Se no è finita...

ROMA – L'affare dei ferrovieri dimostra chiaramente che l'Italia...

MILANO – La cosa dei ferrovieri è terribile...

ROMA – L'altro [Nitti] dimostra di non aver capito che fino a che i ferrovieri ottenevano... lui e il Paese acquistava [*sic!*] la quiete di un giorno... ma rovinava l'Italia... perché dando evidenti e manifesti segni di debolezza adesso...

MILANO – Ma è questione che facendo questo lui rimandava sempre la battaglia e sempre in peggiori condizioni.

ROMA – Eh, che vuole! Quanto a questo la battaglia con quella gente là deve essere sempre accettata in condizioni peggiori... pessime... secondo me decidendosi a dare battaglia bisognerebbe prima fare appello alla resistenza ed allo spirito di sacrificio del Paese oltre che fare un gesto che dimostri l'uso di una grande energia...

Lo sciopero a Milano non terminava e in questo v'era anche la responsabilità di Nitti che voleva lasciare la patata bollente a Giolitti. E tuttavia, a parere di Albertini, era indispensabile ormai ingaggiare la battaglia per uscire da un degrado continuo, da una vera e propria rivoluzione, sia pure, commentava Amendola, una rivoluzione «sotto una forma tutta sua», sotto un aspetto che non era affatto quello classico⁶⁶.

Sappiamo bene come il "Corriere" seguisse con puntigliosità la linea dettata dal suo direttore, mettendo in luce i disservizi insopportabili determinati dallo sciopero milanese, le proteste dei viaggiatori, gli incidenti provocati e, quindi, dobbiamo pensare lo facesse anche con una qualche enfatica sottolineatura. Sta di fatto però che lo stesso Sfi sentiva ormai il crescente isolamento nel quale s'era cacciato, con la copertura concessa senza nessun beneficio d'inventario all'agitazione cremonese. Alcuni membri del Comitato centrale deplorarono ormai apertamente, seppur soltanto in una riunione interna, il metodo, invalso in alcune sezioni del Sindacato d'arrogarsi il diritto di proclamare sciopero senza la preventiva autorizzazione del centro. E pensavano persino alla possibilità di procedere all'espulsione degli indisciplinati per il danno che procuravano all'organizzazione⁶⁷. Del resto, in un'importante riunione romana del Consiglio generale dello Sfi, tenutasi alla Casa del Popolo il 16 giugno, s'era alzata la riprovazione dello stesso Consiglio su varie agitazioni, tra cui quella di Milano, anche se il Sindacato decideva tuttavia di assumersene la responsabilità per non entrare in contrasto con i centri ferrovieri in lotta, deliberando, comunque, di inviare circolari alle varie sezioni affinché non entrassero mai più in movimento senza il beneplacito del Comitato centrale. Sembrò che, per il caso milanese, i ferrovieri di lì avessero in effetti domandato l'autorizzazione al Comitato centrale residente a Bologna, il quale, tramite un suo membro, la rilasciò senza

consultare tutti gli altri componenti dell'organismo. Il risultato fu che il Consiglio generale, al punto in cui erano giunte le cose, non poté che approvare l'operato del Comitato centrale, pur mostrandosi in maggioranza contrario all'agitazione⁶⁸. Chiaramente emersero perciò i tentativi dello Sfi di uscire dalla sua difficoltà, il più importante dei quali fu l'appoggio dato a una iniziativa di mediazione, un vero e proprio passo verso Bergonzoni, da parte di alcuni colleghi, non iscritti a nessun sindacato, ma suoi amici, che, su mandato d'un'assemblea di capistazione, svoltasi il 17 giugno a Milano, avevano deciso di recarsi a Cremona per sondarlo sulla possibilità d'un compromesso. Ma nel pomeriggio s'era diffusa la notizia che trattative erano in corso tra un rappresentante degli industriali e Pedrazzi, le quali probabilmente avrebbero messo fine all'agitazione sulla base del trasferimento di Bergonzoni in una località a lui favorevole in cambio dell'immediato ritorno al lavoro. Evidentemente si trattava della ripresa dell'idea, già ventilatasi all'inizio dello sciopero, di destinare il funzionario a Stresa. Tuttavia Pedrazzi – con una decisione sommamente provocatoria – era disposto a concedere a Bergonzoni un solo giorno d'assenza per compiere il trasloco. La commissione dei capistazione milanesi, senza consultarsi con Pedrazzi, decise di partire comunque alla volta di Cremona per conoscere le intenzioni di Bergonzoni al riguardo⁶⁹. A questo punto le versioni disponibili sulla vicenda divergono. Secondo quella fornita dalla commissione, Bergonzoni era stato avvisato del fatto che sarebbe giunto a Cremona anche Soriani, inviato là proprio per convincere il Sindacato locale ad accettare il compromesso e che il sottocapo avrebbe addirittura chiesto garanzie contro eventuali rappresaglie, compilando la domanda di trasferimento consegnata alla commissione affinché l'inoltrasse a Pedrazzi. Il Sindacato economico, invece, sosteneva esser stata proprio la commissione ad aver domandato a Pedrazzi che concedesse ventiquattr'ore di congedo a Bergonzoni, affinché il lavoro a Cremona potesse riprendere in assenza del funzionario contestato, ricevendone un rifiuto dopo una consultazione con Roma. Essa però non s'era data per vinta e aveva ingannato Bergonzoni, facendogli credere l'esatto opposto: che, cioè, Pedrazzi aveva deciso di allontanarlo per ventiquattr'ore per porre fine allo sciopero. Il sottocapostazione, sconcertato e timoroso delle possibili rappresaglie, sentendosi abbandonato da Milano e da Roma, s'era visto, quasi costretto dalle circostanze, a chiedere il trasferimento. Ma la subdola manovra era stata sventata dallo stesso Bergonzoni il quale, veduto Soriani, finora rimasto nascosto, risalire in macchina per tornare a Milano e comprendendo d'essere stato ingannato, telefonò subito a Pedrazzi, ritirando la domanda di trasferimento⁷⁰.

Per la verità le cose stavano in un modo assai diverso. Non appena informato del ritiro della domanda di trasferimento, il Comitato centrale

dello Sfi inviò a Cremona un amico intimo di Bergonzoni, un altro capostazione, tal Catalani, per conoscere le ragioni del gesto. Questi appurava finalmente l'autentico motivo del contraddittorio comportamento del collega, sottoposto «alla continua pressione fattagli dal partito [sic!] Fascista di cui [era] aderente» e da quella congiunta di Peppino Garibaldi, il quale gli aveva intimato di non andar via da Cremona⁷¹. La mediazione perciò falliva, ribadendosi gli scioperanti nella convinzione di dover difendere i punti, ritenuti irrinunciabili, per chiudere la vertenza, e, innanzitutto, la presa d'atto della domanda di trasferimento di Bergonzoni, tale e quale com'egli l'aveva originariamente comunicata ai suoi amici di Milano⁷². Il sottocapostazione di Cremona era così costretto a secondare fino in fondo il suo destino, capro espiatorio d'una agitazione della quale non avrebbe di certo mai potuto immaginare la dirompente portata; e, allo stesso tempo, fu obbligato a rimanere fermo sul bastione della resistenza, agitando la bandiera non ammainabile di tutti coloro che erano scesi in campo contro lo sciopero ferroviario. Al massimo gli fu concesso di inviare una lettera al segretario del suo sindacato, Provenza, giudicata dal «Popolo d'Italia» un alto documento di civismo, di fierezza e di dignità, nella quale denunciava una salute ormai scossa dalle prove sopportate, dichiarava la sua volontà di rimanere un po' appartato, anche per poter assistere la moglie inferma, e assicurava che avrebbe chiesto un trasferimento, per esempio in Riviera, ma a condizione che gli scioperanti avessero ripreso il servizio e soltanto dopo che l'avessero fatto⁷³.

Così, fallita la conciliazione, messo da parte il possibilista Soriani, la vertenza fu presa in mano direttamente da Linceo Cicognani e da Dante Mosca, membri del Comitato centrale: fu proclamato lo sciopero a oltranza, esteso ormai anche alle secondarie⁷⁴. Nel frattempo però il prefetto Flores, per parte sua, non era rimasto con le mani in mano, pubblicando un decreto che consentiva il trasporto delle persone anche agli autocarri autorizzati solo al trasporto merci e convocando in prefettura una riunione delle autorità militari, al fine di studiare la possibilità di organizzare squadre di civili volontari armati e stipendiati (ne erano disponibili circa mille, messi a disposizione da comitati di industriali, dai nazionalisti e dagli arditi), poste sotto lo stretto controllo dell'autorità politica e inquadrate dall'esercito, per coadiuvare la truppa mostratasi numericamente insufficiente, e ciò secondo un suggerimento dello stesso governo vecchio di alcuni mesi, nella non peregrina ipotesi di trovarsi prima o poi a dover fronteggiare un altro sciopero generale ferroviario⁷⁵. E neppure il nuovo governo di Giolitti restava inerte. Un Consiglio dei ministri il 21 giugno, con l'intervento dei titolari degli Affari Esteri, della Marina, della Guerra, dei Lavori Pubblici, del Commissario agli approvvigionamenti, dei Capi di Stato maggiore della Marina e dell'Esercito, e

con De Corné e Crova, mostrava fermezza nel voler ripristinare l'ordine ferroviario e assicurare i rifornimenti alle città colpite dallo sciopero, dichiarandosi pronto a far fronte all'eventuale sciopero generale, anche con il ricorso dell'art. 56 del regolamento ferroviario che autorizzava il licenziamento del personale che avesse abbandonato il servizio⁷⁶. La situazione era dunque giunta a uno stallo. Si comprende bene perciò l'intenzione del Comitato centrale dello Sfi di forzare le cose, una volta appurato che la vertenza sembrava esser stata sul punto di accomodarsi e che soltanto l'intervento del fascismo cremonese aveva mandato a monte l'accordo. Almeno questa era la valutazione del Comitato. Scartata l'ipotesi dello sciopero generale (il che la dice lunga sull'isolamento di cui evidentemente si sentiva circondata la dirigenza del Sindacato), l'idea fu quella di lanciare, stampando un numero straordinario dell'*"Avanti!"*, una grande manifestazione di solidarietà nei confronti dei ferrovieri in lotta da parte di tutto il proletariato milanese, con un comizio fissato all'Arena di Milano per le ore 16 di martedì 22 giugno dalla Camera del lavoro, dalla Cgl e dalla direzione del Psi⁷⁷. Lo Sfi pubblicò un manifesto: «I ferrovieri – diceva – non lottano per un loro puntiglio, ma per la libertà e per la pace di tutti i popoli»⁷⁸.

Il clima in città non era certo dei più tranquilli. Ci si dà subito da fare per coinvolgere operai, elettrici, tramvieri e portarli al comizio, in una Milano da giorni sovraeccitata, percorsa da gruppi in radicale antagonismo tra loro, dove come per incanto spuntano in mano ai contendenti pistole, sassi e coltelli⁷⁹. Perciò i cortei di operai usciti dalle fabbriche alle 17, e che si formano in centro, marciando verso il concentramento all'Arena, sono particolarmente combattivi, rumorosi, variopinti nelle loro bandiere rosse, punteggiati di cartelli con scritte rivoluzionarie: i dimostranti cantano inni e gridano «a morte la borghesia». Qualche piccolo incidente di nessun conto (solo alcuni vetri rotti) ed ecco alcune decine di migliaia di persone radunate sotto il Pulvinare: è il luogo del comizio principale; altri se ne tengono qua e là nel parco. Una decina di oratori s'avvicendano sul palco dell'Arena (fra gli altri, Malatesta, Luigi Repossi per i socialisti, Soriani, l'anarchico Armando Borghi, segretario dell'Unione sindacale italiana), inneggiando alla forza degli scioperanti, lodando la maturità rivoluzionaria del proletariato milanese, assicurando sulla viltà d'una borghesia ormai moribonda; Cicognani ha parole importanti: respinge sia l'idea di un'estensione dello sciopero dei ferrovieri sia quella di uno sciopero generale cittadino di solidarietà; per questa basta la manifestazione in corso. L'intenzione della dirigenza sindacale è evidente: cominciare a disinnestare, anche nell'animo degli scioperanti, il detonatore d'una vertenza esplosiva che ormai s'intende comunque chiudere. Ma Cicognani si fa delle illusioni. Infatti ecco che, durante uno dei comizi

secondari, scoppia un grave incidente. Un giovane operaio, scambiato per un poliziotto, viene percosso e accoltellato. È soltanto l'inizio d'una serata che volge in tragedia. Mentre i manifestanti escono dall'Arena scatta una grave provocazione: un individuo getta tre o quattro petardi contro la folla e poi si dà alla fuga. Alcuni cadono feriti, altri rispondono alla cieca con delle rivoltellate; in via Legnano è fermata un'automobile e la si incendia. Non solo, un agente e un commissario sono fatti segno a colpi di pistola: si rifugiano in un ristorante, tosto invaso dai dimostranti, i quali, colpiti nuovamente a randellate e a pistolettate il commissario, distruggono il locale, incendiandolo, e ostacolano poi l'autopompa dei vigili del fuoco che accorre. Sopraggiungono un'autoblindo e un autocarro di guardie regie e la folla si dà alla fuga.

Intanto il grosso dei dimostranti, ignari dell'accaduto, terminato il comizio, defluiva pacificamente dall'Arena in direzione di via Dante. Giovanni Bensi, segretario della Camera del lavoro, e Fiorio, della sezione del Psi di Milano, parlamentano con il commissario Prezioso che ha fatto disporre un cordone di guardie per impedire l'accesso al centro: in piazza Duomo sono infatti concentrati forti gruppi di fascisti. I due dirigenti operai tornano dunque indietro: progettano un supplemento di comizio di fronte al Castello, per trattenere la folla e impedirne il proibito deflusso verso piazza del Duomo. Ma ecco che, giunti al largo Cairoli, s'imbattono in un gruppetto di anarchici e di sindacalisti che vogliono avanzare a ogni costo. Fra questi pare vi siano elementi del tutto estranei alla manifestazione. Bensi è sopraffatto. Alcuni esagitati si slanciano, brandendo le armi. Il cordone dei carabinieri avanza da via Giulini verso il fondo di via Dante con le sciabole sguainate. Il rituale squillo di tromba e la folla si sbanda. Dal gruppo di anarchici e di sindacalisti, l'unico rimasto sulla via, si fa fuoco. Un carabiniere è colpito, tutti gli altri caricano i dimostranti. Nel fuggi fuggi, via San Vincenzino si trasforma nel luogo d'una battaglia che dura oltre un'ora: feriti dall'una parte e dall'altra, tiro di bombe per mano dei dimostranti, accenno di barricata, richiesta di intervento della truppa a baionetta inastata. I soldati sparano in alto a intervalli, avanzando, ma i carabinieri tirano ad altezza d'uomo in direzione del monumento a Garibaldi, dietro il quale si riparano i dimostranti, rispondendo al fuoco, ma poi si disperdono definitivamente all'arrivo di due camion e di tre autoblindo, piene zeppe di guardie regie che, balzate a terra, compiono gli ultimi rastrellamenti, procedono ai fermi e agli arresti, qualche centinaio, tra questi anche quelli di Ernesto Schiavello, dell'esecutivo della Camera del lavoro, e di Borghi. Alle 20 la calma è ristabilita nella zona e i primi passanti possono circolare tra gli agenti della forza pubblica, sia pure mostrando le mani ben alzate sopra la testa; ma il bilancio è pesantissimo: tre morti, tutti fra i dimostranti, e

50 feriti. Però non tutti i fuochi di guerriglia si spengono. Alle 23 alcuni teppisti sfondarono la saracinesca di un negozio in corso Buenos Aires, saccheggiandolo e poi ingaggiando una sparatoria contro la guardia regia subito accorsa: sul terreno rimasero un passante appena uscito dal cinema, esanime, e tre feriti. L'esito drammatico della manifestazione ha esaltato, con ogni evidenza, il sentimento d'odio nei confronti delle forze dell'ordine – in specie dei carabinieri – che cova, non mai spento, nell'animo di quanti ne fanno il simbolo disprezzato di un'autorità non riconosciuta e il suo cieco strumento di repressione. Né bastava.

A Greco il giorno dopo, a mezzogiorno, si verifica una sparatoria tra un gruppo di persone, improvvisamente assembratosi, e due carabinieri. Ma già alle 9, in via Padova a un capitano era stata sottratta la pistola e verso le ore 8 un altro carabiniere, che proveniva da Monza in bicicletta, fu fermato al rondò di piazzale Loreto da una piccola folla e malmenato prima che riuscisse a nascondersi in un'osteria. Ben più grave l'aggressione subita dal vicebrigadiere Giuseppe Ugolini anch'egli arrivato in tram a piazzale Loreto due ore più tardi. Venne aggredito dal medesimo gruppo di gente e accolto a pugni. Si difese dalla folla che lo stringeva, sparando una raffica di moschetto e fu seduta stante linciato, il corpo crivellato da colpi di pistola, il cranio maciullato dal calcio del suo stesso fucile, usato come mazza. Con lui spirava anche uno dei suoi assalitori e, poche ore dopo, pure uno dei feriti del giorno precedente. Il bilancio finale degli scontri era veramente tragico: cinque morti e parecchie decine di feriti, tra cui alcuni molto gravi⁸⁰.

Il bilancio politico era altrettanto catastrofico. Per lo Sfi, che aveva voluto la manifestazione come una grande prova pacifica di solidarietà proletaria e s'era visto costretto invece suo malgrado a dover contare morti e feriti; per i socialisti, che non erano stati in grado di controllarla, dimostrando un'assoluta insipienza di fronte all'esagitato estremismo degli anarchici, innestato probabilmente da alcune opportune provocazioni, dalle infiltrazioni della teppa e dal contegno delle forze dell'ordine; per gli stessi anarchici che, passata la sbornia rivoltosa, si ritrovavano con un pugno di mosche in mano. Perciò l'"Avanti!" annaspava nel momento in cui si trattava di tirare le somme. L'organo del Psi nel fare la cronaca delle due sanguinose giornate (a parte l'attribuzione ai carabinieri di via Dante della scintilla iniziale degli scontri) aveva scelto la linea di sottolineare gli eccessi di reazione delle autorità, quasi a voler sottintendere una sua qualche disapprovazione nei confronti di chi, invece, a quelle provocazioni non era stato capace di resistere⁸¹. Adesso però, pur ribadendo che i socialisti non volevano lo sciopero per lo sciopero, la violenza per la violenza, ammoniva:

Noi comprendiamo perfettamente l'effervesenza ed il risentimento delle folle e, astrazion fatta dai possibili errori della passionalità e dalle possibili sobillazioni di nascosti provocatori, non possiamo che essere colla folla. [...] Senza perderci in ricercate analisi retrospettive, vediamo nei fatti di questi giorni, che ormai si ripetono come svolgimento normale della grande lotta, gli episodi ed i sintomi del progressivo disfacimento degli ordinamenti borghesi e del contemporaneo avvicinarsi della instaurazione socialista.

Il socialismo era scelta eclettica dei mezzi e di tutte le forze. Il traguardo s'avvicinava. Occorreva guardare avanti, con fermezza, con giudizio, con fiducia: la lotta era lunga e la meta santa!⁸²

La Sezione di Milano del Psi e la Camera del Lavoro inviavano, subito dopo gli incidenti della mattinata del 23, un telegramma al Gruppo parlamentare socialista della Camera per impegnarlo a una decisa azione perché fosse «messo a tacere» il governo responsabile degli eccidi⁸³. Ma non mancano i segni di decomposizione nel fronte degli scioperanti. Già prima della luttuosa manifestazione ampi dissensi si erano prodotti sull'opportunità di proclamare lo sciopero generale ferroviario che sarebbe dovuto scattare nella notte del 22 giugno: molti comportamenti non erano d'accordo. «Il giornale d'Italia» attribuiva la rinuncia al fermo contegno del governo e all'isolamento dei ferrovieri presso l'opinione pubblica⁸⁴. Lo sciopero non si fece, ma la mattina del 24, contrariamente a quanto deciso dai dirigenti sindacali, i tramvieri si astennero dal lavoro, rientrando nei depositi su incitamento di gruppi di anarchici e di sindacalisti, per riprendere normalmente servizio soltanto alcune ore più tardi⁸⁵. Ciò accadeva proprio quando Camera del lavoro e sezione socialista avevano pubblicato un manifesto in cui si ammetteva la sconfitta:

Ancora oggi sono caduti nostri compagni. Vittime nuove ma non ultime della marcia radiosa della nostra Rivoluzione. Le classi borghesi si apprestano a prepararci imboscate per avere mano libera a commettere nuove violenze e provocare altre guerre. Soprattutto necessita in questa tragica ora una cosa: la disciplina. Un nuovo sciopero generale darebbe alla reazione in agguato la possibilità di un troncamento il quale fiaccherebbe le forze che dobbiamo serbare intatte per il giorno della Grande Redenzione. Il giorno dei funerali delle vittime tutto il proletariato sarà chiamato a riaffermare la riconsacrazione delle proprie promesse.

E invitava alla ripresa del lavoro «per la più intensa preparazione, per la rivoluzione di domani»⁸⁶.

Anche lo Sfi di Milano annunciava la fine dello sciopero con un proprio manifesto, ricordando l'impegno d'onore assolto dai ferrovieri cremonesi in difesa della rivoluzione russa e invitando i lavoratori a sospendere lo sciopero «degni e soddisfatti»⁸⁷. I tramvieri delle secondarie, da molti

giorni in agitazione, deliberavano la ripresa del lavoro⁸⁸. Ma non tutto filava come previsto, se i dirigenti della Camera del lavoro e della sezione socialista dovettero nuovamente riunirsi addirittura per smentire con un altro il loro primo manifesto, di fronte alle evidenti resistenze dei lavoratori a cessare l'agitazione. Essi dissero sterile ogni altra manifestazione di protesta per l'eccidio, ritenendolo soltanto un episodio della grande rivoluzione auspicata; lodarono la massa, sempre sentimentalmente generosa di fronte ai lutti proletari, che aveva ritenuto di non poter riprendere il lavoro. La Camera del lavoro e la sezione socialista non se ne rammaricavano e annunciavano un prossimo comizio da convocarsi per mezzo dell'*"Avanti!"*. Il Consiglio generale delle Leghe, per parte sua, in una tumultuosa riunione ratificava invece le decisioni assunte nell'incontro svoltosi nel gabinetto del sindaco⁸⁹. Cosa era accaduto? Nello stato di confusione e di marasma nel quale sembrava essere precipitata non solo la sua direzione, ma l'intero movimento, in presenza d'una fortissima reazione emotiva ai fatti di quelle tragiche giornate, finì per emergere un diverso polo direttivo che si sforzò di mettere ordine e incanalare, arginandola, la reazione operaia. Scese in campo il sindaco di Milano in persona, il socialista Emilio Caldara, punto di riferimento istituzionale su cui far leva per ricondurre Milano alla normalità. Questi nel pomeriggio del 23, convocò una riunione a Palazzo Marino fra i rappresentanti della Cgl, della Camera del lavoro, della sezione del Psi, delle maggiori organizzazioni operaie e i deputati socialisti presenti in città, numerosi assessori e consiglieri comunali. Una sorta di Stati generali del socialismo milanese. Qui si tenne un duro processo alla manifestazione e agli incidenti della mattina, con giudizi «brutalmente sinceri» sulla sconsideratezza di gruppi di lavoratori, sull'abuso dello sciopero nei servizi pubblici, sul «rivoluzionarismo istrionesco»; si avvertì tutto il pericolo che ciò comportava per il partito, le organizzazioni e le masse. Ci si impegnò nello sforzo di ottenere dagli organizzati l'indispensabile disciplina; si concordò sulla necessità di lasciar esaurire la protesta e di recarsi dal prefetto per chiedere funerali delle vittime in forma solenne. Detto fatto. Flores accondiscese, purché l'ordine fosse rigorosamente mantenuto, e i funerali furono fissati per il 24 alle 17, e risultarono imponenti, partendo dal Monumentale per giungere a Musocco⁹⁰. Perciò, nella notte del 23, si riunivano d'urgenza presso la redazione dell'*"Avanti!"* i dirigenti delle organizzazioni politiche ed economiche del proletariato milanese: proclamare uno sciopero generale cittadino di protesta contro gli incidenti? Sostenitori e contrari si equivalgono: alla fine prevalgono i secondi e si decide per una manifestazione di cordoglio nel giorno dei funerali delle vittime, che poi non si tenne. È passata la linea di Caldara⁹¹. In effetti, siamo ormai fuori tempo massimo. Rintocca per il Sindacato la venticinquesima ora. Il triangolo Sfi,

Psi, Camera del lavoro si scompone. Non restò ai ferrovieri che tornare al lavoro, senza nulla aver raggiunto e ingannati dallo stesso Sindacato che volle far credere di aver ottenuto che, almeno per quel giorno, Bergonzoni era stato dispensato dal servizio⁹². Il “Corriere della sera” impietosamente affondò il coltello nella piaga. Che spettacolo penoso! C’erano una volta organizzatori capaci d’opporsi agli atteggiamenti impulsivi delle masse. Adesso invece essi erano rimorchiati verso l’abisso, soggetti passivi nelle mani di una minoranza capricciosa e turbolenta, come paralizzati dallo spauracchio dell’anarchismo che li accusava di essere i «pompieri» della rivoluzione⁹³. Del resto la stessa dirigenza del Sindacato usciva stordita e perplessa dall’agitazione. “La Tribuna dei Ferrovieri” esaltava lo sciopero lombardo, ma, in cerca di motivi di soddisfazione, non sapeva trovar altro se non il fatto che «quello sciopero si [era mantenuto] in piena efficienza per 18 giorni a Cremona e 13 a Milano e che si [era contenuto] nei limiti che [aveva voluto] l’organizzazione»⁹⁴. Cicognani da parte sua ammetteva che gli episodi di Milano e di Cremona, «movimenti davvero meravigliosi», avevano in realtà dimostrato l’isolamento dei ferrovieri nella loro politica internazionalista «con troppa fede e con troppa illusione affermata nella famosa mozione dettata dalla Capitale Lombarda» (il riferimento era al convegno milanese del 21 maggio)⁹⁵. E Mussolini?

È nota la buona predisposizione del capo del fascismo nei confronti di Giolitti e del suo ritorno al potere, che si rafforzò per motivi tattici nel corso dei mesi successivi⁹⁶. Per adesso il direttore del “Popolo d’Italia”, dopo giorni di silenzio personale sullo sciopero ferroviario in corso (ma non certo del quotidiano, che intraprese una violenta campagna contro l’agitazione e in appoggio a Bergonzoni), pubblicava un editoriale, *Come prima, meglio di prima!*, nel quale faceva ricadere tutta la colpa dell’attuale situazione sulla debolezza dell’«ignobile Nitti» che non aveva applicato l’art. 56 del Regolamento, lasciando credere ai ferrovieri di godere d’una sorta di diritto all’impunità⁹⁷. E poi, a sciopero finito, sceglieva la strada di denunciare la sciacallesca incoerenza dell’“Avanti!”, il quale ora invitava alla ripresa del lavoro in attesa dell’immancabile meta futura, ma che s’era dimostrato, una volta di più, incapace di dominare gli avvenimenti, sbraitando di rivoluzione finché non crepitassero le fucilate, allorché, immancabilmente, i capi s’imboscavano e disertavano. A questa nefasta, e nefanda, corsa al «più rosso» occorreva mettere un punto e a capo. Intanto, concludeva con lucida perspicacia:

La demagogia inghiotte il partito, lo esautora, lo ridicoleggia. La sua «crisi d’autorità» è ben più grave di quella che attraversa lo Stato, perché gli organi di quelli che dovrebbero essere i «poteri» socialisti sono rudimentali e non dispongono di forze inquadrate. Questa crisi dell’autorità socialista avrà sviluppi ulteriori, se non si avrà il coraggio di delineare i campi, di precisare le tattiche e le mete.

Noi guardiamo – intanto coll’occhio fatto straordinariamente lucido dalla nostra certezza e dalla nostra speranza, lo sprofondare, a pezzi, di questo palcoscenico di commedianti sinistri, mentre il coro salmodiante si disperde nel fondo e finirà – anche di questo ne siamo certi! – per legnare a sangue i suoi cattivi pastori⁹⁸.

Questa era la linea subito dettata, mentre il tema furbescamente modulato è quello del vigliacco tradimento dei dirigenti. Lo scriveva subito il giornale, e lo gridava un volantino del Comitato centrale dei fasci di combattimento, della Commissione esecutiva del Fascio milanese e dell’Associazione milanese degli Arditi, distribuito per la città in migliaia di copie, che incitava:

Cittadini!

È giunta l’ora di opporre una energica azione di difesa da parte di chi ama il Paese e non lo vuol vedere trascinato alla rovina dalla violenza cieca di coloro che vogliono spingere il popolo nei baratri della guerra civile!

Operai!

Voi siete le vittime di un giuoco turpe e criminoso! Disingannatevi una buona volta! In fondo alla strada sulla quale vi si spinge non c’è maggior benessere e maggiore libertà, ma infinita miseria e schiavitù⁹⁹.

Lacrime di coccodrillo – rincarava la dose Mussolini – quelle dell’“Avanti!” che mostrava di stigmatizzare inorridito il barbaro linciaggio del brigadiere dei carabinieri a piazzale Loreto. La verità era un’altra, quella del falso rivoluzionario del Psi:

Ora, noi non temiamo in nessun modo il bluff rivoluzionario socialista. Il proletariato è intimamente, inguaribilmente pacifondaio. Non si batte. I capi sono dei vigliacchi che si rintanano dietro i portoni. Lasciano il compito di attaccare a minoranze di irregolari, che noi dominiamo nettamente. Contro di noi non c’è niente da fare! Meno ancora, contro le ingenti forze repressive dello Stato. È tempo di cessare di fare del sovversivismo sulle spalle degli altri, come si fa dell’arte per l’arte. Le prediche «umanitose» dei socialisti sono il prodotto della loro coscienza inquieta e della loro impotente viltà¹⁰⁰.

Intanto i fascisti e gli arditi sfilano in testa al corteo del funerale del carabiniere ucciso, subito dopo le rappresentanze dell’arma. Sono un migliaio – scrive il “Popolo d’Italia” – e il loro contegno fiero impressiona la gente di viale Volta: già, «gli odiati, calunniati e – per fortuna – sempre temuti fascisti!». Terminata la cerimonia funebre, fascisti e arditi inquadri marciando in cadenza militare: un grido: «Viva Fiume!», seguito da un’ovazione, poi le note dell’Inno di Mameli e quelle di Giovinezza. A via Legnano il corteo fascista volge all’Arena e dopo poche parole di Mussolini si scioglie senza incidenti¹⁰¹. I funerali sono diventati una contromanifestazione e ciò che conta è che il fascismo si è mobilitato in

prima fila. Forse che non era già accorso in piazza Duomo – lo si ricorderà – quel tragico 22 di giugno?

La reazione all'intenso sovversivismo delle masse sta assumendo una forma inedita. Il Sindacato aveva sperimentato una lotta particolarmente dura, del tutto noncurante dei limiti corporativi entro i quali si sviluppava con un'intensità inusitata, e che volta a volta ritrovava l'immancabile conforto del massimalismo socialista; salvo poi i ferrovieri a esser sempre costretti a verificare l'impossibilità di svolgerla oltre, se non a patto di superare – ma ormai a quali condizioni e in quali modi? – quegli stessi confini corporativi nei quali era forzosamente rinchiusa, e vedendosi costretti quindi, altrettanto immancabilmente, o a ripiegare in tutta fretta sotto l'ala protettrice di un sindacalismo realistico e pragmatico giunto al soccorso o ad accontentarsi direttamente di risultati assai più limitati e ristretti di quelli dei quali gli stessi ferrovieri s'erano fatti banditori all'inizio. Un risultato, in ogni caso, che lasciava, per il suo banale concretismo, l'amaro in bocca a quelle masse di lavoratori che invece erano scese in campo sognando un orizzonte d'inebriante e totale liberazione. Sicché la spirale di mobilitazione, esaltazione, ripiegamento finiva per involversi in spire sempre più strette, dallo sciopero ferroviario del gennaio, a quello metallurgico delle "lancette" in aprile, allo straordinario movimento dell'occupazione delle fabbriche che verrà a settembre. Sono queste le ragioni per le quali anche l'esperienza fatta dai ferrovieri in quest'anno decisivo 1920 resta insuperabilmente confinata entro un'esasperata dimensione sovversiva e corporativa insieme, come stratificata in rinvii ad agiti ben noti e conosciuti, staremmo per dire, rassicuranti, usuali nella prassi di lotta di questo consistente e vivace segmento della classe operaia italiana. L'aspirazione politica suprema, si ricordi la «santa meta» di cui parlava l'"Avanti!", assume però adesso la forma e il richiamo fascinante, ma alquanto indistinto, dell'esperienza rivoluzionaria russa. Quest'"in più" politico fa così da collante d'esperienze molto diverse e in realtà anche molto distanti tra loro, attualizza spinte profonde, colora di rosso smagliante una crisi di sistema gravissima, ma al contempo fa giustizia sommaria d'ogni sfumatura. Il sovversivismo diventa endemico, si fa ribellismo, come ben testimonia il serpeggiante movimento antimilitarista dei ferrovieri durante la primavera del '20. Gli scioperi, le agitazioni sono i detonatori della crisi, ma, insieme, sono essi stessi la crisi; la reazione agli scioperi sono una risposta a un vuoto, ma sono essi stessi espressione del vuoto. L'Italia affonda. Giolitti è chiamato a salvarla: si ricostituisca l'«unione nazionale»¹⁰².

La sconfitta dei ferrovieri del compartimento di Milano nel giugno 1920 assume perciò un particolare significato. È la prima prova che Giolitti affronta con successo nel ridimensionare e, poi, nel mettere al passo il

movimento massimalista, sconfiggendolo. Verrà la saggia scelta del ritiro dall’Albania, a seguito della rivolta d’Ancona, e soprattutto egli saprà domare l’occupazione degli stabilimenti messa in atto dai metallurgici¹⁰³. Ma è con il colpo inferto ai ferrovieri lombardi che getterà le basi d’una controffensiva destinata a non più fermarsi e che con ben altri metodi, assai più spicci, brutali e sanguinosi, verrà proseguita dal fascismo, sino alla distruzione dello Stato liberale, quando il movimento di Mussolini da fattore di crisi, né più né meno che altri, si sarà invece messo in grado finalmente di giuocare in proprio il ruolo di profitto della crisi e pur anche della sua soluzione, già propiziata proprio dall’abilità manovriera di Giolitti. Per adesso il vecchio “mago” conduce da solo il ballo e i ferrovieri se ne accorsero subito. Intanto lo Sfi riunì il suo Comitato centrale il 27 giugno a Bologna, deliberando un invito alla calma e alla disciplina, e si orientò a limitare chiaramente il boicottaggio del trasporto del materiale bellico ai soli e chiari casi di spedizione in Polonia, avvertendo che il Sindacato non avrebbe assunto nessuna responsabilità per le iniziative personali di singoli ferrovieri¹⁰⁴. Poi dovette ben presto constatare l’inutilità di tutti i suoi sforzi per chiudere, dopo la catastrofica sconfitta di giugno, i sospesi dei vecchi accordi strappati a Nitti in gennaio. È una campagna di pressione che inizia a luglio e finisce per intrecciarsi con il sostegno dato dai ferrovieri all’occupazione delle fabbriche metallurgiche di settembre. Ed ecco allora avanzarsi la richiesta di rivalutazioni pensionistiche, di sistemazione degli avventizi, d’indennità di caro viveri, di amnistia ai ferrovieri scioperanti, d’applicazione integrale delle otto ore; oppure la protesta per il mancato rispetto degli accordi sugli esami a cui sottoporre i dipendenti crumiri promossi in occasione dello sciopero di gennaio e per la mancata discussione sulle nuove tabelle organiche; inopinatamente ecco anche il rilancio del controllo sulle ferrovie, questa volta però collegato all’occupazione delle fabbriche e quasi una suggestione della lotta dei metallurgici appoggiata dai ferrovieri specialmente, come è ovvio, a Torino¹⁰⁵. Eppure l’antica forza è ormai intaccata.

È vero, lo Sfi scende ancora una volta in campo in uno sciopero “pro Russia” a novembre e, soprattutto, lancia una vera e propria campagna di mobilitazione contro la tattica dilatoria del governo a dicembre: i «cento comizi», che tengano vigile la categoria anche contro il giro di vite che Giolitti sta attuando nelle ferrovie¹⁰⁶. Ma un intero ciclo si è chiuso. Infatti proprio Giolitti, nei primi giorni del 1921, farà scattare contro i dirigenti e gli attivisti sindacali la tagliola dei provvedimenti disciplinari previsti dall’art. 56 del Regolamento cui aggiunge anche la denuncia all’autorità giudiziaria¹⁰⁷. Non molto convincente appare perciò la strategia del Comitato centrale dello Sfi, denunciato in blocco per l’agitazione di novembre in appoggio della rivoluzione russa, di chiamare alla lotta i

ferrovieri, abbinando la questione delle punizioni a quella delle tabelle, nel convincimento di riuscire a ottenere così una mobilitazione altrimenti assai incerta¹⁰⁸. Nel ripiegamento a cui i lavoratori delle ferrovie sono costretti v'è qualcosa di tragico e di oscuro, una rinuncia al presente per additare ancora una volta la fatalità d'un destino immancabile. I ferrovieri pisani, quasi presagi della durezza d'un tempo che sta per sopraggiungere, chiamano nel luglio del 1920 alla lotta contro Giolitti, il quale adopera tutti i mezzi, anche i più subdoli e immorali, per rompere la compattezza dell'organizzazione. Occorre rispondere con energia, «senza posa, senza interruzione, senza stanchezza». È il loro un discorso che torna, ben conosciuto e mai interrotto:

Ferrovieri!

L'epoca dei sentimentalismi è tramontata per sempre. Il mondo è dei forti e per essere forti bisogna essere uniti. Sconfitte, delusioni, sfiducie e gelosie sono conseguenze logiche di questo stato di cose. E che perciò? La Storia è un libro che ha per pagine i secoli. Il cammino del proletariato è lento, ma fatale. Vittime e traditori, martiri e fuggiaschi, disinteressati e disonesti sono elementi necessari, tutti fattori di un poderoso movimento sociale che nulla può più arrestare. Siamo in un periodo di grave agitazione, la quale si impone come un rimedio indispensabile per la malattia economica e politica. I crumiri, le violenze padronali, le rappresaglie e le soprapprezzazioni, sono altrettanti microbi che affrettano il processo di suppurazione della piaga, avvicinano ad esse il bisturi del chirurgo. Ed il taglio sarà radicale e definitivo¹⁰⁹.

Note

* La prima parte è stata pubblicata in “Dimensioni e problemi della ricerca storica”, 2008, n. 1, pp. 210-53.

La citazione da un volantino della Sezione di Pisa del Sindacato Ferrovieri Italiani, datato 15 luglio 1920, in Archivio Centrale dello Stato (d'ora in poi ACS), *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93.

1. Cfr. G. Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani 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. Antonioli e G. Checcozzo, Unicopli, Milano 1994, pp. 253-4.

2. Cfr. il volantino, che riproduce il manifesto dell'8 marzo 1920 a firma del Consiglio generale e del Comitato centrale dello Sfi, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. “Ferrovieri. Bologna. Agitazione ferrovieri”. Il manifesto astensionista fu pubblicato nel supplemento al n. 286 della “Tribuna dei Ferrovieri”; cfr. Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani*, cit., p. 254. Quindi il Consiglio Generale dello Sfi denunciò subito la manovra governativa e l'organo dei ferrovieri scese in campo con un editoriale di fuoco: «Non intendiamo subire l'affronto del ministro De Vito. I decreti sulla riforma del Consiglio di Amministrazione e sulle elezioni dei rappresentanti del personale suonano offesa alla nostra dignità. Il Sindacato respinge sdegnosamente l'insulto. Non partecipa alle elezioni. Ma badate ai mali passi. Siamo in piede di guerra. Vincemmo a gennaio. La vittoria non ci esalta. Sappiamo però vincere ancora. Ricordatevelo; Respingiamo l'offesa. Non votate!», “La Tribuna dei Ferrovieri”, 16 marzo 1920. L'Alleanza ferrovieri,

invece, si preparò assai diligentemente alle elezioni per il Consiglio d'Amministrazione delle Fs, inviando ai capo-zona dipartimentali una circolare segreta in cui, dopo un breve profilo delle organizzazioni avversarie (Sfi e sindacati economici) e aver ribadito i principi e gli scopi del sindacato cattolico, spiegava come condurre la campagna elettorale, dove inviare la corrispondenza, come promuovere le adunanze; suggeriva i temi da svolgere e dava istruzioni su come sostenere i contraddittori, su come diffondere la stampa, su come costituire i seggi elettorali e così via; cfr. "Ai carissimi Capi zona Compartimentali. Circolare segreta. Roma, li 24 febbraio 1920", in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri. AA.GG. 4".

3. Cfr. la comunicazione del Commissariato di Ps del Compartimento delle Fs di Bologna alla Direzione di Ps, datata 4 marzo 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Ferrovieri. Bologna. Agitazione ferrovieri".

4. *Ibid.* Per la crisi di marzo del governo Nitti, che vide anche l'avvicendamento di Giulio Alessio al posto di di Pietro Chimienti alle Poste e Telegrafi, cfr. F. Barbagallo, *Francesco S. Nitti*, Utet, Torino 1984, pp. 367-8. Lo Sfi accolse con estrema soddisfazione l'allontanamento di De Vito che, a suo parere, «prima di essere un vinto, una patata di lignite in decomposizione politica, fu un autoritario prepotente, un mistificatore, un afarista, un distributore di favori elettorali e crumireschi»; cfr. *Staffilate polemiche*, in "La Tribuna dei Ferrovieri", 1 aprile 1920.

5. Cfr. *Dopo lo sciopero vittorioso. Il Sindacato Ferrovieri Italiani realizza nuove conquiste*, in "La Tribuna dei Ferrovieri", ivi. Del colloquio riservato riferisce l'informatore Ernesto Trivelli (un ferrovieri ben addentro alle cose dello Sfi e in grado di procurare notizie di primissimo livello) direttamente a De Corné in una lettera autografa, che lo stesso De Corné fece pervenire alla polizia, nella quale esponeva i punti principali delle richieste sindacali, poi accolte da Nitti, il quale in quel colloquio assicurò il Sindacato che il governo avrebbe risposto alle nuove proposte dello Sfi «dopo la composizione del Ministero, non più tardi del 16 andante». Si comprende bene perciò come, concludeva Trivelli, «il Comitato Centrale [avesse] cieca fiducia nel Ministero Nitti»; cfr. l'informativa autografa firmata Ernesto Trivelli, e indirizzata all'Ill.mo Sig. Direttore Generale, s.d., ma con timbro dell'ufficio ricevente: 30 mar. 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri. AA.GG. 4". Nitti proseguiva così la sua tradizionale politica tesa a non precludersi i contatti con lo Sfi, interlocutore privilegiato del governo in ambito ferroviario, anche al costo di suscitare sempre più la crescente insoddisfazione dell'Alleanza ferrovieri, d'ispirazione cristiana e vicina al Ppi, come ben illustra la vivace reazione all'episodio accaduto a Cremona, durante uno sciopero, il 17 marzo, quando Felice Budini, un membro del Comitato centrale dell'Alleanza che transitava per quella località, venne sputacchiato e schiaffeggiato da una ventina di ferrovieri, capeggiati da un capotreno dirigente locale dello Sfi. Ferruccio Cuniolo, Segretario generale dell'Alleanza ferrovieri, inviò un vibrante telegramma di protesta al presidente del Consiglio e al ministro De Nava, chiedendo la punizione esemplare dei responsabili e avviò un'intensa mobilitazione di denuncia del fatto; cfr. copia del telegramma in data 18 marzo e la circolare "Associazione Sindacale Ferrovieri. Circolare urgentissima. A tutte le sezioni", in ACS, ivi.

6. Cfr. Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani*, cit., p. 257.

7. Da una lettera inviata da Serrati a Jacques Mesnil, redattore dell'"Humanité" il 28 aprile 1921, cit. da A. Tasca, nella Prefazione al suo *Nascita e avvento del fascismo*, La Nuova Italia, Firenze 2006, p. 16. Sul vilipendio della divisa nella primavera-estate 1920, cfr. M. Mondini, *La politica delle armi. Il ruolo dell'esercito nell'avvento del fascismo*, Laterza, Roma-Bari 2006, pp. 70-1.

8. La copia della lettera accompagna una comunicazione della Prefettura di Pisa al ministero dell'Interno in data 20 aprile 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "D2-Ferrovieri. Rifiuto di trasportare truppe, carabinieri e RR. Guardie sui treni".

9. Comunicazione del Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri Reali, in data 21

aprile 1920, al ministero dell'Interno, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "D2-Ferrovieri. Rifiuto di trasportare truppe, carabinieri e RR. Guardie sui treni".

10. La trascrizione della telefonata 1608 in data Roma, 21 aprile 1920 ore 10,30, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "D2-Ferrovieri. Rifiuto di trasportare truppe, carabinieri e RR. Guardie sui treni".

11. Cfr. Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani*, cit., p. 240.

12. Cfr. il telegramma del prefetto di Milano al ministero dell'Interno, in data 1 maggio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri" e *I treni son fermi!*, in "L'Avanti!", 1 maggio 1920. Lo Sfi esaltò lo sciopero, dichiarandolo ancor meglio riuscito della stessa agitazione di gennaio, soprattutto al Sud; cfr. *Il nostro primo maggio e Ai ferrovieri*, in "La Tribuna dei Ferrovieri", 10 maggio 1920.

13. Cfr. il telegramma del prefetto di Brescia al ministero dell'Interno del 16 maggio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Fermo dei treni recanti materiale da guerra", sottofasc. "Brescia. Fermo dei treni recanti materiale da guerra". Il prefetto chiese istruzioni, allarmato per l'estendersi dei blocchi di treni carichi di armi, riferendo di altri due casi verificatisi a Musocco e a Novara; *ibid.*; cfr. anche la comunicazione della Direzione generale di Ps alla Divisione Affari generali e Ris., in data 30 maggio 1929, in ACS, ivi).

14. Cfr. Il "Rapporto Ispettore Riparto Brescia. 18 maggio 1920", in ACS, ivi. Per la solidarietà dei ferrovieri, portata con infiammate parole inneggiante alla rivoluzione durante un'assemblea della sezione dello Sfi il 21 maggio, cfr. la comunicazione della prefettura di Brescia alla Direzione di Ps, datata 22 maggio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Fermo dei treni recanti materiale da guerra".

15. Cfr. la copia della "Note verbale. Ambassade de la Republique française", in data 20 maggio 1920, nella quale si avvertiva che, poiché al treno in questione ne sarebbero seguiti altri, l'Ambasciata si vedeva costretta a premere sul ministero degli Affari Esteri italiano affinché fossero assicurate le misure per l'inoltro alle frontiere dei successivi, previsti materiali; in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Fermo dei treni recanti materiale da guerra".

16. E ciò nonostante che fosse stata apprestata una squadra di militari che avrebbe potuto portare a destinazione il convoglio, sostituendo quei ferrovieri che eventualmente fossero entrati in sciopero per protesta; cfr. il telegramma della Prefettura di Brescia al ministero dell'Interno, in data 29 luglio 1920 e quello in data 2 agosto 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Fermo dei treni recanti materiale da guerra", sottofasc. "Brescia. Fermo dei treni recanti materiale da guerra".

17. Appoggio e sostegno diffusi, come testimonia il telegramma del prefetto di Udine alla Direzione di Ps, in data 16 maggio 1920, in cui si riferisce di una riunione di ferrovieri socialisti tenutasi nella Camera del Lavoro della città, durante la quale si deliberò lo sciopero generale ferroviario della Venezia Giulia «qualora avesse a transitare sulle ferrovie italiane materiale bellico diretto contro la Russia rivoluzionaria» e di un'analogia decisione presa dalla sezione dello Sfi di Trieste il 14 maggio; in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Fermo dei treni recanti materiale da guerra". La classe operaia e i ferrovieri bresciani erano comunque particolarmente sensibili al tema dell'antimilitarismo, infatti le maestranze della ditta Franchi Gregorini appena dieci giorni più tardi non vollero spedire un carico di granate 305 alla Direzione d'Artiglieria di La Spezia e l'autorità ferroviaria era certa che i ferrovieri locali si sarebbero comunque rifiutati di inoltrarle e che di fronte a provvedimenti energici sarebbe stato proclamato lo sciopero bianco con il concreto rischio di una sua più vasta estensione. Perciò il prefetto raccomandava al ministero di «doversi senz'altro soprassedere chiesto trasporto in attesa miglior tempo»; cfr. il telegramma del prefetto di Brescia al ministero dell'Interno datato 25 maggio 1920, in ACS, ivi.

18. Cfr. la circolare “Sindacato Ferrovieri Italiani. Sede centrale”, datata 18 maggio 1920, in ACS, ivi. Del resto già il 10 maggio il Comitato Centrale dello Sfi era stato chiamato: «La stessa eroica fioritura di episodi di rifiuti di servizio ai treni che tentavano di trasportare armati nei centri di agitazione ha dimostrato oltre ogni speranza ed ogni ardimento la sensibilità politica anche della massa ferroviaria». Tuttavia era altrettanto chiaro quanto fosse «sommamente pericoloso per l’efficienza della organizzazione e per il bene quindi della classe ferroviaria continuare in movimenti locali che [potessero] sì trovare una giustificazione di carattere sentimentale, ma che [rischiassero] anche di infirmare la organizzazione e la efficienza di un eventuale movimento di carattere generale»; *Ai ferrovieri*, in “La Tribuna dei Ferrovieri”, 10 maggio 1920.

19. Cfr. il telegramma del prefetto di Milano al ministero dell’Interno datato 23 maggio 1920, in ACS, ivi. Al convegno erano presenti naturalmente lo Sfi, la Cgl, l’Usi, il Psi, l’Unione comunista anarchica, “Avanti!”, “L’Umanità Nova” (aveva aderito anche la Federazione dei lavoratori del mare e mandò un telegramma entusiastico il pri); cfr. *Il Convegno di Milano per la Russia Proletaria*, in “La Tribuna dei Ferrovieri”, 10 luglio 1920. Un cenno sul convegno di Milano in Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani*, cit., pp. 239-40, che però posticipa senza ragione l’agitazione dei ferrovieri di Brescia rispetto al convegno stesso. La presenza della Cgl nelle iniziative in difesa della Russia comunista in lotta contro la Polonia era mal sopportata da una parte del fronte antimilitarista, come bene testimonia la potente fischiata con cui fu accolto Ludovico D’Aragona, segretario della Confederazione, alla tribuna di un comizio unitario di anarchici e socialisti, organizzato il 24 maggio 1920 quindi a convegno appena concluso – dalla Federazione giovanile socialista a Milano, per cui non riuscì a prendere la parola; cfr. il telegramma-espresso del 27 maggio 1920 del prefetto di Milano al ministero dell’Interno, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps. Affari gen. e ris.*, 1920, b. 88.

20. Cfr. il telegramma del prefetto di Milano al ministro dell’Interno datato 24 maggio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps. Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. “Fermo dei treni recanti materiale da guerra”.

21. Cfr. il volantino “Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Torino”, in ACS, ivi.

22. Cfr. il testo dell’ordine del giorno del Congresso di Cristiania trasmesso il 24 giugno 1920 dalla Legazione d’Italia all’Aja al ministro degli Affari Esteri; cfr. la copia di questa comunicazione in ACS, ivi.

23. Cfr. La trascrizione della telefonata 1945 in data Roma, 20 maggio 1920 ore 10,35 in ACS, ivi. La Fiat inviò un risentito telegramma di protesta direttamente al ministro dell’Interno: «Siamo informati che numerosi nostri veicoli destinati nostra agenzia Belgio furono vandalicamente danneggiati frontiera Chiasso da personale ferroviario ed arbitrariamente impediti di proseguire motivando loro destinazione Polonia stop Mentre smentiamo tale informazione protestiamo vivissimamente per tale inaudita prepotenza personale ferroviario che sembra avere ormai conciliato qualunque diritto stop Chiediamo V. E. dovuta protezione tutela nostra merce e nostri diritti domandando assicurazioni telegrafiche. Ossequi. Fiat.», in ACS, ivi.

24. Lo Sfi elaborò un dettagliato cifrario segreto telegрафico per comunicare con maggior sicurezza con i capi zona dei dipartimenti, nonché a uso dei capi zona fra loro. Si componeva di 300 parole o frasi convenzionali, adatte per qualunque situazione, dalla più semplice (Si = Ave; No = Salve; Obbedisco = Con affetto ti saluto; Dove siete? = Sei un mattacchione; Vieni = Se puoi grazie) alle più complesse (Transitiamo a [località] il [giorno] treno [n.] non dirlo = Va pure [località] per [giorno] più [n.] stampati; Il Consiglio Nazionale è convocato a [località] il [giorno] ore... = Se invece di [ore] tu avessi mandato numero [giorno] copie tutti avrebbero ritratto [località] e non protesterebbero) e di quindici istruzioni su come usarlo; dalla prima, più che un’istruzione un memento: «1. Il convenzionale è sacro»; all’ultima: «15. Quando i capi zona viaggiano devono comunicare al Comitato Centrale a quale indirizzo deve essere trasmessa la corrispondenza e il periodo della permanenza. Trattandosi di una assenza notevole il C.C. lo comunicherà a tutti i capi

zona»; cfr. «Convenzionale telegrafico ad uso esclusivo dei capi zona compartimentali», datato 10 marzo 1920, e con timbro dell'autorità di Ps del 30 marzo 1920, sequestrato dalla polizia, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. «Ferrovieri. (Agitazione)», AA.GG., 4²⁵.

25. Cfr. per tutto ciò, P. Spriano, *Storia del Partito comunista italiano*, I, *Da Bordiga a Gramsci*, Einaudi, Torino 1967, pp. 52-6 e G. Maione, *Il biennio rosso: lo sciopero delle lanette (marzo-aprile 1920)*, in «Storia contemporanea», a. III, giugno 1972, n. 2, pp. 249-303.

26. Si veda il gruppetto di telegrammi inviati dal prefetto di Milano al ministero dell'Interno datati 10, 11, 14, 26, 29, aprile e 1 maggio 1920, dai quali si evincerebbe una certo attivismo di Serrati nel senso indicato nel testo, mediante ripetute riunioni convocate nella Camera di Lavoro di Milano; cfr. ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 88. Cfr. sul tema G. Minasi, *L'attività illegale del Psi nel biennio 1919-1920*, in «Storia contemporanea», a. IX, agosto 1978, n. 4, pp. 685-733.

27. *Imposizioni di ferrovieri a Cremona e Piacenza*, in «Corriere della sera», 10 giugno 1920; cfr. anche *Treni riattivati*; *ibid.* Sulla vicenda di Cremona e il caso Bergonzoni, cfr. la sintetica ricostruzione fornita da F. Cordova, *Le origini dei sindacati fascisti*, in «Storia contemporanea», a. I, dicembre 1970, n. 4, pp. 962-4 e 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. 32-4 (con qualche imprecisione di date).

28. Cfr. il telegramma del prefetto di Cremona al ministero dell'Interno del 3 giugno 1920 e «Pei ferrovieri che si rifiutano al trasporto di militari, d'armi e di munizioni», s.d., che indica nel 27 maggio il giorno in cui i carri furono staccati e instradati sul binario morto e però equivoca sulla loro originaria destinazione, indicando La Spezia; ambedue i documenti in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. «Ferrovieri. Fermo di treni recanti materiali da guerra».

29. Cfr. *Lo sciopero ferroviario a Cremona*, in «Corriere della sera», 11 giugno 1920.

30. Cfr. *La situazione a Cremona e Linee paralizzate*, in «Corriere della sera», 12 giugno 1920 e i telegrammi del prefetto di Cremona dell'8 e 9 giugno 1920 al ministero dell'Interno, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. «Cremona. Agitazioni ferroviarie». Contemporaneamente altri treni furono fermati a Verona e ad Alessandria e la truppa e i carabinieri che trasportavano vennero fatti scendere, temendo i ferrovieri che fossero inviati a Cremona o a Treviglio per sedare uno sciopero agrario. Indipendentemente dalla situazione di Cremona, lo stesso giorno si registrò uno sciopero bianco a Genova, per motivi salariali e d'orario, e nelle secondarie Arezzo-Città di Castello-Fossato nonché nella Umbertide-Perugia-Todi-Terni e nella Bari-Matera, Bari-Barletta, Bari-Locorotondo per problemi di quadramento; cfr. *Treno fermato a Verona, Treni fermati ad Alessandria per non lasciar partire 90 carabinieri, Sciopero bianco degli operai ferroviari del Compartimento di Genova, Scioperi nelle ferrovie secondarie*, in «Corriere della sera», 12 giugno 1920. Sarà opportuno ricordare che la situazione della provincia di Cremona era in quel momento particolarmente critica, essendo in corso da maggio dure lotte condotte dai contadini e dai mandriani, guidate dal sindacato «bianco» diretto da Guido Miglioli, che fu anche arrestato il 15 giugno; cfr. A. Fappani, *Guido Miglioli e il movimento contadino*, Edizioni 5 Lune, Roma 1964, pp. 248-51.

31. Cfr. *Improvvisa e inconsulta minaccia di sciopero ferroviario a Milano*, ivi, 11 giugno 1920 e *L'inconsulto sciopero ferroviario nel compartimento di Milano*, ivi, 12 giugno 1920.

32. *Dispotismo ferroviario*, in «Corriere della sera», 12 giugno 1920.

33. Cfr. *L'inconsulto sciopero ferroviario*, cit., ivi.

34. Cfr. Barbagallo, Francesco S. Nitti, cit., p. 390.

35. Ivi, p. 397. Il ministero Nitti si era già indebolito a causa dei gravi incidenti scoppiati il 24 maggio tra forza pubblica e nazionalisti che manifestarono a Roma in favore della Dalmazia italiana. Sul grave episodio, cfr. ora M. Cioffi, *24 maggio 1920. L'eccidio di via Nazionale*, in «Dimensioni e problemi della ricerca storica», 2007, n. 1, pp. 93-III.

36. *Dispotismo ferroviario*, in «Corriere della sera», cit.

RIBELLISMO E SCIOPERI FERROVIARI IN ITALIA NEL 1920

37. Cfr. copia del fonogramma del prefetto di Milano al ministero dell'Interno, in data 11 giugno, ore 13.45, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri".

38. Copia del fonogramma del prefetto di Milano al presidente del Consiglio dei ministri, in data 11 giugno 1920, ore 17, in ACS, ivi.

39. Copia del fonogramma del prefetto di Milano al presidente del Consiglio dei Ministri, in data 11 giugno 1920, ore 20.15, in ACS, ivi.

40. *La stazione di Milano sgombrata dalla forza*, in "Corriere della sera", 13 giugno 1920; ma anche, precedentemente, cfr. *L'occupazione militare*, ivi, 12 giugno 1920. Il quotidiano assunse subito una posizione assai dura contro l'agitazione, molto più forte di quella, per la verità nemmeno molto tenera, che aveva preso in occasione dello sciopero generale ferroviario del gennaio. Sempre il 13 giugno si veda l'insieme di corrispondenze e di notizie pubblicato in seconda pagina sotto il titolo generale: *Lo sciopero di sopraffazione dei ferrovieri milanesi*, fra cui il commento *Battaglia inevitabile*, di cui vale riprodurre per intero l'*incipit*: «Il disgusto del pubblico per il contegno dei ferrovieri è manifestato dalla riprovazione unanime della stampa non rivoluzionaria. È sensazione generale che così non si possa andare avanti, che qualunque soluzione sia preferibile a questa vita avvelenata dalla sopraffazione quotidiana degli elementi più incoscienti, a questo regime nel quale il potere è esercitato dagli irresponsabili». L'articolo si concludeva con una dichiarazione di certezza: «L'opinione pubblica è disposta ad appoggiare il Governo in questa battaglia con tutte le sue forze, con tutte le sue energie, con tutto il suo sacrificio». Sullo sgombero cfr. anche la copia del telegramma del prefetto di Milano alla Presidenza del Consiglio e alla Direzione di Ps in data 12 giugno, ore 10.45, in ACS, ivi.

41. Cfr. *Il comizio di ieri sera* e *I due comizi di ieri*, rispettivamente in "L'Avanti!" e in "Corriere della sera" del 13 giugno 1920.

42. Cfr. la copia del telegramma del prefetto di Milano al presidente del Consiglio e alla Direzione di Ps in data 12 giugno 1920, ore 11.20, in ACS, ivi.

43. Cfr. il telegramma del prefetto di Bologna al ministero dell'Interno e a quello dei Lavori Pubblici, datato 14 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Ferrovieri. Bologna. Agitazioni ferrovieri".

44. *Il dispotismo dei ferrovieri*, in "L'Avanti!", 13 giugno 1920.

45. Un piccolo segnale, ma non infrequente sulle colonne dell'"Avanti!", del convinto appoggio socialista al boicottaggio del trasporto delle armi è costituito dai due avvisi pubblicati dall'organo del Partito il 16 giugno. Il primo: «Persiceto (Bologna) 13. È partito dalla nostra stazione ferroviaria, per ignota destinazione, il carro n. 161600 carico di munizioni (bombe)»; il secondo: «Proveniente da Modena e diretto a Napoli-Porto, trovasi fermo alla stazione di Cupramarittima, il carro ferroviario 46324, trasportante – come alla dichiarazione di spedizione – polvere da sparo»; *Ferrovieri, attenti!*, in "L'Avanti!", 16 giugno 1920.

46. Cfr. "Copia di telegramma a mano. Brescia li 25 Maggio 1920", inviato dalla Prefettura di Brescia al presidente del Consiglio, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Brescia. Ferrovieri. Fermo di treni contenenti materiali da guerra". Per l'opinione degli altri prefetti, espressamente citati quello di Genova, di Milano e di Torino, cfr. "Pei ferrovieri che si rifiutano al trasporto di militari, d'armi e di munizioni", s.d., probabilmente un appunto compilato a uso di Nitti, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri. Fermo di treni recanti materiali da guerra". L'appunto è verosimilmente databile agli ultimi giorni di maggio, poiché, nella sua prima parte, è costituito dal riassunto dei casi più notevoli di boicottaggio o di rifiuto di trasporto truppe avvenuti in quel mese (il 15 maggio a Brescia il caso degli aeroplani provenienti dalla Francia; il 19 il caso di Albenga per un trasporto di balistite e quello di Nabresina per 12 carri di camion e due di munizioni dalla Francia alla Romania; il 22 è la volta di Venezia per il rifiuto di trasportare 76 militari e di Bologna con due squadroni di cavalleria che devono raggiungere Pordenone a cavallo; a Padova il 23, quando fu staccata una carrozza

con 50 soldati; il 27 a Cremona, dove – come ben sappiamo – furono bloccati alcuni carri contenenti pezzi d'artiglieria diretti a Terni (erroneamente l'appunto recita: La Spezia). Per meglio dimostrare che «i ferrovieri ritengono di poter disporre liberamente e con esclusività del servizio statale loro affidato, e valersene anche a scopi politici», l'anonimo estensore della nota faceva l'esempio del caso occorso il 23 maggio, «quando il personale delle Ferrovie Cirié-Lanzo ha scioperato per un'intera giornata, per non trasportare a Torino i valligiani che sarebbero andati alla festa centenaria di don Bosco»; o rammentava l'episodio accaduto durante un recente sciopero del personale dei Vagoni Letto, quando le Fs avevano disposto la sostituzione dei letti con vagoni di prima classe per dar posto ai viaggiatori francesi e svizzeri che giunti in Italia ne erano d'un tratto rimasti privi, trovandosi di fronte all'indisponibilità dei ferrovieri di Milano, che, per solidarietà con i colleghi della Compagnia Vagoni Letto s'erano rifiutati di operare la sostituzione, con quanto danno per l'amministrazione delle Fs, per lo Stato e per l'economia nazionale si poteva ben immaginare; cfr. «Pei ferrovieri che si rifiutano al trasporto di militari, d'armi e di munizioni!», s.d., in ACS, ivi.

47. Cfr. la comunicazione del ministero dell'Interno a quello della Giustizia, datata 2 giugno 1920, in ACS, ivi.

48. Cfr. la copia del telegramma del prefetto di Milano al presidente del Consiglio, in data 12 giugno 1920, ore 10.45, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. «Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri». Flores in un successivo dispaccio si mostrava favorevole alla proposta del trasferimento, pur non accennando più al Barberi; cfr. copia del telegramma del prefetto di Milano al presidente del Consiglio, in data 12 giugno 1920, ore 11.20, in ACS, ivi.

49. Cfr. il testo del telegramma di Provenza in *Un improvviso sciopero dei ferrovieri*, in «Il Popolo d'Italia», 12 giugno 1920 e *Un appello del sindacato Economico ai ferrovieri milanesi*, ivi. Ambedue i documenti sono anche citati in Cordova, *L'origine dei sindacati fascisti*, cit., p. 33. La mobilitazione in favore di Bergonzoni da parte del Sindacato economico si spiega anche per il fatto che dal 27 febbraio era nata la Federazione di sindacati nazionali di ispirazione fascista, alla quale aderì anche il Sindacato economico ferrovieri; ivi, p. 29, nonché per il fatto che il Fascio ferrovieri si segnalò subito per una campagna in difesa di coloro che non avevano scioperato durante l'agitazione del gennaio contro le rappresaglie degli aderenti allo Sfi, denunciando i soprusi, protestando contro le autorità incapaci di difendere la dignità dei non scioperanti e invitando coloro che subissero violenze a causa del loro passato contegno antisciopero a trovare conforto nel Fascio, il quale avrebbe provveduto a una loro «pronta ed energica tutela»; cfr. la mozione votata dal Comitato centrale del Fascio ferroviario, datata da Torino il 3 febbraio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. «Ferrovieri (Agitazione) 3».

50. Cfr. «L'Avanti!», 22 giugno 1920 e il telegramma del prefetto di Cremona al ministero dell'Interno del 20 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. «Cremona. Agitazioni ferrovieri». Peppino Garibaldi si abboccò con Bergonzoni per conto di non meglio precisati «commerciali di Milano» che offrirono al ferrovieri «un posto assai più remunerativo» se si fosse dimesso dalle ferrovie; *ibid.* Il generale sviluppava in quel periodo una non irrilevante attività fatta di contatti in molte direzioni favorevole al ritorno di Giolitti al potere. In proposito volle rassicurare un perplesso Mussolini sulla buona predisposizione giolittiana nei suoi confronti; cfr. R. De Felice, *Mussolini il rivoluzionario. 1883-1920*, Einaudi, Torino 1965, pp. 618-9. Un cenno all'attività di Farinacci, già in occasione dello sciopero generale ferroviario del gennaio del 1920, in M. Di Figlia, *Farinacci. Il radicalismo fascista al potere*, Donzelli, Roma 2007, p. 31, e in L. Santoro, *Roberto Farinacci e il Partito Nazionale Fascista. 1923-1928*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2008, pp. 65-6; più in generale F. J. Demers, *Le origini del fascismo a Cremona*, Laterza, Roma-Bari 1979, pp. 169-70. Farinacci, egli stesso sottocapo della stazione di Cremona, già si era segnalato tra i migliori organizzatori del fascismo lombardo in questo scorciò di primavera del '20; cfr. E. Gentile, *Storia del Partito fascista. 1919-1920*.

RIBELLISMO E SCIOPERI FERROVIARI IN ITALIA NEL 1920

Movimento e milizia, Laterza, Roma-Bari 1989, pp. 131-2. G. Pardini sostiene, anzi, che proprio l'azione dispiegata da Farinacci in occasione dello sciopero cremonese gli valse la definitiva notorietà politica in ambito cittadino; cfr. G. Pardini, *Roberto Farinacci ovvero della rivoluzione fascista*, Le Lettere, Firenze 2007, pp. 37-8.

51. Cfr. *I metodi del Sindacato ferrovieri. Episodi significativi*, in "Corriere della sera", 13 giugno 1920.

52. Cfr. "Corriere della sera", rispettivamente il 15, 16, 18 giugno 1920.

53. Cfr. *Gli incidenti alla stazione di Melegnano*, in "Corriere della sera", 15 giugno 1920; cfr. anche il telegramma del prefetto di Milano al ministero dell'Interno del 24 giugno 1920, nel quale si riferisce però anche del ferimento di un manifestante, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps., Affari gen. e ris.*, 1920, b. 88; *L'indignazione del pubblico a Brescia e Il servizio Torino-Milano. Incidenti fra viaggiatori e ferrovieri*, in "Corriere della sera", 16 giugno 1920.

54. Cfr. *Un tram a vapore condotto da ginnasti*, in "Corriere della sera", 22 giugno 1920.

55. Altre cronache della reazione antiscioperanti in *Le proteste dei viaggiatori*, in "Il Popolo d'Italia", 12 giugno 1920; *Incidenti lungo le linee*, ivi, 15 giugno 1920; *La settima giornata*, ivi, 18 giugno 1920 (nel quale si riferisce di viaggiatori che a Bologna inseguono sotto le pensiline un gruppo di ferrovieri i quali avevano assistito impassibili alla manovra d'aggancio di una locomotiva da parte di un carabiniere e di un gruppo di arditi che a San Severo di Puglia avevano obbligato con le armi il personale a proseguire verso Foggia); *L'ottava giornata di sciopero* (durante la quale furono esplose fucilate contro un treno in partenza da Piacenza), ivi, 19 giugno 1920; *Un sintomatico episodio dell'esasperazione del pubblico. Ferrovieri bastonato dai viaggiatori*, ivi, 20 giugno 1920 (sul treno da Brescia a Milano).

56. Cfr. *La questione politica*, in "Corriere della sera", 15 giugno 1920. Nello stesso senso naturalmente *Sabotaggio intollerabile*, in "Il giornale d'Italia", 17 giugno 1920.

57. Cfr. *Iniziative e voti di associazioni*, in "Corriere della sera", 16 giugno 1920. Una delegazione dei rappresentanti di commercio si incontrava col prefetto Flores la sera del 16 giugno, dopo un abboccamento avuto con lo Sfi di Milano, e proponeva, per comporre la vertenza a Cremona, di lasciare Bergonzoni al suo posto, ma non al servizio movimento, e di trattenere agli scioperanti la paga delle giornate non lavorate con pagamento a fine trimestre. Flores respingeva la proposta, facendo notare che non conteneva nulla di nuovo e che la questione era in mano al governo centrale; metteva in guardia infine Nitti della pessima impressione che sull'opinione pubblica milanese avrebbero fatto eventuali concessioni ai ferrovieri prima che questi tornassero al lavoro; cfr. il telespresso del prefetto di Milano al ministero dell'Interno datato 16 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps., Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano Agitazione ferrovieri"; l'Unione volle precisare qualche giorno dopo che alla base della sua proposta non c'era nessun intento punitivo nei confronti di Bergonzoni, ma al contrario che il suo eventuale trasferimento avrebbe dovuto assumere la veste di una promozione; cfr. *Piccoli incidenti*, in "Corriere della sera", 19 giugno 1920; per l'iniziativa del presidente della Camera di Commercio di Cremona Lanfranchi, cfr. il suo telegramma a Nitti, del 13 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps., Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Cremona. Agitazioni ferrovieri".

58. Cfr. la lettera autografa "Ill.mo Presidente del Ministero On.le Sig.r Giolitti", datata Milano, 16 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps., Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri. AA. GG. 4".

59. Cfr. La trascrizione della telefonata 2184, in data 12 giugno 1920, ore 11.30, in ACS, *Carte Nitti*, b. 49, fasc. 161, sotto fasc. 1.

60. Cfr. *supra*, n. 29.

61. Cfr. la trascrizione della telefonata 2188, in data 12 giugno 1920, ore 15.45, in ACS, ivi. Crova divenne Direttore generale delle Fs l'8 settembre 1920 e rimase in carica sino al 19 ottobre 1922; cfr. V. Guadagno, *Cento anni di storia ferroviaria. I dirigenti, l'azienda, il paese (1905-2005)*, Assifeder Federmanager, Roma 2006, p. 55.

62. Cfr. la trascrizione della telefonata 2189 del 12 giugno 1920, ore 16.15 in ACS, ivi.

63. Cfr. le trascrizioni delle telefonate: 2193 in data 13 giugno 1920, ore 9.30; 2195 in data 13 giugno 1920, ore 10.50; 2197 in data 13 giugno 1920, ore 18, in ACS, ivi. Il problema di un'adeguata protezione governativa del personale che non aderiva agli scioperi era molto sentita, non solo come ovvio, da parte degli interessati, ma anche da parte dell'amministrazione ferroviaria che avrebbe desiderato un'energica presa di posizione del governo, la quale, sotto Nitti, era sistematicamente mancata; cfr., per esempio, la trascrizione 1560 della telefonata del 16 aprile 1920, ore 17, tra il commendator Bivione della Direzione Fs di Roma e il commendator Erenfrel (in altro luogo trascritto come Herenfren) da Torino, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri. AA.GG. 4".

64. Cfr. la trascrizione delle telefonate 2201 del 14 giugno 1920, ore 10 e 2203 del 14 giugno 1920, ore 14.45, in ACS, *Carte Nitti*, b. 49, fasc. 161, sottofasc. 1.

65. Cfr. la trascrizione della telefonata 2203 del 14 giugno 1920, ore 17.45 fra Albertini e Guglielmo Emmanuel e Rossini della redazione romana del "Corriere" e la 2209, con Emmanuel, dello stesso giorno, ma alle ore 20.33, in ACS, ivi.

66. Cfr. la trascrizione della telefonata 2212 fra Albertini e Amendola, in data 15 giugno 1920, ore 8.20, in ACS, ivi. Secondo Albertini e Amendola le maggiori difficoltà che si frapponevano alla formazione del governo erano le resistenze dei popolari ad accettare il nome di Benedetto Croce all'Istruzione e il desiderio di Giolitti di controllare le Finanze mediante un suo uomo, Francesco Tedesco. Come è noto il presidente incaricato riuscì a imporre sia l'uno sia l'altro. Sull'atteggiamento di Abertini di fronte al ritorno di Giolitti, cfr. O. Barié, *Luigi Abertini*, Utet, Torino 1972, p. 408 e per la crisi e la formazione del ministero Giolitti, cfr. N. Valeri, *Giovanni Giolitti*, Utet, Torino 1971, pp. 286-90. L'insoddisfazione cresceva pure tra i dirigenti delle Fs di fronte all'inerzia mostrata dall'ambiente politico e di fronte al fatto che sino alla formazione del nuovo governo non era prevedibile nessuna vera iniziativa; cfr. la conversazione tra due non precisati funzionari, uno di Milano e uno di Roma, riportata nella trascrizione della telefonata 2213 del 15 giugno 1920, ore 11, in ACS, ivi.

67. Cfr. la comunicazione del prefetto di Bologna alla Direzione di Ps, in data 16 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Ferrovieri. Bologna. Agitazione ferrovieri".

68. Cfr. le comunicazioni del questore di Roma, in data 17 e 23 giugno 1920, al prefetto di Roma e alla Direzione di Ps, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Roma. Agitazione ferrovieri".

69. Cfr. *Intorno alla "visita" Bergonzoni*, in "L'Avanti!", 22 giugno 1920, che riporta la versione data sulla vicenda da parte della commissione formata da Ercole Lorenzini, Umberto Castellani, Mario Cane. Il "Corriere della sera" fornisce una versione leggermente diversa del fatto, tesa a mettere in luce il furbesco comportamento del Sindacato che avrebbe lasciato credere ai capistazionisti un preventivo accordo con Pedrazzi, in verità inesistente, per convincerli a far pressione su Bergonzoni affinché presentasse la fatidica domanda di trasferimento; cfr. *Perché hanno scioperato alcuni capistazionisti*, in "Corriere della sera", 20 giugno 1920.

70. Cfr. *Un volgarissimo trucco*, in "Il Popolo d'Italia", 20 giugno 1920, e un comunicato della sezione milanese del Sindacato economico che contestava il diritto dei «capistazionisti disorganizzati» a parlare, vili nel non aver scioperato in passato temendo le misure regolamentari, vili oggi per aver scioperato, temendo le sopraffazioni dello Sfi; cfr. *Ai Capistazionisti disorganizzati*, in "Il popolo d'Italia", 23 giugno 1920. La Direzione generale di Roma era effettivamente intervenuta in modo assai duro, De Corné ribadendo anche per fonogramma le sue disposizioni: «Confermo anche a nome del Governo che nessun concordato dovrà essere fatto col personale scioperante. Questo dovrà essere invitato a riprendere con ordine ed incondizionatamente il servizio avvertendolo che, persistendo nello sciopero, aggraverà maggiormente la sua situazione». Il fermo atteggiamento era subito assai lodato dal "Corriere della sera"; cfr. *Categorica risposta negativa a proposte del Sindacato*, in "Corriere della sera", 19 giugno 1920.

71. Cfr. l'informazione del confidente Ernesto Trivelli "Relazione - 21.6.920", in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri".

72. Le altre richieste erano: le giornate di sciopero trattenute dopo tre mesi; la ricollocazione al loro posto di tutti i ferrovieri ripresi in servizio; la riassunzione della compagnia porta bagagli che aveva scioperato con gli altri; cfr. l'informazione del confidente Ernesto Trivelli "Relazione del 19.6.920", in ACS, ivi.

73. Cfr. *Una lettera di Bergonzoni*, in "Il Popolo d'Italia", 20 giugno 1920.

74. Cfr. le informazioni del confidente Ernesto Trivelli "Relazione del 19.6.920" e "Relazione - 21.6.920", in ACS, ivi.

75. Cfr. la copia del decreto, in data 18 giugno 1920 in ACS, ivi; per l'inquadramento dei volontari, vedi, invece, i telegrammi del prefetto di Milano al ministero dell'Interno del 15 giugno, ore 19.50 e stessa data ore 20.30, nonché la comunicazione del prefetto di Milano al ministro dell'Interno del 18 giugno 1920, in ACS ivi. La proposta di Flores faceva esplicito riferimento a un precedente parere di Nitti, che però, quando si venne al dunque, si dichiarò contrario ad assoldare civili armati da affiancare all'esercito, dell'operato dei quali, così facendo, sarebbe stato necessario assumersi la responsabilità. Propendeva, piuttosto ambiguumamente, di lasciare l'iniziativa ai privati; cfr. il dispaccio telegrafico del ministero dell'Interno del 6 giugno 1920 al prefetto di Milano in ACS, ivi. Alla fine si venne incontro alle richieste di Flores autorizzando il trasferimento da Novara, Pavia e Udine di alcuni contingenti di carabinieri, ma troppo tardi perché potessero essere utilmente impiegati nel corso della vertenza; cfr. il fonogramma del ministero dell'Interno al Comando generale dei Carabinieri datato 22 giugno e quello di risposta del 24 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 88. Sull'utilizzo da parte di Nitti di civili in funzione del mantenimento dell'ordine pubblico, cfr. Mondini, *La politica delle armi*, cit., p. 61.

76. Cfr. *I propositi del Gabinetto e Provvedimenti del Governo in caso di sciopero generale*, rispettivamente in "Corriere della sera" del 19 e 22 giugno 1920. La presenza dei ministri militari e dei Capi di Stato maggiore era giustificata dalla discussione che il Consiglio fece sulla questione albanese e sulla minaccia che gli insorti locali portavano ai nostri contingenti, ma naturalmente assumeva un valore di deterrenza anche per ciò che concerneva lo sciopero dei ferrovieri. Appena s'era profilato un contegno più vigoroso da parte del governo, il Sindacato economico si fece subito vivo, votando un ordine del giorno per la ripresa immediata del lavoro in una riunione tenutasi assieme ad alcuni parlamentari nella sede dell'Associazione liberale. Nello stesso senso s'era già espressa l'Associazione sindacale; cfr. *I soci dell'Associazione sindacale invitati a riprendere il lavoro e Un appello di ferrovieri non scioperanti*, rispettivamente in "Corriere della sera" del 19 e del 21 giugno 1920. Che l'atmosfera fosse mutata, che non fossero più «i tempi di una volta», era quanto rassicurava un rinfrancato Tondelli a un sempre dubitoso Pedrazzi, in una conversazione telefonica del 22 giugno: «Il principale [evidentemente Giolitti], benché con atto politico ha lasciato libera la mano a noi, non ha mancato di far capire che un atto di energia non gli dispiacerebbe punto». Pedrazzi da parte sua non mancava di rilevare l'abbattimento che s'era diffuso nelle fila dei ferrovieri: «Hanno capito che questa partita si può considerare perduta»; cfr. la trascrizione della telefonata del 22 giugno 1920, ore 13, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri". Tondelli dette le stesse rassicurazioni sulla volontà di resistenza del ministero ad un impreciso funzionario del Compartimento di Genova (con ogni probabilità il direttore); cfr. la trascrizione della telefonata 2298 del 23 giugno 1920, ore 1, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri".

77. Cfr. l'informatica del confidente Ernesto Trivelli "Relazione - 21.6.920", in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri".

78. *Un manifesto del Sindacato ferrovieri*, in “L’Avanti!”, 23 giugno 1920.

79. Nelle giornate che immediatamente precedono la manifestazione uno studente diciassettenne fu ferito da colpi di rivoltella in una colluttazione provocata da alcuni anarchici all’uscita da una funzione religiosa svolta nella chiesa di Sant’Ambrogio; si registrarono alcuni contusi per lancio di sassi, ed è un miracolo se non accaddero guai peggiori, a seguito di scontri fra socialisti e nazionalisti, al termine della festa dei bersaglieri, quando la sera senza alcun preavviso era uscita una fanfara che cominciò a girare per la città con a capo ufficiali e nazionalisti; infine, a piazza Missori si contarono cinque feriti, dopo che fascisti e socialisti si erano scambiati una trentina di colpi di pistola al termine d’una manifestazione fascista indetta per protestare contro la ventilata riduzione del corpo dei bersaglieri; cfr. la comunicazione del prefetto di Milano al ministero dell’Interno in data 19 giugno 1920, il suo telegramma del 21 giugno 1920 e il suo fonogramma stessa data sempre inviati al ministero dell’Interno, in ACS, Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris., 1920, b. 88).

80. Per la ricostruzione delle due tragiche giornate milanesi, alle quali manca ogni riferimento nelle carte di polizia, cfr. *Conflitti e tumulti a Milano provocati da anarchici e sindacalisti, Altri tumulti a P. Venezia*, in “Corriere della sera”, 23 giugno 1920 e *Una giornata di strascichi ai disordini di martedì a Milano*, ivi, 24 giugno 1920; *Le cause del duplice eccidio di Milano*, e l’editoriale *Bombe a mano*, in “Il giornale d’Italia”, 24 giugno 1920. Ambedue i quotidiani separarono accuratamente la responsabilità degli anarchici e dei teppisti dall’atteggiamento, in linea di massima ritenuto ragionevole, dei socialisti. Anche “L’Avanti!” dette una cronaca assai dettagliata degli avvenimenti che, a parte il tono, non si discosta eccessivamente da quella fornita dal “Corriere”, se non nell’attribuire l’inizio degli scontri all’iniziativa dei carabinieri, alla quale avrebbe reagito «un gruppo di audaci», aggiungendo anche il particolare di colpi d’arma da fuoco esplosi dalle finestre di alcuni edifici di via Dante contro gli scioperanti, nonché le bastonature subite dai fermati a opera di una polizia dipinta come in preda a una violenta follia reattiva; cfr. *Una grande manifestazione di popolo in solidarietà coi ferrovieri, e Un tragico conflitto*, in “L’Avanti!”, 23 giugno 1920; *Dopo i tragici fatti di martedì*, ivi, 24 giugno 1920. Lo Sfi invece addossò l’intera colpa degli incidenti e delle violenze alle provocazioni dei carabinieri, ribadendo la convinzione che i veri responsabili della agitazione cremonese e milanese erano da individuarsi nell’atteggiamento provocatorio di Pedrazzi e nella strumentalizzazione politica del fascio di Cremona; cfr. *Lo sciopero di Cremona e Milano*, in “La Tribuna dei Ferrovieri”, 10 luglio 1920.

81. Si veda, per esempio, *Un consigliere comunale percosso feroemente*, in “L’Avanti!”, 23 giugno 1920.

82. Cfr. *Per il domani*, in “L’Avanti!”, 24 giugno 1920.

83. *Un telegramma al Gruppo parlamentare socialista*, in “L’Avanti!”, 23 giugno 1920. Il direttivo del Gruppo se la cavò in un modo abbastanza anodino, mandando agli scioperanti i sentimenti della sua «viva simpatia» e deliberando di «prendere posizione in Parlamento in difesa degli interessi della classe lavoratrice contro le manovre capitalistiche che si preparano in nome dell’autorità dello Stato ad attaccare e disgregare le organizzazioni sindacali»; *Il gruppo parlamentare socialista*, in “Il giornale d’Italia”, 24 giugno 1920.

84. Cfr. *Dissensi tra i ferrovieri*, in “Il giornale d’Italia”, 23 giugno 1920.

85. Cfr. la trascrizione della telefonata 2300 del 23 giugno 1920, ore 16 fra il comm. Tondelli della Direzione delle Fs da Roma e il comm. Sclavo del Compartimento di Milano, in ACS, Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris., 1920, b. 95, fasc. “Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri”. Documento interessante per gli echi impressionanti che la manifestazione milanese aveva prodotto in città, sostenendo Sclavo settanta essere il numero dei morti a causa degli scontri.

86. *Al proletariato!*, in “L’Avanti!”, 23 giugno 1920.

87. Cfr. *Come il Sindacato ferrovieri annuncia la fine dello sciopero*, in “Corriere della sera”, 24 giugno 1920.

88. *I funzionari delle Secondarie per un amichevole componimento*, ivi.

89. Cfr. *La sopraffazione estremista e l'atteggiamento delle organizzazioni*, in "Corriere della sera", 24 giugno 1920.

90. Cfr. *Lo sciopero continua oggi pei funerali degli uccisi*, in "Corriere della sera", 24 giugno 1920. Alle esequie parteciparono, senza incidenti, ventimila persone, con 101 bandiere e quattro bande musicali; cfr. il fonogramma del prefetto di Milano al ministero dell'Interno datato 24 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps. Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri".

91. Cfr. *Lugubre bilancio*, in "Il giornale d'Italia", 24 giugno 1920.

92. Cfr. Il fonogramma del prefetto di Milano al ministero dell'Interno del 24 giugno 1920 e il telegramma stessa data, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps. Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri", nonché *Come i ferrovieri di Milano hanno ripreso il lavoro*, in "L'Avanti!", 25 giugno 1920. A Cremona il lavoro riprese con qualche turbolenza per la presenza di Bergonzoni e l'incitamento di Dante Mosca ad ancora non obbedire al sottocapostazione; cfr. il telegramma del prefetto di Cremona al ministero dell'Interno del 25 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps. Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, Fasc. "Cremona. Agitazione ferrovieri". L'unica manifestazione a cui si abbandonarono i ferrovieri di Milano fu allo scalo Sempione, dove un gruppetto di lavoratori innalzò una bandiera rossa e, in un improvvisato comizio, inneggiò alla vittoria conseguita senza che intervenisse la forza pubblica. Ciò provocò l'ira di Giolitti che pretese la punizione del vice commissario in servizio, difeso però da Flores; cfr. il telegramma-espresso del prefetto di Milano al ministero dell'Interno in data 29 giugno 1920, un appunto senza data del capostazione principale di Milano centrale al Capo compartimento di Milano con in calce la nota autografa di Giolitti per il capo della polizia, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps. Affari gen. e ris.*, 1920, b. 95, fasc. "Ferrovieri. Milano. Agitazione ferrovieri". Fu dovuto senz'altro a mancanza d'informazione lo sdegno di Luigi Albertini, da Roma, espresso in una telefonata con il fratello Alberto rimasto al "Corriere", per la presa di vittoria dei ferrovieri, con l'allontanamento di Bergonzoni e le giornate di sciopero pagate; cfr. la registrazione della telefonata 2316 del 24 giugno 1920, ore 9, in ACS, ivi. Anche Pedrazzi sollecitava un comunicato stampa chiarificatore a Crova da passare subito al "Corriere della sera"; e Crova, anzi, glielo comunicava in diretta, avendo ricevuto proprio nel corso della telefonata il nulla osta del governo; cfr. la trascrizione della telefonata [guasto] 20, in data 24 giugno 1920, ore 10,50, in ACS, ivi. Grande era la soddisfazione di Tondelli e di Pedrazzi per la soluzione della vertenza. I due commentarono, appena qualche giorno dopo, la repressione dei fatti d'Ancona auspicando l'uccisione di tutti gli anarchici, mentre Pedrazzi assicurava il collega di Roma della contentezza del personale nel vedere che c'era «un po' di mano ferma nel governo». Invano il sindacato aveva deliberato la ripresa del lavoro, subordinandola all'allontanamento di Bergonzoni e addirittura a quella di Farinacci, mentre il sottocapo riceveva 6.000 lire frutto d'una sottoscrizione di cittadini milanesi; cfr. il telegramma del prefetto di Cremona al ministero dell'Interno, in data 27 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps. Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Cremona. Agitazione ferrovieri" e la trascrizione della telefonata 2357 fra Pedrazzi e Tondelli del 27 giugno, ore 9,15, in ACS, ivi.

93. Cfr. *La sopraffazione estremista e l'atteggiamento delle organizzazioni*, in "Corriere della sera", cit.

94. *Il Sindacato di fronte al Governo*, in "La Tribuna dei Ferrovieri", 10 luglio 1920.

95. L. Cicognani, *L'incalzare della Storia*, in "La Tribuna dei Ferrovieri", 1 agosto 1920.

96. Cfr. De Felice, *Mussolini il rivoluzionario*, cit., pp. 620 ss.

97. Cfr. "Il popolo d'Italia", 19 giugno 1920. Sempre in tema di applicazione dell'art. 56, cfr. la "ripresa" fatta dal "Popolo" di un commento tratto da "L'Idea nazionale", che accusava il governo Nitti di averne colpevolmente limitato la portata ai soli casi interessanti l'autorità giudiziaria; cfr. *Le sanzioni applicabili agli scioperanti*, in "Il popolo d'Italia", 23 giugno 1920.

98. Mussolini, *Spaccio della bestia*, in “Il popolo d’Italia”, 24 giugno 1920.

99. *Centomila volantini dei Fascisti*, in “Il popolo d’Italia”, ivi. Il giornale di Mussolini insisteva: dov’erano i capi, ben lontani dalle pallottole che rischiavano di bucare la pancia da conservarsi invece «per i fichi dell’avvenire»?; dov’era l’on. Treves, invano atteso al comizio e dileguatosi, appena uscito di casa, su una *limousine* del comune?; dov’era Scalarini, se non all’osteria? E l’on. Agostini? E Malatesta, nascosto in un portone?; cfr. *Dov’erano i capi?*; *Dov’era l’on Treves?*; *E l’immondo Scalarini dov’era?*; *Tipi-Episodi*, tutto sotto un titolo a sei colonne: *Dopo aver provocato i tumulti, la demagogia si rintana!*, in “Il Popolo d’Italia”, ivi. E ancora un corsivo: «Passa la morte. Passa sempre la morte sugli illusi [...]. Gli altri?... Dove sono gli altri, dove sono gli osti dispensatori del generoso vino massimalista, dove sono quelli che hanno annunziato per oggi la buona novella libertaria? Mistero»; *Kamarad!*, ivi. Sulla stessa linea il giorno dopo, con un altro titolo a sei colonne in terza pagina: *Dall’ipocrisia dei capi alla delusione delle masse!* e un altro trafletto contro Malatesta: *Dov’erano i capi. Lo confessano: dietro i portoni!*, in “Il Popolo d’Italia”, 25 giugno 1920.

100. Mussolini, *Coccodrilli!*, in “Il popolo d’Italia”, 26 giugno 1920.

101. Cfr. *Centomila persone ai funerali del vice brigadiere assassinato*, in “Il popolo d’Italia”, 26 giugno 1920. Sulla vicenda di Cremona, cfr. le scarse considerazioni di G. Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani*, cit., p. 257 e per il ruolo di Armando Borghi vedi M. Antonioli, *Armando Borghi e l’Unione Sindacale Italiana*, Lacaita, Manduria 1990, pp. 79-80.

102. Cfr. Tasca, *Nascita e avvento del fascismo*, cit., pp. 150-1.

103. Cfr., sulla rinuncia giolittiana all’Albania, Valeri, *Giovanni Giolitti*, cit., p. 291 e, più dettagliatamente sulla linea seguita da Giolitti durante l’occupazione dei metallurgici, cfr. C. Vallauri, *Il governo Giolitti e l’occupazione delle fabbriche*, Giuffrè, Milano 1971.

104. Cfr. il telegramma del prefetto di Bologna al ministero dell’Interno datato 27 giugno 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. “Cremona. Agitazione ferrovieri”.

105. Cfr. la circolare “Sindacato Ferrovieri Italiani. Sede Centrale. Bologna 10 luglio 20. Per i comitati sezionali e per i nostri compagni propagandisti”; il volantino del Sindacato Ferrovieri Italiani, sezione di Sulmona, in data 30 agosto 1920; il volantino del Sindacato Ferrovieri Italiani, sezione di Roma, in data 11 settembre 1920; il telegramma cifrato del prefetto di Bologna alla Direzione di Ps, in data 13 settembre 1920; copia del manifesto Sindacato Ferrovieri Italiani, sezione di Torino [mutilo], senza data, ma del settembre 1920; il telegramma dell’Ispettore di Ps D’Alessandro al ministero dell’Interno-Direzione di Ps, in data 15 settembre 1920 (nel quale si comunicava anche l’intenzione del Comitato centrale dello Sfi di inviare a Roma una commissione per discutere con Peano tutti i punti – undici per l’esattezza – rimasti inattuati); la trascrizione della telefonata 2881 fra Pedrazzi e Tondelli del 7 settembre 1920, ore 18; l’informativa di Pedrazzi “Notizie date dal comm. Pedrazzi da Milano, 10 settembre 1920”; la copia del fonogramma da Bologna in data 10 settembre 1920 inviato da Crova a Rossano, capo di Gabinetto del presidente del Consiglio; la trascrizione della telefonata [guasto] 6 fra Pedrazzi e Tondelli dell’11 settembre 1920, ore 16; la Copia di Informazioni da Torino del 17 settembre 1920; la trascrizione 2043 della telefonata tra Tondelli e Herenfren (in altro luogo trascritto come Erenfrel) del 16 settembre, ore 11, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. “Ferrovieri. AA.GG., 4”. Il mutato clima politico fu tempestivamente denunciato dai ferrovieri come la volontà di «non risolvere alcun problema», di disdire quello che il governo e le Fs avevano già accettato; cfr. *Riprendiamo il cammino?*, in “La Tribuna dei Ferrovieri”, 1 agosto 1920.

106. Cfr. *Attraverso cento comizi i ferrovieri italiani hanno levata la loro voce poderosa ed ammonitrice. Uomini del Governo: ascoltatela!*, in “La Tribuna dei Ferrovieri”, 31 dicembre 1920.

107. Cfr. Sacchetti, *Il Sindacato Ferrovieri Italiani*, cit., pp. 260-1.

108. Cfr. l'informatica confidenziale "Pro memoria" a firma di Angelo Vicario del 14 dicembre 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93, fasc. "Ferrovieri. AA.GG., 4". Persino il Sindacato economico era assai scontento del comportamento governativo, ma in relazione al problema delle mancate promozioni di coloro che non avevano partecipato agli ultimi scioperi ferroviari; cfr. la comunicazione del prefetto di Bologna al ministero dell'Interno – Direzione generale di Ps, del 3 dicembre 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 94, fasc. "Ferrovieri. Bologna. Agitazione ferrovieri".

109. Copia del testo di un volantino "Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Pisa", datato 15 luglio 1920, in ACS, *Min. Interno, Dir. Gen. Ps, Affari gen. e ris.*, 1920, b. 93.