



ABRUZZO

Collana : *“La storia siamo noi”*



# Edoardo Puglielli

## Sindacato e politica nelle ferrovie d'Abruzzo 1894-1924

Prefazione di **Maurizio Antonioli**





**Carlo Tresca**

La stampa di questo libro è frutto della collaborazione tra il Centro Studi e Ricerche “Carlo Tresca” di Sulmona e l’Ires Abruzzo.



*Stampato nell’ambito delle celebrazioni dei Cento Anni della CGIL in collaborazione con l’Associazione Centenario.*

**Euro 15,00**





Edoardo Puglielli

*Sindacato e politica  
nelle ferrovie d'Abruzzo  
1894-1924*



## Indice

Tavola delle abbreviazioni  
Indice dei periodici

Prefazione  
di Maurizio Antonioli

Ferrovia e ferrovieri in Abruzzo

Organizzazione  
«Giungono a Sulmona anche i ferrovieri»  
Il ‘circolo’ dei ferrovieri  
La federazione unitaria  
Ferrovieri e nazionalizzazione  
Nasce il Sindacato ferrovieri italiani  
Manifestazioni e vertenze territoriali

Autonomia e unità  
Fisionomia politica  
L’Unione nazionale di Sulmona  
La legge Sacchi  
Solidarietà a Vanni e Pecoraro  
Una nuova politica rivendicativa

La settimana rossa e la guerra  
La crisi del sistema giolittiano  
Lo sciopero del giugno  
I ferrovieri e la guerra

## Il biennio rosso

Il dopoguerra

Sezioni e gruppi

Lo sciopero del gennaio

Il «caso Scapatucci»

Agitazioni locali

Occupazioni di campi e officine

Stessi doveri, stessi diritti

Per la Russia e contro la reazione

## Unità sindacale antifascista

La crisi del 1921

L'attività delle sezioni

L'Alleanza del Lavoro

Lo sciopero del I Maggio

Lo sciopero di agosto

Lo Stato fascista contro lo SFI

## Appendice fotografica

## Indice dei nomi



## Tavola delle abbreviazioni

### Abbreviazioni archivistiche

ACS	Archivio centrale dello Stato
MI	Ministero degli Interni
PS	Direzione generale di pubblica sicurezza
Agr	Affari generali riservati
CPC	Casellario politico centrale
ASAg	Archivio di Stato dell'Aquila

### Abbreviazioni bibliografiche

BdA1	L. Bettini, <i>Bibliografia dell'anarchismo</i> . Vol. I, tomo 1. <i>Periodici e numeri unici anarchici in lingua italiana pubblicati in Italia (1872-1971)</i> , Crescita Politica, Firenze, 1972
DAA	E. Puglielli, <i>Dizionario degli anarchici abruzzesi</i> , CSL Camillo Di Sciullo, Chieti, 2010.
DBAI	<i>Dizionario biografico degli anarchici italiani</i> , diretto da M. Antonioli, G. Berti, S. Fedele, P. Iuso, 2 voll., BFS, Pisa, 2003-2004
GOPS	A. Pantaleo, <i>Giornali e opinione pubblica a Sulmona dall'Unità d'Italia ai giorni nostri</i> , Di Cioccio, Sulmona, 1982
SPAM	L. Ponziani, <i>Due secoli di stampa periodica abruzzese e molisana</i> , Interlinea, Teramo, 1990
«Rassfr»	«Rivista Abruzzese di Studi Storici dal fascismo alla Resistenza», L'Aquila

### Altre abbreviazioni

a., aa.	anno, anni
b.	busta
cat.	categoria
f.	fascicolo
n., nn.	numero, numeri
p., pp.	pagina, pagine
s. fasc.	sottofascicolo
vol., voll.	volume, volumi

## Sigle e forme abbreviate usate nel testo

AdL	Alleanza del Lavoro
ANC	Associazione nazionale combattenti
CAIA	Comitato d'azione internazionalista anarchica
Cc	Comitato centrale
Cce	Comitato centrale esecutivo
CdL	Camera del Lavoro
Cg	Consiglio generale
CGdL	Confederazione generale del lavoro
CGIL	Confederazione generale italiana del lavoro
FAA	Federazione anarchica abruzzese
FF.SS.	Ferrovie dello Stato
FFI	Federazione ferrovieri italiani
FGS	Federazione giovanile socialista
FILM	Federazione italiana lavoratori del mare
FIOM	Federazione italiana operai metallurgici
FNLPL	Federazione nazionale dei lavoratori dei porti
FSSF	Federazione dei sindacati e sodalizi ferroviari
FUR	Fronte unico rivoluzionario
GPS	Gruppo parlamentare socialista
Lega Proletaria	Lega proletaria tra mutilati invalidi reduci orfani e vedove di guerra
LL.PP.	Lavori pubblici
PCdI	Partito comunista d'Italia
PRI	Partito repubblicano italiano
PS	Pubblica sicurezza
PSI	Partito socialista italiano
Riscatto	Riscatto ferroviario
SCL	Sindacato conduttori locomotive
SFI	Sindacato ferrovieri italiani
SOF	Sindacato operai ferroviari
UAI	Unione anarchica italiana
UIL	Unione italiana del lavoro
Unione	Unione nazionale fra il personale attivo del servizio mantenimento e sorveglianza delle ferrovie dello Stato
USI	Unione sindacale italiana

## Indice dei periodici

- «Abruzzo Rosso», *Organo settimanale della Federazione Socialista Abruzzese*, Aquila, a. 1919
- «Falce e Martello», *Organo della Federazione Provinciale Socialista*, Teramo, a. 1920
- «Il Germe», *Periodico Settimanale di Propaganda Socialista* nel 1902; *Giornale quindicinale socialista* nel 1907; Sulmona, aa. 1902-1907
- «Il Libertario», *Giornale anarchico* dal 1905; *Settimanale anarchico* dal 1915; *Giornale anarchico* dal 1916; La Spezia, aa. 1907-1920
- «Il Proletario», già 'Falce e Martello' - *Organo settimanale della Federazione Provinciale Socialista di Teramo*, Castellamare Adriatico, aa. 1921-1922
- «Il Risorgimento d'Abruzzo», *Settimanale di battaglia*, Roma, a. 1919
- «L'Abruzzo Rosso», *Organo del Partito Comunista d'Italia*, Aquila, a. 1922
- «L'Avvenire», *Organo dei Lavoratori Abruzzesi* dal 1894; *Organo dei Socialisti Abruzzesi* dal 1899; *Organo dei Socialisti del Collegio di Aquila* dal 1903; *Organo della Federazione Provinciale Socialista di Aquila* dal 1920; *Organo di battaglia della Federazione Provinciale Socialista Aquilana* dal settembre 1920; *Organo della Federazione Provinciale Socialista Aquilana* dal febbraio 1921; Aquila, aa. 1894-1922
- «L'Internazionale», *edizione per Modena*, Modena, a. 1914
- «La Città», *Mensile d'Abruzzo indipendente al servizio del cittadino*, Sulmona, a. 1989
- «La Difesa», *Giornale ufficiale dell'Unione Nazionale fra il Personale Attivo del Servizio Lavori delle Ferrovie dello Stato* dal 1910; *Giornale ufficiale dell'Unione Nazionale fra il Personale Attivo del Servizio Lavori (aderente alla F.F.I.) delle Ferrovie dello Stato* dal 1914; Sulmona, aa. 1910-1916
- «La Locomotiva», *Organo del Sindacato Conduttori Locomotive, Guidatori Treni Elettrici ed Affini*, Sulmona, aa. 1905-1906
- «La Riscossa d'Abruzzo», *Organo della Federazione Repub-*

- blicana Abruzzese-Molisana*, Castellamare Adriatico, a. 1922
- «Umanità Nova», *Quotidiano anarchico*, Milano, dal 27 febbraio 1920; Roma, dal 3 luglio 1921; *Giornale Anarchico* dal 19 agosto 1922, aa. 1920-1922
  - «Volontà», *Periodico di propaganda anarchica*, Ancona, aa. 1913-1914

## PREFAZIONE













## Ferrovia e ferrovieri in Abruzzo

La costruzione delle tratte della strada ferrata che corre lungo il litorale regionale si registra tra il 1863 e il 1864; nel corso del successivo decennio entrano in funzione le linee ferroviarie che tagliano in senso trasversale e longitudinale la regione, la Pescara-Sulmona e la Sulmona-Aquila, prolungata fino a Terni. Nel 1888 entra in funzione la Sulmona-Roma, 172 chilometri di strada ferrata<sup>1</sup>:

La Pescara-Sulmona-Avezzano-Tivoli-Roma, di 239,462 chilometri, fu un fatto compiuto e, sulla linea congiungente l'Adriatico con la Capitale, che tanto patema iniettò negli animi dei sulmonesi e dei peligni e di tutto il centro Abruzzo, corsero le locomotive Gr. 128 FS e Gr. 650 FS 1867<sup>2</sup>.

Complessivamente, in Italia si passa dai 7,5 km di strade ferrate con poche decine di agenti nel 1839 agli 11.003 km con 80.000 agenti nel 1885 – anno in cui lo Stato stipula convenzioni ventennali con le compagnie private (Mediterranea, Adriatica e Sicula) per la gestione del servizio – e dai 17.078 km e 102.000 agenti nel 1905 ai 13.302,75 km «effettivi» con oltre 148.000 agenti nel 1909<sup>3</sup>. I tronchi che, diramandosi da Sulmona, fanno capo a Roma, Terni e Napoli inseriscono la regione nella rete del merca-

<sup>1</sup> Alla Castellamare Adriatico-Ancona, in funzione dal 1863, si aggiungono nello stesso anno le tratte Castellamare Adriatico-Pescara e Pescara-Ortona; la Ortona-Foggia entra in funzione il 25 aprile 1864. La linea Pescara-Popoli entra in funzione il 1 marzo 1873; la Popoli-Sulmona il 1 novembre 1873. La linea Sulmona-Raiano entra in funzione il 17 marzo 1874; la Raiano-Molina il 1 febbraio 1875; la Molina-Aquila il 10 maggio 1875. La linea Aquila-Terni viene completata nell'ottobre 1883. Il 10 dicembre 1884 entra in funzione la tratta Tivoli-Mandela; il 25 novembre 1885 la Mandela-Cineto Romano; il 1 agosto 1887 la Roma-Tivoli; il 30 luglio 1888 la Cineto Romano-Sulmona; si completa così la Sulmona-Roma. Si veda A. CIOCI, *Storia delle ferrovie in Abruzzo. Dalle origini ai giorni nostri*, Adelmo Polla, Cerchio, 1997.

<sup>2</sup> F. SARDI DE LETTO, *La città di Sulmona. Impressioni storiche e divagazioni*, edizioni della Rivista «Circolo Letterario», Tipografia 'La Moderna', Sulmona, 1983, vol. IV, p. 86.

<sup>3</sup> Cfr. R. BERNARDI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla nascita al 1909*, in M. ANTONIOLI, G. CHECCOZZO (a cura di), *Il Sindacato ferrovieri italiani dalle origini al fascismo 1907-1925*, Unicopli, Milano, 1994, p. 44.

to nazionale, anche se, spiega Filippo Paziente, la costruzione della rete ferroviaria interessa soprattutto la provincia dell'Aquila e non risponde appieno alle esigenze di sviluppo economico e sociale del vasto e accidentato entroterra regionale; la provincia di Teramo, ad esempio, ha all'interno un solo tratto di binari di appena 26 km (la Giulianova-Teramo), mentre quella di Chieti è lambita solo ai confini e le merci subiscono considerevoli aumenti di prezzo per raggiungere la più prossima stazione ferroviaria<sup>4</sup>. Sono Sulmona e Castellamare Adriatico i centri destinati a diventare i più importanti nodi di raccordo dei traffici commerciali della regione e ad ospitare una nuova e numerosa categoria di lavoratori, i ferrovieri; al 1910 si contano 1.012 unità impiegate a Sulmona e 627 a Castellamare<sup>5</sup>. Una categoria, quella dei lavoratori del trasporto su rotaia, scomposta in molteplici figure professionali (impiegati, personale del mantenimento, personale di macchina, operai, addetti alle merci, personale dei treni, personale di manovra, personale degli scambi, verificatori e untori, manovali) comportanti differenti condizioni di lavoro, problemi e bisogni, da cui la diffusione di una coscienza della propria 'diversità' costantemente ricercata nelle strutture sindacali di autonomia politica e decisionale nei confronti delle organizzazioni centrali del movimento dei lavoratori. Le prime associazioni a carattere mutualistico e resistenziale dei ferrovieri risalgono agli anni Settanta dell'Ottocento: fino alla bufera repressiva del 1898 si costituiscono in tempi diversi la Società di mutuo soccorso tra macchinisti e fuochisti dell'alta Italia (1877), la Società di mutuo soccorso tra macchinisti e fuochisti delle ferrovie meridionali e calabro-sicule (1882), il Fascio ferroviario italiano (1890), l'Unione ferrovieri italiani (1892) e la Lega ferrovieri italiani (1894), aderente al Partito dei lavoratori italiani, poi Partito socialista italiano (PSI). Con l'esperienza della Lega, la pratica localista e corporativa viene meno, si attenua, per lasciare via via il posto, nell'ambito di un'organizzazione costituita su base nazionale, a prospettive unitarie ed esplicite di resistenza di classe<sup>6</sup>.

Nell'Abruzzo di fine Ottocento, regione dove un effettivo svi-

4 Cfr. F. PAZIENTE, *Democrazia e Socialismo in Abruzzo (1870-1917)*, Istituto Abruzzese per la Storia d'Italia dal fascismo alla Resistenza, L'Aquila, 1985, p. 29.

5 Ivi, p. 104.

6 Sui modelli d'organizzazione sindacale sperimentati dai lavoratori delle ferrovie nell'Italia di fine Ottocento si vedano: A. CASTRUCCI, *Battaglie e vittorie dei Ferrovieri italiani: cenni storici dal 1877 al 1944*, Zero in condotta, Milano, 1988, pp. 18-30; M. TABORRI, *Dal mutuo soccorso al sindacato unitario*, in S. MAGGI, (a cura di), *Lavoro e identità. I cento anni del sindacato ferrovieri (1907-2007)*, Ediesse, Roma, 2007, pp. 29-45.

luppo industriale avviene in ritardo, la costruzione delle linee ferroviarie contribuisce a suo modo a dare impulso allo stimolo e alla nascita di pionieristiche forme di associazionismo operaio. Le industrie sono ancora poche e, quindi, modesta è la concentrazione di grandi masse affini per similarità d'interessi economici e professionali; mancano allo stesso tempo l'agricoltura industrializzata e le condizioni obiettive, economiche e sociali, per la nascita di un forte movimento operaio e contadino organizzato di vaste proporzioni<sup>7</sup>. Le forze del proletariato organizzato italiano sono quasi tutte costituite da masse operaie e contadine dell'Italia settentrionale; nel centro e nel meridione, sebbene figurino persone di grande capacità politica e ingegno, il movimento dei lavoratori ha proporzioni assai modeste. C'erano sì state agitazioni, ma si era spesso trattato di azioni violente ed improvvise di un sottoproletariato generalmente ancora privo di una coscienza di classe per nulla investito dai primi benefici di legislazioni economiche e sociali<sup>8</sup>.

Nel processo di urbanizzazione e di stratificazione sociale, se da un lato la ferrovia 'dinamizza' le vite di calzolai, muratori, imbianchini, sarti, barbieri, camerieri, fornai, legatori di libri, fabbri, garzoni, tappezzeri, orologiai, fotografi, che iniziano a svolgere la professione in altre località importando, spesso e volentieri, tramite un vivace via vai, nuove idee culturali e politiche, dall'altro, spiega Gino Morbiducci<sup>9</sup>, rispetto ai lavoratori della terra i ferrovieri rappresentano a tutti gli effetti un corpo estraneo che viene ad inserirsi tra essi e i possidenti; un cuneo che s'immerge in un contesto sociale «mal sopportato dai padroni, i quali non vo-

<sup>7</sup> Per una storia socio-politica dell'Abruzzo di questi anni si vedano: U. DANTE, *Dalle fine dell'Ottocento alle vicende del ventesimo secolo*, in U. RUSSO, E. TIBONI (a cura di), *L'Abruzzo nel Novecento*, Ediards, Pescara, 2004, pp. 29-78; U. DANTE, *L'Abruzzo contemporaneo. Dall'Unità d'Italia ai giorni nostri*, Textus, L'Aquila, 2000, pp. 73-129.

<sup>8</sup> Si vedano: A. GRADILONE, *Storia del sindacalismo. Italia*, vol. III, Giuffrè, Milano, 1959; G. MANACORDA, *Il movimento operaio italiano attraverso i suoi congressi. Dalle origini alla formazione del Partito socialista (1853-1892)*, Editori Riuniti, Roma, 1973; N. VERNA, *Società Operaie di Mutuo Soccorso in Abruzzo dal 1861 al 1905*, Samizdat, Pescara, 2001.

<sup>9</sup> Gino Morbiducci fa parte di quel gruppo di ferrovieri che, dopo la guerra di Resistenza, è in prima linea nel ricostituire a Sulmona la sezione SFI aderente alla CGIL. Un lungo lavoro che, nel giro di pochi mesi, farà di Sulmona uno dei gruppi sindacali più qualificati e numerosi, tanto che, nei congressi nazionali dello SFI, Morbiducci verrà più volte chiamato a ricoprire impegni sia di carattere sindacale che nelle varie commissioni aziendali. Riesce inoltre a coinvolgere nell'azione politico-sindacale una sensibile maggioranza di ferrovieri delle varie qualifiche, i quali danno consistenza e validità alle commissioni interne, alle commissioni dei turni di lavoro, alle scuole interne di perfezionamento tecnico. Si veda G. MORBIDUCCI (a cura di Mimi D'Aurora), *Frammenti di memoria di un militante di sinistra*, Ires Abruzzo, Pescara, 2007.

gliono modificare il loro status, e dai contadini, che vedono guadagnare e spendere quel danaro, il che esaspera ancor di più il loro stato di miseria, condizionandoli socialmente». E – continua Morbiducci – «quando anche i commercianti di Sulmona cominciano a provvedersi di caffè, di thé, della noce moscata, della pasta di Napoli, delle arance della Sicilia, della carne fresca da consumarsi anche nei giorni non di festa, quando agli inizi del 1901 le prime lampadine a filamento di carbone illuminano le case dei signori e quelle dei ferrovieri, il solco si fa ancora più profondo»<sup>10</sup>. Al 1901, infatti, l’Abruzzo è ancora prevalentemente agricolo-pastorale, dove il 52,5% della popolazione superiore ai 9 anni è addetta ai lavori campestri. Il divario tra la crescita degli addetti all’agricoltura e l’incremento demografico medio complessivo (nel ventennio 1881-1901, rispettivamente +27% e +9,4%) denuncia un avanzato processo di agrarizzazione dell’economia regionale, con embrionale e compresso sviluppo industriale e commerciale e conseguente debole mobilità della forza lavoro tra i vari settori produttivi. La popolazione agglomerata in centri superiori a 500 abitanti è maggiore di quella sparsa per le campagne, ma lo sviluppo urbanistico è irrilevante<sup>11</sup>; nelle città i ceti urbani (pochi capitalisti borghesi, liberi professionisti, ceto burocratico, bottegai, artigiani) prevalgono su quelli contadini. Nelle città abruzzesi, spiega Umberto Dante, «non ci sono i proletari, cioè dei salariati abituati a vendere la loro forza lavoro. I soggetti sociali che maggiormente si avvicinano al modello marxista di proletariato vivono nelle campagne»<sup>12</sup>. Nelle campagne permangono essenzialmente rapporti precapitalistici di proprietà e di produzione, se si escludono alcuni ettari del Fucino nei quali si riscontra una matura evoluzione in senso capitalistico dell’economia del latifondo per applicazione di processi tecnici produttivi ispirati ai dettami della scienza agraria, organizzazione rigorosa dei servizi, applicazione di macchinari, abbondanza di capitale. Le altre zone agrarie sono caratterizzate da una forte frammentazione della proprietà terriera e da una debole penetrazione del capitalismo, documentata dalla scarsa diffusione dell’azienda moderna, dall’arretratezza dei sistemi produttivi, da rapporti agrari, proprietari e sociali per lo più semifeudali che vedono i contadini

10 G. MORBIDUCCI, *Ferrovia e ferrovieri a Sulmona, appunti per una storia sociale del Centro Abruzzo*, «La Città», febbraio 1989.

11 Solo il comune dell’Aquila supera di poco i 25.000 abitanti, mentre Chieti e Teramo hanno una popolazione appena superiore a 20.000 abitanti.

12 U. DANTE, *L’Abruzzo contemporaneo. Dall’Unità d’Italia ai giorni nostri*, cit., pp. 89-90.

legati ai proprietari non solo da vincoli contrattuali ma anche da rapporti personali di fedeltà e gerarchia; molto diffusa, dunque, è la presenza bracciantile, mezzadrile (rapporto basato sulla divisione del prodotto tra proprietario e mezzadro, senza alcuno scambio monetario) e dei salariati giornalieri. Il patrimonio zootecnico è insufficiente, per le non buone condizioni dei pascoli a causa dello sfruttamento secolare, della concimazione con il solo stallatico, dell'incuria dei proprietari privati e dei comuni. La pastorizia, che a lungo aveva alimentato lo sviluppo dell'industria armentaria e la civiltà pastorale, va perdendo importanza per molteplici cause (messa in coltura del Tavoliere, ribasso del prezzo delle lane); essa è ora pressoché confinata alla sola provincia dell'Aquila. Nel complesso, i salari percepiti dai lavoratori della terra e dell'industria armentizia (mulattieri, cacieri, pastori) sono miseri, e tristi sono le condizioni di vita<sup>13</sup>.

Vale la pena riportare quasi per intero 'un'istantanea' della società abruzzese 'scattata' da Mario Trozzi nel 1911:

Le masse, purtroppo, tranne poche eccezioni, sono assenti dal nostro movimento [socialista]. E sono assenti per due ragioni: prima di tutto perché l'emigrazione allontana ogni anno migliaia di lavoratori fra i più giovani e i più intelligenti; in secondo luogo perché la crescente diffusione della piccola proprietà (effetto anche questo della emigrazione) nelle campagne, costringendo i piccoli proprietari coltivatori, al costante quotidiano lavoro delle zolle proprie li tien lontani dalla vita politica e li abbrutisce quasi nella occupazione e nella preoccupazione della faticosa coltura rurale, tanto più faticosa, in quanto mancano le braccia, allontanate dal movimento migratorio. Vi sono però altre ragioni, d'indole politica e spirituale, che spiegano l'assenza del proletariato abruzzese dal movimento politico in genere e da quello socialista in ispecie. E le ragioni spirituali vanno trovate nell'apatia caratteristica dei nostri lavoratori, accentuata dalla superstizione, dalla diffidenza e dell'istinto conservatore. Le masse abruzzesi [...] non hanno mai avuto uno scatto violento di ribellione contro il

13 Per una storia economico-sociale dell'Abruzzo dei decenni a cavallo tra Otto e Novecento si vedano: C. JARACH, *Inchiesta parlamentare sulle condizioni dei contadini nelle Province meridionali e nella Sicilia*, vol. II, *Abruzzi e Molise*, tomo 1, Roma, 1909, ristampa anastatica, Textus, L'Aquila, 2007; F. PAZIENTE, *Democrazia e Socialismo in Abruzzo (1870-1917)*, cit., pp. 17-35. Si veda anche P. BEVILACQUA, *Breve storia dell'Italia meridionale. Dall'Ottocento a oggi*, Donzelli, Roma, 1997.

dominio feudale e clericale. Soltanto, in rade occasioni, quando le condizioni dell'oppressione erano giunte a tal punto da far traboccare l'acqua dal vaso, i lavoratori di nostra terra sono insorti: manifestazioni violentissime come tutte quelle che sono le conseguenze di un troppo lungo servaggio, seguite dall'immane eccidio e dalla conclusionale condanna degli insorti. Tali insurrezioni sono accadute improvvisamente, senza preparazione, senza direzione, senza propaganda: esplosioni feroci di sdegno subitaneo. Passato il breve momento della rivolta, attenuate le cause dello sdegno, gli animi sono tornati tranquilli e le cose hanno ripreso l'andazzo precedente [...]. Bisogna, senza dubbio, ritenere che questa deplorabile apatia, direi quasi di razza, sia alimentata e accentuata dal carattere superstizioso e dall'enorme analfabetismo del popolo. Ma convien notare che il popolo abruzzese non è popolo ciecamente religioso: esso è cattolico più per tradizione che per fede. I contadini sono ormai abituati a quelle determinate funzioni e manifestazioni, specialmente esteriori e talvolta di una coreografia ridicola, del culto cattolico: il tenore della loro vita è meccanico e si divide in tre fasi: la chiesa, la campagna e il tugurio. Togliete, per esempio, l'abitudine della messa nella domenica al contadino e, non esagero, voi togliete il concetto e l'abitudine della festa stessa dalla loro mente. Alla tradizione religiosa si aggiungono il sentimento di diffidenza e lo spirito di conservazione. Diffidenza verso tutti i 'galantuomini' – così chiamansi dai nostri contadini le persone colte ed agiate – diffidenza, che è un effetto naturale dell'ambiente economico: il galantuomo è spesso lo strozzino, lo speculatore, il raggiratore, il vampiro in giacca di vigogna del contadino. L'usura è stata una delle piaghe più gravi che ha cancrenato la vergine terra d'Abruzzo: dico è stata perché attualmente va scomparendo con molta rapidità, e ciò si deve all'emigrazione che, per mezzo dei risparmi accumulati all'estero od inviati dai familiari, ha ristorate le finanze dei lavoratori agricoli. [...] i contadini nella loro mente ristretta, temono sempre ascose insidie delle persone colte ed hanno in uggia, anzi in terrore, tutto ciò che è moderno, che innova, che sovverte. Se a stento si è potuto fare ad essi comprendere i benefizi della coltura razionale, della concimazione chimica, ecc, benefizi immediati e tangibili, se difficilmente si può convincerli della utilità del credito agrario, è possibile che essi aderiscano alle idee socialiste, predicate appunto da quei galantuomini, verso la classe dei quali li lega l'odio di un passato recente di dolori e di miserie? Ma non basta: noi nel propagandare per i monti e le valli le nostre teorie, ci troviamo contro non soltanto il



sentimento di diffidenza ma anche lo spirito di conservazione. Questa povera gente, che dopo tanti sacrifici e mercé il frutto di lavori faticosi è riuscita a comprare quattro palmi di terra ed a edificare quattro mattoni di casa, ha talmente acquisito il sentimento della proprietà e sviluppato lo spirito di conservazione, si da nutrire il più profondo disprezzo e la più accanita avversione contro i principi che tendono non dico a sovvertire, a modificare lo stato attuale delle cose. A questa somma di ragioni spirituali bisogna aggiungere non poche ragioni politiche che spiegano l'assenza dei lavoratori abruzzesi dal nostro movimento. [...] la cui funzione elettorale [delle masse agricole] non si è ridotta che a votare per il padrone, il quale, nel periodo delle elezioni, rinchioda i suoi coloni e fittuari nelle sue scuderie o fondaci e offre loro il carnevaletto di bramati sbafi di maccheroni e vino e sigari in quantità: talvolta, se la clausura dura parecchio, viene servito gratuitamente il barbiere e spesso pure la prostituta. Questa sfacciata corruzione elettorale [...] è venuta man mano diminuendo. Non per virtù del famoso e retorico 'progresso dei tempi' [...] io credo (mi sbagliero) che la diminuita corruzione vada attribuita all'emigrazione che ha diffusa la piccola proprietà e quindi ha tolto ora il rapporto di dipendenza fra il proprietario e il fittuario [...]»<sup>14</sup>.

Osservando il debole processo di industrializzazione, non si può non rilevare come le fabbriche siano ancora davvero poche: le fonderie di Pescara (1890) che producono, con la ghisa e l'acciaio, ancora, tombini, fontane e, durante la guerra, proiettili e bombe; le officine di Piano d'Orta (1900) che arriveranno ad occupare circa cinquecento operai; nel 1921 passeranno alla Montecatini; producono acido solforico per concimi, solfati di rame, silicati vari; i vari impianti di Bussi, realizzati con capitale straniero (il primo nel 1902), per la produzione di cloro, soda, iprite, ozogeno, che arriveranno in alcuni periodi ad occupare anche migliaia di operai; lo zuccherificio di Avezzano (1902), che nella sua punta massima, comprendendo gli stagionali, darà lavoro a oltre mille persone; vi sono poi varie fornaci (Scoppito, Bolognano, Atri, Pescara, Manoppello, Lanciano, Cellino Attanasio); l'asfaltificio di Scafa, a capitale straniero, che sfrutta i giacimenti di bitume con centocinquanta operai; il gessificio di Torre dei Passeri, con centocinquanta operai; le filande di Pescina e

14 M. TROZZI, *Socialisti abruzzesi a Congresso*, «La Soffitta», 17 dicembre 1911, in A. BORGHESI, F. LORETO (a cura di), *Mario Trozzi. Alle origini del movimento operaio e sindacale in Abruzzo*, Ediesse, Roma, 2007, pp. 51-53.

Montereale; i lanifici di Atri, di Fara San Martino (1893), di Sulmona (1915), di Taranta Peligna (1915); varie cartiere e molini, il pastificio di Fara San Martino (1890), il gassosificio di Pratola Peligna (1904), il liquorificio di Pescara con 100 lavoratori, il cotonificio Tobler dell'Aquila, che arriverà ad occupare circa duecentocinquanta operaie la cui vita sarà però breve (1907-1912). Insomma, la rivoluzione industriale non è certo in una fase avanzata nell'Abruzzo d'inizio secolo<sup>15</sup>. La stessa comparsa della figura dell'operaio è un fenomeno ben lungi dall'essere generalizzato, dipendente delle peculiari specificità delle industrie di provincia, spesso attardate da arretratezza produttiva o relegate in lavorazioni marginali. Ancora nel 1911, il rapporto tra il personale (non solo gli operai salariati) delle imprese e il numero di queste ha per l'Italia come punta massima la Liguria, con 28,64 addetti per impresa, mentre l'Abruzzo, con un rapporto pari a 2,8, come tante altre regioni del meridione sembra rimanere del tutto estranea al «soffio potente» del nuovo industrialismo<sup>16</sup>. Le condizioni di miseria e la fame di lavoro trovano sbocco, com'è noto, nell'emigrazione. Basti pensare che dal 1900 al 1914, dall'Abruzzo emigrano 491.784 persone, in gran parte verso i paesi transoceanici; il 41% di esse sono della provincia dell'Aquila.

In questo quadro, la costruzione della ferrovia contribuisce indubbiamente al processo di industrializzazione della regione, che, a sua volta, accelera lo sviluppo dell'associazionismo operaio. Il concentrarsi del lavoro umano diviene naturalmente comunanza di idee, d'interessi, di bisogni, rinsalda i vincoli di solidarietà professionale e rafforza, per effetto dello sfruttamento industriale, il sentimento di classe. I vincoli professionali iniziano a svilupparsi e a consolidarsi non più solo dal punto di vista tecnico per l'esecuzione dell'uguale, comune e quotidiano lavoro, ma anche dal punto di vista morale perché l'officina assoggetta fin da subito i lavoratori a norme e costrizioni regolamentari e disciplinari vessatorie che generano uno stato di preoccupazione e di insoddisfazione che rende alla fine insanabile e profondo il contrasto tra capitale e lavoro. Infrastrutture, officine, depositi e cantieri sorti per la costruzione, la gestione e la manutenzione delle linee ferroviarie si trasformano via via in veri e propri laboratori di

<sup>15</sup> Per una storia dell'industrializzazione della regione si veda M. BENEGIAMO, *La struttura industriale*, in U. RUSSO, E. TIBONI (a cura di), *L'Abruzzo nel Novecento*, Edgars, Pescara, 2004, pp. 155-185.

<sup>16</sup> Cfr. M. ANTONIOLI, B. BEZZA (a cura di), *La FIOM dalle origini al fascismo 1901-1924*, De Donato, Bari, 1978, p. 25.

politica sindacale, accendendo nei lavoratori lo spirito di aggregazione e trasformando, col tempo, il senso di autonomia di classe in responsabilità di classe e, infine, in lotta di classe.

In Abruzzo, dunque, regione dove altre organizzazioni di mestiere sono ancora del tutto assenti, la costruzione delle linee e condizioni peculiari ed estranee al resto del mondo del lavoro (uniformità delle situazioni lavorative, dipendenza dallo stesso datore di lavoro, dimensione nazionale delle compagnie, necessità di contrattare salari, cottimi, orari di lavoro a livello nazionale e centralizzato), fanno dei ferrovieri una delle categorie più sindacalizzate e permettono alle loro organizzazioni di ramificarsi nel territorio<sup>17</sup>.

17 Un primo studio specifico sulle organizzazioni sindacali dei ferrovieri attive in regione è rappresentato dal testo E. PUGLIELLI, *Battaglie e vittorie dei ferrovieri abruzzesi. Sulmona, L'Aquila, Avezzano, Castellamare. 1894-1924*, CSL Camillo Di Sciullo, Chieti, 2006.



## Organizzazione

«Giungono a Sulmona anche i ferrovieri»

Nell'ultimo decennio del XIX secolo Sulmona è già sede di una numerosa colonia di ferrovieri; molti vi erano stati assegnati per «ragioni di PS», cioè perché militanti e attivisti di associazioni mutualistiche della categoria:

Quello di Sulmona è il deposito ferroviario dove l'amministrazione della rete Adriatica, d'accordo col governo confina tutti gli impiegati a cui capita loro la disgrazia d'essere stati prescelti alle cariche delle associazioni corporativistiche, tendenti solo al miglioramento economico, di tutto il personale dipendente alle amministrazioni ferroviarie; oppure avesse in qualche occasione dimostrato di essere socialista. Chiunque faccia gli interessi delle Lega Ferrovieri e Fuochisti, o che pure mostri di avere a cuore il Partito socialista è di botto trasferito a Sulmona<sup>1</sup>.

Nel ricordo di Carlo Tresca, il governo «vedendo la grande crescita delle organizzazioni sindacali dei ferrovieri e desiderando di liberarsi di alcuni dei *leader* più attivi», trasferisce a Sulmona «un gruppo di sindacalisti, impiegati presso le ferrovie. L'idea è di tenere questi impiegati in una piccola città che, pur essendo diventata un importante nodo ferroviario, è ancora prevalentemente un centro rurale, per poterli isolare in tal modo dal resto dei lavoratori [...] Le ferrovie sono possedute da società private, sottoposte ed influenzate nelle loro politiche dal governo, che può trasferire chiunque, in qualsiasi posto voglia, per ragioni politiche o per altri motivi»<sup>2</sup>. Già nel 1897, i lavoratori del trasporto su rotaia impiegati a Sulmona denunciano come l'Adriatica e il governo abbiano letteralmente trasformato la cittadina peligna in «luogo di deportazione», dove cioè «gli alti papaveri della burocrazia fer-

<sup>1</sup> *Il processo dei ferrovieri di Solmona*, «Il Tartarino», Aquila, 27 settembre 1898, in M. DI GIANGREGORIO, *La ferrovia Roma-Solmona: il Commendatore Giovanni Paolucci*, Litografia Brandolini, Sambuceto, 2006, p. 234.

<sup>2</sup> C. TRESCA, *Autobiografia*, Anicia, Roma, 2006, p. 24. Su Tresca si veda AA.VV., *Carlo Tresca, vita e morte di un anarchico italiano in America*, Tinari, Chieti, 1999

roviaria man mano relegano [...] i ferrovieri che si segnalano per ardore ed ingegno nella propaganda socialista»<sup>3</sup>. E ai puntuali trasferimenti, operati dalle compagnie in continuo e costante rapporto con le questure e le prefetture, va a sommarsi la reiterata minaccia governativa di militarizzazione del personale. La protesta monta a partire dal 1896, quando, «nelle due batterie del 18° Artiglieria qui [a Sulmona] in distacco, sono stati reclutati parecchi soldati per essere istruiti nel servizio ferroviario. Ciò per sostituire i ferrovieri in caso di sciopero»<sup>4</sup>. Un esperimento, questo, che verrà applicato nel maggio 1898, quando, di fronte alla protesta popolare per l'aumento del prezzo del pane, il governo dichiara in varie province del Regno lo stato d'assedio e, nel timore di uno sciopero ferroviario, decreta la militarizzazione dei ferrovieri e degli addetti ai servizi postali.

«Con i binari giungono a Sulmona anche i ferrovieri» – narra Gino Morbiducci – i quali trovano «un ambiente difficile e diffidente». Trovano cioè una società appena post-feudale, «dove vige ancora lo scambio in natura». Il ferroviere comunista ricorda come i vari governi «convogliano gli elementi politicamente scomodi da altre sedi ferroviarie a Sulmona, e questi, in parte anarchico-sindacalisti, in parte repubblicani o socialisti, mal si adattano ad una convivenza così stretta ma, soprattutto, estranea alla loro cultura e priva di sfoghi e scambi, sia politici sia intellettuali»<sup>5</sup>. Questi continui trasferimenti però, come spiega Tresca, fanno sì che «la nostra sperduta cittadina diventi col tempo l'habitat di esponenti attivi ed intelligenti del proletariato italiano che si sta risvegliando»<sup>6</sup>. Già nel 1894, ad esempio, anno in cui nasce la Lega ferrovieri italiani, Ettore Croce<sup>7</sup> e Michele Colagrande del circo-

3 «L'Avvenire», 21 agosto 1897. Sul periodico cfr. SPAM, pp. 58-59.

4 *Ferrovieri all'erta*, Ivi, 4 ottobre 1896. Sullo stesso numero si legge: «Fra i soldati di fanteria, di stanza a Torino, Milano ed altrove, ne sono stati scelti molti che, aggregati alla brigata ferrovieri del genio, vengono esercitati ed istruiti nel servizio ferroviario. A quelli che vi si trovano attualmente si insegna a fare da frenatori. È la prima volta che ai sodati di fanteria si dà una tale istruzione, e fra essi stessi si vocifera che ciò sia in previsione e per timore di uno sciopero dei ferrovieri. Non facciamo commenti, tanto la notizia ci sembra grave; li facciamo piuttosto i ferrovieri, stringendosi vieppiù attorno alla loro Lega e raddoppiando di attività nell'organizzarsi».

5 G. MORBIDUCCI, *Ferrovia e ferrovieri a Sulmona, appunti per una storia sociale del Centro Abruzzo*, «La Città», cit.

6 C. TRESCA, *Autobiografia*, cit., p. 24.

7 Sull'attività politica di Ettore Croce (Rocca San Giovanni, 6 maggio 1866-28 novembre 1956) in Abruzzo si vedano: F. PAZIENTE, *Democrazia e Socialismo in Abruzzo (1870-1917)*, Istituto Abruzzese per la Storia d'Italia dal fascismo alla Resistenza, L'Aquila, 1985; ID., *I socialisti abruzzesi e il problema della guerra (1911-1917)*, «Rassfr», a. III, n. 2, 1982, pp. 243-268; ID., *Origini e sviluppo del movimento socialista in provincia di Chieti (1890-1921)*, «Rassfr», a. V, n. 2, 1984, pp. 97-128.

lo anarchico aquilano gettano le basi di un percorso politico-organizzativo mirato alla costituzione di una prima struttura sindacale fra il proletariato ferroviario sulmonese<sup>8</sup>. Contestualmente, e prima delle leggi repressive dell'ottobre – le leggi eccezionali antianarchiche, varate dal governo Crispi a seguito dei moti di Sicilia e Lunigiana<sup>9</sup> – si accentua la conflittualità contro le compagnie, che hanno imposto un appesantimento di turni e condizioni di lavoro, mentre il servizio versa in cattive condizioni a causa del risparmio operato sulle spese per la manutenzione. In dieci anni, a fronte di un raddoppio del numero di treni circolanti sulle reti, il personale è sostanzialmente rimasto lo stesso e i salari di macchinisti, operai, manovali, cantonieri, frenatori, hanno perfino subito una riduzione del 20-30%. Le compagnie, inoltre, hanno introdotto un sistema di competenze accessorie incentivante che spinge all'auto-sfruttamento, come il premio economia sul consumo del combustibile. Le leggi repressive di Crispi che, com'è noto, prevedono lo scioglimento di tutte le riunioni e le associazioni che abbiano per oggetto di sovvertire gli ordinamenti sociali, non risparmiano le organizzazioni dei ferrovieri, attaccate attraverso una fitta serie di sanzioni punitive e disciplinari nei confronti di quadri e militanti accusati di associazione sovversiva<sup>10</sup>.

### *Il 'circolo' dei ferrovieri*

Tra tante difficoltà bisogna fare i conti con le pesanti conseguenze della repressione, uscire dalla fase di crisi che ha colpito l'intero movimento operaio, superare l'isolamento e ripristinare il dibattito politico-sindacale nazionale mettendo in atto una rigorosa elaborazione del tema centrale dell'organizzazione. Il primo passo dei ferrovieri impiegati a Sulmona «è di aprire una sede, dove tenere conferenze. La cosa più naturale del mondo» – ricorda Tresca – «è per me andare a queste conferenze. All'inizio, le varie spiegazioni delle astruse teorie di Marx mi appaiono noiose, ma i loro discorsi sulla lotta di classe e sull'imminente rivoluzione risvegliano il mio spirito combattivo»<sup>11</sup>. Si tratta «di giovani propugnatori di nuove idee, allenati, dovunque erano stati, alla

8 Cfr. ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 34, f. 3.

9 Si vedano: G. CERRITO, *I fasci dei lavoratori nella provincia di Messina*, Sicilia Punto L, Ragusa, 1989; R. MORI, *La lotta sociale in Lunigiana (1859-1904)*, Felice Le Monnier, Firenze, 1958.

10 Per una storia politica e sociale dell'Italia crispina si veda *Storia d'Italia*, vol. IV, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 3, Giulio Einaudi, Torino, 1976, pp. 1774-1829.

11 C. TRESCA, *Autobiografia*, cit., p. 24.

propaganda continua, cercano di organizzarsi tra loro e formano una sezione del Partito socialista, nonché una sezione della Lega ferrovieri che comprende il personale ferroviario da Isernia a Cittaducale. Per conseguenza logica, alla costituzione dei circoli segue la grande propaganda...»<sup>12</sup>. Il circolo «è la sola scintilla di vita che valga a scuotere la monotonia profonda, l'abbruttimento secolare della nostra classe lavoratrice. Il nostro circolo» – scrivono i ferrovieri – «sorto attraverso a mille difficoltà, fra l'avversione cieca e ostinata, paurosa dei più, s'accresce ogni giorno di proseliti nuovi e dà opera incessante a diffondere attorno la propaganda»<sup>13</sup>. La ferrovia, quindi, innesta alcuni degli aspetti tipici della società industriale: arriva gente istruita che, «vista la miseria culturale, si adopera per aprire scuole serali gratuite, circoli ricreativi e sportivi, varie forme di socializzazione ed istruzione popolare, fondando giornali e collaborando a quelli che già esistono»<sup>14</sup>; un'attività sistematica, un impegno sui problemi vivi, quotidiani dei lavoratori ma sempre in vista della totale trasformazione del sistema di proprietà e di distribuzione:

Ieri a sera [febbraio 1897] nella sede del circolo socialista, dinanzi a numeroso pubblico, ha avuto luogo la conferenza del compagno Eustacchio Lombardo, ferroviere residente a Sulmona, sul tema: *La genesi del socialismo*. L'oratore, con parola facile ed ordinata, ha analizzato minutamente le ragioni d'essere del socialismo, la sua origine, il suo sviluppo, mostrando larghezza e serietà non comune di dottrina [...]»<sup>15</sup>.

Qualche mese più avanti si svolge l'iniziativa per commemorare quei volontari socialisti, anarchici e repubblicani che, accorsi al seguito di Ricciotti Garibaldi, sono caduti combattendo contro i turchi per la liberà della Grecia. Intervengono circa cento persone ad ascoltare gli interventi dei ferrovieri Silvio Palmia ed Eustacchio Lombardo, che «tributano affettuoso omaggio ai prodi caduti in Grecia per un sublime ideale di Giustizia e Libertà». La manifestazione si chiude con la votazione di un ordine del giorno di indignazione e protesta per l'assassinio dell'anarchico Romeo

12 *Il processo dei ferrovieri di Solmona*, «Il Tartarino», 27 settembre 1898, in M. DI GIANGREGORIO, *La ferrovia Roma-Solmona: il Commendatore Giovanni Paolucci*, cit., p. 234.

13 «L'Avvenire», 31 ottobre 1897.

14 G. MORBIDUCCI, *Ferrovia e ferrovieri a Sulmona, appunti per una storia sociale del Centro Abruzzo*, «La Città», cit.

15 *Sulmona*, «L'Avvenire», 21 febbraio 1897.



Frezzi, «nefanda ripetizione degli iniqui fasti delle polizie di cesati governi»<sup>16</sup>, morto dopo un durissimo interrogatorio nel carcere romano di San Michele<sup>17</sup>.

Con quest'ottica si apre per il proletariato ferroviario un nuovo periodo, in cui le minoranze attive tornano ad agire tra i lavoratori, contribuendo a diffondere idee e prospettive di organizzazione della società su basi socialiste, di collettivizzazione industriale ed agricola, di autogestione delle aziende, delle comuni, delle imprese. Non è certamente semplice far comprendere «a chi si appresta ad uscire dalle tenebre dell'analfabetismo, dall'abbrutimento della miseria, dalla paura e dalla sudditanza sociale, dalle tante forme di dipendenza morale e materiale, che attraverso un governo di popolo, attraverso l'organizzazione sindacale si può raggiungere, con una società di eguali, un benessere che oggi ci appare ancora come il sogno utopico di una romantica minoranza alimentata dai testi di Bakunin e Proudhon», scrive Morbiducci. Allo stesso tempo, è difficile, «e diventa eroico, quando le autorità costituite, ravvisando in questi uomini e nelle loro idee di emancipazione sociale e civile una seria minaccia al loro *status quo*, cercano con tutti i mezzi, compreso il ricatto verso le famiglie, la galera, il licenziamento, la perdita di ogni diritto civile, di ostacolare in tutti i modi che queste idee diventino patrimonio comune»<sup>18</sup>. Da qui la necessità della propaganda e dell'organizzazione, della rivendicazione e della denuncia delle gravi inadempienze delle compagnie a proposito degli organici, delle procedure d'avanzamento di carriera, delle paghe inferiori ai minimi, dello sfruttamento del personale, della cattiva gestione aziendale. Si tratta di un'intensa attività che colpisce nel vivo gli interessi e il «potere medievale» delle compagnie, che erano arrivate all'assurdo di obbligare il personale a partecipare ai funerali dei loro superiori, proibire con circolari e controlli i discorsi ad alta voce nei refettori di servizio, arrogarsi perfino la facoltà di

16 Cfr. *Per i caduti di Grecia e per l'assassinio di Romeo Frezzi*, Ivi, 30 maggio 1897.

17 Sull'assassinio di Romeo Frezzi si veda M. FELISATTI, *Un delitto della polizia? Morte dell'anarchico Romeo Frezzi*, Bompiani, Milano, 1975.

18 G. MORBIDUCCI, *Ferrovie e ferrovieri a Sulmona, appunti per una storia sociale del Centro Abruzzo*, «La Città», cit. Nel ricordo di Tresca, «[mia madre] guardava tali preparativi con crescente apprensione. Pensava che fossi diventato pazzo. Ogni notte, quando credeva che stessi dormendo profondamente, entrava nella mia stanza, si avvicinava al letto e pregava in ginocchio, con fervore, chiedendo la protezione di Dio ed il perdono per me. La sentivo dire 'Oh, Dio, oh! Dio! Il mio Carluccio è un bravo ragazzo, pieno di fede. Quelli più grandi e senza scrupoli, i ferrovieri, lo stanno allontanando dalla religione, dalla chiesa, da te e da me. Fallo tornare, aiutalo, oh! Dio!'» Cfr. C. TRESCA, *Autobiografia*, cit., p. 31.

sospendere le pensioni ai ferrovieri licenziati per motivi politici<sup>19</sup>. L'attività politico-organizzativa dei ferrovieri si sviluppa quindi a partire da una lunga serie di campagne rivendicative su organici, orari e turni di lavoro, servizio sanitario, previdenza e sicurezza:

Quest'oggi [2 settembre 1897], sulla linea di Cansano, viaggiava in discesa un carrello della manutenzione con sopra alcuni cantonieri, materiali ed attrezzi; ad un tratto una carriola, per causa della velocità, rotolò ed il cantoniere avventizio Trivarelli Tommaso, tentando di afferrarla, cadde dal carrello e ne venne travolto. Il poveretto ebbe un braccio orribilmente frantumato e riportò pure parecchie altre lesioni in altre parti. Ecco un infelice che per guadagnarsi onestamente da vivere si vede privato dell'unica sua risorsa: le braccia! E l'amministrazione ferroviaria penserà a garantirgli un tozzo di pane? La cosa è molto problematica poiché essendo avventizio essa crederà, secondo il solito, di fare abbastanza coll'elargirgli a titolo di carità qualche cosa per una volta tanto. Ecco le delizie del paterno regime borghese!!!<sup>20</sup>.

Sulla questione della gestione delle casse soccorso e pensione, a coordinare l'agitazione dei ferrovieri di Sulmona, Isernia, Aquila e Castel di Sangro interviene direttamente Quirino Nofri, dando quindi coerenza e organicità alle prospettive rivendicative nazionali in corso:

Il compagno E. Lombardo apre il comizio portando l'adesione dei ferrovieri d'Isernia e di Castel di Sangro, dai quali ha avuto incarico di rappresentanza. Simile incarico ha avuto il compagno F. Favaro da quelli di Aquila. Quindi il Lombardo dimostra brillantemente di non essere la questione da trattare cosa che riguarda i ferrovieri soltanto, ma sibbene argomento di interesse generale, e presenta l'oratore della serata on. Quirino Nofri, deputato socialista di Torino. Il Nofri inizia con lo svolgere più ampiamente il concetto esposto dal Lombardo, quindi, entrando nei particolari della questione, parla delle varie vicende di detti istituti dalla loro fondazione fino ad oggi, della negligenza del governo e delle amministrazioni che lasciavano aumentare il defi-

<sup>19</sup> Cfr. E. FINZI, *Alle origini del movimento sindacale: i ferrovieri*, Il Mulino, Bologna, 1975, p. 270.

<sup>20</sup> *Sulmona. Risorse di chi lavora*, «L'Avvenire», 5 settembre 1897.

cit fino al punto che oggi mancano circa duecento milioni, della prepotenza da loro usata verso il personale coll'escluderlo dall'amministrazione di detti istituti malgrado il suo incontrastabile diritto, sviscerando in tutti i suoi aspetti, con facile e colorita eloquenza, l'importantissimo tema<sup>21</sup>.

Nel corso dell'anno, le assemblee si scaldano anche contro i trasferimenti forzati, i licenziamenti politici, lo sfruttamento del personale e, in particolar modo, contro l'applicazione del domicilio coatto, la «legge infame», come viene fin da subito bollata:

Sulmona. Oltre alle conferenze tenute dai compagni ferrovieri Lombardo e Battistoni, l'agitazione contro il domicilio coatto ha segnato un nuovo slancio del fecondo lavoro nostro. Dopo la conferenza di [Emidio] Lopardi, è venuto fra noi il compagno deputato Oddino Morgari, per tenere un secondo discorso contro il progetto di legge infame. Alla presenza di un uditorio affollato, l'egregio compagno nostro ha svolto con parole semplici e persuasive il suo argomento, mostrando tutta l'insidia che nasconde il disegno di legge presentato dal governo dei galantuomini<sup>22</sup>.

Com'è evidente, il contributo pionieristico pedagogico, culturale, organizzativo e politico dei ferrovieri è significativo per il territorio. Se ne avrà un'ennesima dimostrazione qualche anno più avanti, quando, distinguendosi nuovamente sul terreno della solidarietà di classe, i lavoratori delle strade ferrate apriranno alla popolazione le porte della cooperativa di consumo istituita fra il personale ferroviario, per «estendere i benèfici effetti della cooperazione a tutti gli impiegati operai e professionisti residenti in Sulmona». L'appello, lanciato attraverso le colonne de «Il Germe», esorta «quantum traggono la vita dal lavoro a cercare l'economia domestica nella cooperativa»<sup>23</sup>, per la costruzione di una nuova società che, «con il benessere economico, porti anche la richiesta per una diversa qualificazione sociale: la valorizzazione dell'uomo nella sua dignità»<sup>24</sup>. Anche lo stesso periodico socialista «Il Germe», prima di essere «ereditato» dai *leader* del socialismo lo-

21 Sulmona, Ivi, 14 novembre 1897.

22 Sulmona. *Contro la legge infame*, Ivi, 31 ottobre 1897. Si veda E. CROCE, *Domicilio coatto*, Galzerano, Casalvelino Scalo, 2000.

23 *La cooperativa dei ferrovieri*, «Il Germe», 18 maggio 1902. Sul periodico cfr. GOPS, pp. 54-59.

24 G. MORBIDUCCI, *Ferrovia e ferrovieri a Sulmona, appunti per una storia sociale del Centro Abruzzo*, «La Città», cit.

cale (Arnaldo Lucci, Giuseppe Ortensi, Carlo Tresca ed altri), inizia le pubblicazioni grazie all'opera «di cinque ferrovieri che erano arrivati a Sulmona come forestieri [...]. Essendo uno dei primi giornali apparso in città, *Il Germe* fece sensazione ed attirò più gente verso il Partito socialista di quanto potessero fare le conferenze tenute in piccole sale da parte dei più istruiti tra i lavoratori delle ferrovie. Alcuni professionisti locali contribuirono con propri articoli al piccolo giornale, facendolo diventare motivo d'interesse per la comunità in generale. Un primo articolo, un piccolissimo contributo pieno di facili emozioni e di retorica ampollosa, apparve ne *Il Germe* con la mia firma. Era in difesa delle prostitute, donne che la società costringe a vendere baci ed amore»<sup>25</sup>.

In questi termini, l'organizzazione dei lavoratori riesce ad assumere allo stesso tempo la funzione elevatrice, educatrice e di autoemancipazione, funzione essenziale per infondere i principi della solidarietà, dell'uguaglianza, del mutuo appoggio, dell'importanza della socializzazione universale dell'istruzione, volta ad impedire la formazione di minoranze di eruditi che, monopolizzando il sapere, possano poi, grazie a questa maggiore conoscenza, monopolizzare il potere politico ed economico. Si tratta, per il proletariato della valle sulmonese, di un nuovo modo di vivere «che cerca di scuotere i vecchi legami, un mondo che attraverso l'opera educatrice dei ferrovieri si istruisce, reclama una propria fisionomia e che finalmente può mandare i propri figli a scuola, vestirli, fargli calzare le scarpe, così come fanno da sempre i figli dei signori»<sup>26</sup>. Con queste parole i lavoratori delle strade ferrate si rivolgeranno alla popolazione del territorio:

Attraverso queste battaglie di dolori e di speranze, tra gli odi del capitalismo che dissangua, con intenti d'amore il nostro giornale vuol insegnare quanto siano maggiori i conforti della solidarietà e della fratellanza ai degradanti allettamenti della bettola, propagandando ed insegnando senza tregua il rispetto e la reciproca tolleranza fra i lavoratori, il dovere della lotta per il miglioramento, l'amore grande ed immenso tra gli uomini. Ma soprattutto le fede nell'Ideale! Insegnerà che la lotta è di tutti i giorni: la vittoria è del domani!<sup>27</sup>.

In questa fase di crescita, di maggiore maturità del movimento

25 C. TRESKA, *Autobiografia*, cit., pp. 33-34.

26 G. MORBIDUCCI, *Ferrovia e ferrovieri a Sulmona, appunti per una storia sociale del Centro Abruzzo*, «La Città», cit.

27 In GOPS, pp. 63-64.

e di un'espansione del PSI, la crisi economica di fine secolo e la politica del governo Di Rudini – espressione di precisi interessi che fanno capo al blocco agrario-latifondista – sviluppano però una rapida involuzione degli eventi, una nuova ondata di repressione contro quadri e dirigenti del movimento dei lavoratori e un azzeramento di quanto i ferrovieri hanno saputo costruire<sup>28</sup>. Già nel gennaio 1898, per ben due volte «il prefetto dell'Aquila chiede al direttore generale della Rete Adriatica» il trasferimento da Sulmona «di alcuni compagni ferrovieri in numero di sette. Tre specialmente sono i più indicati, rei nientemeno di avere costituito un circolo socialista e per di più, *horribile dictu*, di fare della propaganda»<sup>29</sup>. Il direttore generale dell'Adriatica, Secondo Borgnini, «pontefice massimo della borghesia ferroviaria [...], comunica al comm. Ottolenghi, ispettore generale [...], che non può favorire il sig. prefetto di Aquila per allontanare alcuni agenti ferrovieri da Sulmona per la loro attiva propaganda socialista che vanno facendo in questa regione, essendo questa località, sia per la lontananza del deposito dall'abitato e sia per l'indole della popolazione, meno di altre atte alla propaganda sovversiva»<sup>30</sup>. Botta e risposta: «il Re della bancocrazia ferroviaria» - scrivono i ferrovieri - «ha profetizzato non solo che la popolazione di Sulmona rimarrà sempre inerte e avvinta fra catene di servilismi vecchi e nuovi [...] ma che, anche *per indole*, trascurerà di ascoltare la propaganda sovversiva, che sarebbe la propaganda socialista, che pochi ma intelligenti ferrovieri cercano di gettare in mezzo alla popolazione che lavora e soffre. No, niente di tutto questo»<sup>31</sup>. L'articolaista sottolinea che «è vero che qui non si trovano le legioni di salariati che s'incontrano nei centri industriali, ma non per questo mancano gli sfruttati [...], non per questo fra gli abruzzesi manca il buon senso in modo tale da non sapere comprendere quale è la via da seguire. E prova di tutto ciò è il movimento aquilano, ove i ferrovieri, poco, o meglio, nulla, ebbero a che vedere»<sup>32</sup>. Per i lavoratori del trasporto su rotaia «la popolazione sulmonese che lavora e soffre (intendiamo quelli che non vivono dell'altrui lavoro) sa giudicare il socialismo e i socialisti

28 Per una storia economica dell'Italia di fine secolo si veda *Storia d'Italia*, vol. 4, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 1, Giulio Einaudi, Torino, 1975, pp. 111-129; per una storia politica e sociale del periodo si veda *Storia d'Italia*, vol. IV, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 3, Giulio Einaudi, Torino, 1976, pp. 1830-1866.

29 *Da Sulmona*, «L'Avvenire», 16 gennaio 1898.

30 *Qui si dorme?*, Ivi, 23 gennaio 1898.

31 *Ibidem*

32 *Da Sulmona*, cit.

[...] che lottano consacrandosi alla più grande delle rivendicazioni umane: il diritto all'esistenza. Sappia, o commendatore, che oggi dove vi sono lavoratori germoglia l'idea socialista e anche qui si è compreso il disequilibrio della moderna società, divisa in due classi con interessi diversi, anzi opposti, poiché la nostra *indole* ha compreso, come tutti gli uomini educati a retti sentimenti, che gli interessi dei lavoratori debbano essere tutelati dai lavoratori medesimi. L'Abruzzo ha dato sempre degli uomini che hanno combattuto le sacre battaglie della libertà, e oggi sorgono quelli che accolgono e combatteranno per la nuova idea emancipatrice [...]. Il socialismo ormai non ha bisogno di tanti propagandisti» – continua l'articolo – «esso cammina da secoli e secoli affaticando i più alti ingegni e, passando a tutte le generazioni di popoli, va integrandosi in una forma sempre più concreta e perfetta»<sup>33</sup>. Se il prefetto «vuole veramente combattere il socialismo, il modo ce lo indicheremo noi: faccia in modo che tutti possano lavorare da uomini e, dal loro lavoro, ritrarre quanto basta a poter vivere da uomini. Altro mezzo non c'è»<sup>34</sup>.

Con l'accusa di eccitamento all'odio di classe e associazione sovversiva, tra i mesi di aprile e maggio i ferrovieri animatori del circolo vengono arrestati: «i compagni di Sulmona sono ancora carcerati, e non si sa quanto avrà luogo il processo. Si avrà anche ad Aquila un processone per eccitamento ed associazione a delinquere. Tra i ferrovieri, sono tra gli imputati...»<sup>35</sup>. Chi scrive è Patrizio Monreale, classe 1858, capoconduttore in servizio all'Aquila ivi trasferito da Udine per ragioni di PS, cioè perché «aderente alla setta anarchica [...], apparteneva alla sezione della Lega ferrovieri italiani di Udine [...] dove faceva propaganda piuttosto attiva tra i ferrovieri». Passerà successivamente al socialismo, contribuendo all'organizzazione del locale movimento e a quel processo animato dal bisogno di trovare riunificata in un'unica struttura interesse categoriale e unità di classe, dimensione politica ed economica, e cioè, com'è noto, al percorso preparatorio alla costituzione nel 1907, con circa 500 soci, della Camera del Lavoro dell'Aquila<sup>36</sup>. Il processo ai ferrovieri del circolo di Sulmona

33 *Qui si dorme?*, cit.

34 *Da Sulmona*, cit.

35 Patrizio Monreale, 13 aprile 1898, Aquila, a Giuseppe Mantovani, ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 2, f. 13.

36 Sull'impegno di Monreale e dei ferrovieri aquilani nella Camera del Lavoro provinciale si vedano: R. COLAPIETRA, *Società, politica e mondo del lavoro all'Aquila prima del fascismo*, in AA.VV., *Società, politica e sindacato all'Aquila fino al fascismo. Contributi per una storia sociale*, Roma, Ediesse, 1989, pp. 23-80; W. CAVALIERI, *I primi momenti organizzativi della Camera del Lavoro*, Ivi, pp. 81-95.

inizia il 26 settembre. Siedono sul banco degli imputati: Vitaliano Borsari, già candidato del PSI a Bari nelle politiche del 1897; Girolamo Papetti, in passato capogruppo della Lega ferrovieri italiani di Roma; Mario Bianchi, che, il 17 aprile 1897, in una pubblica conferenza, aveva esposto il programma socialista e incitato i lavoratori di Sulmona ad organizzarsi in Camera del Lavoro ed in leghe di resistenza; Alfonso Battistoni, «uno dei più intelligenti macchinisti dell'Adriatica. Contesta con voce vibrata tutte le accuse fattegli [...]. Professa le idee del socialismo scientifico, che vuole l'evoluzione lenta e graduale delle idee e dei costumi, con i mezzi che la legge concede ai cittadini»; Oreste Bacci, Gaetano Bartolini, Eustacchio Lombardo e Filippo De Felice, tutti socialisti. Il processo si chiude con l'assoluzione per tutti, tranne che per Bianchi e Battistoni; per i due, assegnati a tre mesi di reclusione, non cade l'accusa di incitamento all'odio fra le classi sociali<sup>37</sup>.

Lo scioglimento del circolo, la puntuale repressione governativa e gli arresti non riescono comunque né ad intimorire né tantomeno a fermare i lavoratori del centro ferroviario sulmonese. La sera del 6 gennaio 1900, «per opera principale dei nostri bravi ferrovieri», si inaugura il Circolo popolare educativo: «è un misto di colori politici e di classi sociali che si sono unite fraternamente sotto una bandiera che porta scritto: *Libertà, fratellanza, benessere del popolo*. I locali modesti ed eleganti nella loro semplicità, rigurgitano di cittadini e di ferrovieri». Presiede l'assemblea il capotreno De Angelis, «che, dopo aver spiegato lo scopo del circolo, dà la parola all'egregio avv. [Manlio] D'Eramo il quale pronuncia un lungo e forbito discorso dimostrante tutta la evoluzione storica subita dalla classe lavoratrice a cominciare dalla schiavitù e connettendo bene a proposito i principi di Mazzini con le teorie di Marx». A D'Eramo seguono «il compagno nostro macchinista Camillo Angelini ed il repubblicano Daniele Tiziano, pure ferroviere, i quali fanno un'analisi profonda, acutissima, delle condizioni in cui versano oggi i lavoratori e dimostrano splendidamente con un senso di praticità incontrastabile come alla marea violenta che incalza e tenta di subissarli, sia possibile far fronte ed uscirne vincitori». Interviene infine «il compagno Antonio Desanti dell'Aquila che qui di passaggio viene cortesemente invitato. Ed egli, dopo essersi compiaciuto di questo risveglio morale e politico che mette sulla via del progresso e della modernità la simpati-

<sup>37</sup> Cfr. *Il processo dei ferrovieri di Solmona*, «Il Tartarino», supplemento al n. 36, 28 settembre 1898, M. DI GIANGREGORIO, *La ferrovia Roma-Solmona: il Commendatore Giovanni Paolucci*, cit., pp. 238-241.

ca cittadina degli Abruzzi, chiude inneggiando all'unione di tutte le forze operaie, di tutti gli animi onesti e al trionfo della bandiera socialista»<sup>38</sup>. I ferrovieri e le loro organizzazioni rappresentano davvero per il governo una delle maggiori minacce all'ordine pubblico, al punto che, dopo meno di un mese di vita, anche il Circolo popolare educativo, «sotto cui sono raccolte tutte le forze della democrazia sulmonese [...], per le solite prepotenze governative» viene sciolto. Un'ennesima vicenda di sopruso politico e repressione poliziesca che spinge gli attivisti del circolo a dare alle stampe il numero unico «Pro-Libertate», per «mostrare alla cittadinanza il grave sopruso di cui sono stati vittime». La pubblicazione «riesce a scoprire tutte le segrete trame che, ad opera della cricca locale spadroneggiante, si sono ordite a danno del diritto di associazione di quel Circolo, che si riprometteva uno scopo sotto ogni rapporto altamente civile: l'educazione del popolo, di quel popolo che langue, soffre e piange, e che vegeta, a mala pena vegeta nell'abbruttimento in cui vien costretto a vivere da coloro che se ne vogliono servire di facile e incosciente strumento per le loro inqualificabili azioni»<sup>39</sup>. Accusati del reato previsto all'articolo 434 del Codice penale, avendo cioè «disubbidito ad un ordine legalmente dato dall'autorità prefettizia, ricostituendo il disciolto Circolo socialista sotto la nuova denominazione di Circolo popolare educativo», il 7 aprile 1900 si celebra il processo contro i ferrovieri promotori dell'iniziativa. Un processo che, a giudizio degli imputati, «non ha ombra di fondamento ed è una ridicola montatura della locale autorità poliziesca». Difesi dagli avvocati Emidio Lopardi<sup>40</sup> e Vincenzo Camerini, compagno davanti al pretore di Sulmona i ferrovieri Gaetano Bartolini, Oreste Bacci, Vitaliano Borsari, Daniele Tiziano, Silvio Palmia, Camillo Angelini, Eustacchio Lombardo, Amedeo Pusilli e l'operaio Filippo De Felice<sup>41</sup>.

### *La federazione unitaria*

Sulle ceneri della disciolta Lega ferrovieri italiani (al 1898 contava circa 40.000 iscritti), nel 1899 i suoi ex-dirigenti danno vita ad una nuova organizzazione, che nel nome richiama il pro-

38 «L'Avvenire», 14 gennaio 1900.

39 *Per lo scioglimento del Circolo Popolare Educativo*, Ivi, 11 febbraio 1900.

40 Su Lopardi si veda R. LOLLÌ, *Emidio Lopardi e il circolo socialista aquilano*, Textus, L'Aquila, 2008.

41 Cfr. «L'Avvenire», 18 marzo 1900.



prio fine ultimo: il Riscatto ferroviario. La nuova organizzazione dei ferrovieri italiani si ritrova ad operare in una situazione nuova. Innanzitutto, nell'ambito delle forze economiche nazionali sono ormai emerse idee che spingono verso la nazionalizzazione del più importante dei servizi di trasporto, condizione, questa, che potrebbe far giocare al settore ferroviario un ruolo di volano dello sviluppo industriale. Treni e binari, infatti, costituiscono un potente fattore di crescita dell'economia del paese, possono dare un grande contributo alla modernizzazione e alla formazione del mercato interno. Il fallimento del tentativo di involuzione reazionaria di fine secolo, suggellato dal successo elettorale dei partiti di estrema sinistra alle elezioni del giugno 1900, rappresenta uno spartiacque nella pratica sindacale e politica del movimento operaio. Il decollo economico e industriale del paese, il modificarsi degli equilibri politici, i nuovi atteggiamenti delle classi dirigenti, l'insorgere della società di massa costituiscono d'ora in avanti un quadro profondamente diverso<sup>42</sup>. Le nuove condizioni dell'età giolittiana, con aperture a scenari di mediazione, impongono alle organizzazioni economiche e politiche del movimento operaio una capacità propositiva nell'elaborazione di programmi e strategie, oltreché la necessità di rendere maggiormente omogenea e coerente l'articolazione rivendicativa. Tra i ferrovieri, che da questo punto di vista sembrano essere i più favoriti fra tutte le categorie del movimento operaio, ciò significa uscire da una dimensione puramente negativa, di esclusiva denuncia delle responsabilità delle compagnie, per passare ad un'attività di elaborazione di piattaforme rivendicative e di forme di lotta nuove, iscritte nella prospettiva della nazionalizzazione delle ferrovie.

Benché continuo i trasferimenti e la Mediterranea si rifiuti di riassumere i ferrovieri licenziati durante i moti del 1898, il Riscatto conta verso la fine del 1899 circa 10.000 aderenti. Dopo la fondazione del periodico di classe «Il Treno», nell'aprile del 1900 il sindacato è nelle condizioni di tenere un congresso cui partecipano oltre 149 località ferroviarie sparse per tutta la rete. Durante questo congresso, i delegati degli operai ferroviari e dei macchinisti – rappresentanti la tipica tendenza delle categorie ferroviarie all'autonomia decisionale nell'ambito di una struttura di coordinamento federale – propongono e ottengono l'obiettivo di una

42 Per una storia economica dell'Italia degli anni 1900-1914 si veda *Storia d'Italia*, vol. 4, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 1, Giulio Einaudi, Torino, 1975, pp. 130-206. Per una storia politica e sociale del periodo si veda *Storia d'Italia*, vol. IV, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 3, Giulio Einaudi, Torino, 1976, pp. 1866-1960.

diversa formula organizzativa, basata appunto sull'autonomia delle qualifiche riunite in un'unica federazione. In questa direzione, nell'estate del 1900 si tengono i congressi di costituzione del Sindacato conduttori locomotive (SCL) e del Sindacato operai ferroviari (SOF), lasciando al Riscatto, che vede fallire il suo tentativo di conservare il modello di sindacato unitario, il compito di organizzare tutti gli altri ferrovieri. Nel SOF e nello SCL risultano infatti maggioritarie le correnti schierate su posizioni ostili al passaggio dal sindacato di mestiere a quello unitario, indice di un'effettiva difficoltà o incapacità, peraltro molto diffusa tra le varie categorie di lavoratori, a dar vita al sindacato d'industria o a sindacati generali<sup>43</sup>. In merito all'indirizzo politico, inoltre, mentre il SOF rimane in linea di massima su posizioni riformiste, nello SCL vanno prendendo corpo sia retaggi di corporativismo sia – e in direzione diametralmente opposta – precoci frange propugnatrici dell'autonomia sindacale e dell'anarcosindacalismo<sup>44</sup>. Il Riscatto, invece, è al suo interno più compatto, sempre più vicino alle posizioni del sindacalismo rivoluzionario e propenso verso la formula organizzativa del sindacato unitario. La posizione dei 'riscattisti' è sì la presa d'atto di una tendenza strutturale chiaramente avvertibile sul piano internazionale, ma, come spiega Maurizio Antonioli, anche il risultato di una analisi da cui emerge che, anche in Italia, la questione del sindacato d'industria si configura come elemento ideologico nel quadro di uno scontro tutto politico tra diverse tendenze del movimento operaio italiano. In altri termini, il passaggio dal sindacato di mestiere al sindacato d'industria viene considerato uno degli elementi indispensabili alla marcia di avvicinamento alla società socialista<sup>45</sup>.

La contrapposizione tra le diverse formule organizzative proposte dai militanti, la difficoltà di coniugare unitariamente le istanze categoriali e i contrasti ideologici, determinano, in altri termi-

43 Si veda M. ANTONIOLI, *Lavoratori e istituzioni sindacali. Alle origini delle rappresentanze operaie*, BFS, Pisa, 2002, pp. 37-67.

44 Sull'anarcosindacalismo si vedano: M. ANTONIOLI, *Azione diretta e organizzazione operaia. Sindacalismo rivoluzionario e anarchismo tra la fine dell'Ottocento e il fascismo*, Piero Lacaita, Manduria-Bari-Roma, 1990; M. ANTONIOLI (a cura di), *Dibattito sul sindacalismo. Atti del Congresso Internazionale anarchico di Amsterdam (1907)*, CP, Firenze, 1978; A. LEHNING, *L'anarcosindacalismo. Scritti scelti* (a cura di Maurizio Antonioli), BFS, Pisa, 1994; A. TONINELLO, *Sindacalismo rivoluzionario, anarcosindacalismo, anarchismo: marxismo e anarchismo a confronto sul terreno dei fatti*, La Rivolta, Catania, 1978; T. MARABINI, G. SACCHETTI, R. ZANI, *Attilio Sassi detto bestione*, Zero in condotta, Milano, 2008.

45 Cfr. M. ANTONIOLI, *Il sindacalismo italiano. Dalle origini al fascismo*, BFS, Pisa, 1997, p. 17.

ni, pur senza infirmare la definitiva acquisizione delle precedenti tappe evolutive, il delinearci di un ordine di problematiche destinate a trascinarsi a lungo nel tempo, fino a condizionare la vicenda stessa del Sindacato ferrovieri italiani. Al momento, risultato del processo in corso è la costituzione della Federazione dei sindacati e sodalizi ferroviari (FSSF), che raccoglie l'adesione del SOF, dello SCL e inizialmente anche del Riscatto. Come ricorda Augusto Castrucci<sup>46</sup>, «vi è costante intesa e rapporti nonché una linea di condotta comune, convenientemente esaminata, discussa e concordata per elaborare e fissare il programma d'agitazione e d'azione da seguire per la realizzazione delle rivendicazioni di carattere generale, comuni e interessanti cioè tutti i ferrovieri appartenenti sia alla Federazione che al Riscatto»<sup>47</sup>. La nuova configurazione organizzativa non tarda a dare i suoi frutti e nel 1901, anno della grande ascesa delle lotte del proletariato italiano, si hanno circa una ventina di scioperi ferroviari con risultati positivi. Complessivamente, al 1901 gli iscritti alla FSSF sono circa 41.000 su circa 98.000 ferrovieri dipendenti, per salire a circa 54.000 nel 1904 (21.550 alla FSSF e 32.770 al Riscatto)<sup>48</sup>.

Nel polo ferroviario peligno si costituisce una sezione del SOF, una del Riscatto e, molto più numerosa, una dello SCL «e affini», che riunisce cioè macchinisti, fuochisti, conduttori e pulitori di deposito. Nel ricordo personale di Tresca, al 1902 risiedono a Sulmona circa 200 lavoratori del trasporto su rotaia, «quasi tutti socialisti dell'Italia settentrionale e membri della Federazione dei Sindacati e Sodalizi Ferroviari»<sup>49</sup>. È questo l'anno in cui le novità del nuovo clima politico introdotte dal corso giolittiano vengono alla luce. Nel mese di gennaio viene redatto il memoriale contenente le rivendicazioni avanzate dalla categoria, per l'ottenimento delle quali alle compagnie viene intimato di dare risposta entro il primo marzo. Una scadenza così stringente è indubbiamente sintomo di un'accresciuta capacità di mobilitazione dei ferrovieri. Comizi e assemblee iniziano a tenersi in quasi tutti gli scali ferroviari; il personale di Sulmona entra in mobilitazione per la reintegrazione dei licenziati del 1898 e contro «l'ignobile sfruttamento esercitato dagli amministratori dell'Adriatica e del-

<sup>46</sup> Su Augusto Castrucci si veda DBAI, vol. I, pp. 346-349.

<sup>47</sup> A. CASTRUCI, *Battaglie e vittorie dei Ferrovieri italiani: cenni storici dal 1877 al 1944*, cit., pp. 30-31.

<sup>48</sup> Cfr. M. TABORRI, *Dal mutuo soccorso al sindacato unitario*, in S. MAGGI, (a cura di), *Lavoro e identità. I cento anni del sindacato ferrovieri (1907-2007)*, Ediesse, Roma, 2007, pp. 52-58.

<sup>49</sup> C. TRESCA, *Autobiografia*, cit., p. 24.

la sua politica di persecuzione ed oppressione verso i più attivi»<sup>50</sup>. Sono in molti quelli che ora iniziano a chiedere letteralmente «l'abolizione delle compagnie private, passate alla storia come *Compagnie Indiane*, per bollare il loro bestiale sfruttamento esercitato sempre più sul personale»<sup>51</sup>. Per sostenere il memoriale e per «trattare dei loro interessi e rivendicare i loro impellenti diritti», l'8 gennaio 1902 si riunisce nei locali della sezione socialista l'assemblea degli operai e dei pulitori del deposito locomotive di Sulmona organizzati nello SCL e nel SOF. Dichiarandosi «solidali materialmente e moralmente» con tutti i colleghi dell'Adriatica, operai e pulitori «fanno voti che le giuste ed eque domande abbiano sicuro e meritato successo e che l'esempio sia compreso [...] e serva di sprone ad iscriversi nell'organizzazione». L'assemblea elabora una piattaforma contenente indirizzi di lotta contro il lavoro precario e per il miglioramento dei salari, delle condizioni igieniche, della prevenzione e della sicurezza, così formulata:

abolizione dei lavori a contratto, qualunque siano le condizioni d'offerta e d'accettazione;  
che l'operaio non debba eseguire riparazioni sia al movimento esterno sia ai ferri sotto la locomotiva se non sono completamente puliti;  
che le fondazioni siano pulite e non piene d'acqua, di fango e grasso;  
che l'operaio non deve essere tenuto ad eseguire riparazioni in forno o camera a fumo delle locomotive se non dopo 12 ore dallo spegnimento;  
che venga riconosciuto il diritto a 1/2 giornata di riposo ogni 15 giorni di lavoro, con paga<sup>52</sup>.

Come si capisce, le condizioni generali del lavoro non sono affatto ottimali. Ai turni massacranti e alla faticenza di molti macchinari ed impianti si aggiungono la precaria situazione sanitaria dei dormitori, la diffusione di molteplici malattie professionali (come la malaria) ed i frequenti infortuni. In questo contesto, il livello di combattività delle organizzazioni ferroviarie, così come la mole complessiva dell'attività rivendicativa è senza dubbio

<sup>50</sup> *Interessi ferroviari*, «Il Germe», 12 gennaio 1902.

<sup>51</sup> A. CASTRUCI, *Battaglie e vittorie dei Ferroviari italiani: cenni storici dal 1877 al 1944*, cit., p. 31.

<sup>52</sup> *Interessi ferroviari*, «Il Germe», cit.

notevole, soprattutto se si considera il fatto che, nei confronti dei ferrovieri, compagnie private e Stato, prediligono il pugno di ferro per quanto riguarda i salari, le vertenze contrattuali, la disciplina interna ed i casi di agitazione del personale: «che fa l'Adriatica? Perseguita coi traslochi coloro che fanno della propaganda in pro dell'organizzazione ferroviaria. Lo ripeto: il peso esauriente del lavoro del personale ferroviario e le troppo esose ed avere mercedi, sono per ora le sole e vere cause del nostro conflitto»<sup>53</sup>. Ovunque si respira un'aria di crescente mobilitazione. Un nuovo clima che porta anche i ferrovieri dell'Aquila, «sempre contrassegnati per la loro disorganizzazione», a riunirsi in assemblea «per discutere della riorganizzazione del loro circolo». *I ferrovieri si destano*, annunciano con entusiasmo le pagine de «L'Avvenire», non mancando di ricordare che «la causa principale del loro malessere economico e morale è dovuta proprio alla loro disorganizzazione». Sotto la regia di Monreale l'assemblea si chiude positivamente: «plaudendo ai compagni della Mediterranea, che hanno saputo strappare dei miglioramenti alla loro amministrazione», i ferrovieri aquilani deliberano di sostenere attivamente la vertenza in corso nonché di iscriversi in massa al Riscatto ferroviario<sup>54</sup>. Il 2 febbraio 1902, in una seconda assemblea «numerossima di ferrovieri», Monreale «spiega gli scopi del Riscatto ferroviario e l'utilità dell'organizzazione»; su proposta del conduttore stesso viene anche approvato «per acclamazione» l'invio di un comunicato che esprime piena e totale solidarietà ai colleghi in lotta e ai licenziati del 1898:

I ferrovieri dell'Aquila riuniti numerosa assemblea associansi deliberati comizi odierni, affermano loro solidarietà compagni tutta Italia e fanno voti che seria agitazione imponga amministrazioni riassunzione servizio compagni licenziati nel 1898 rei di non altro che d'essersi sacrificati causa comune<sup>55</sup>.

Mentre l'agitazione per il memoriale è in corso, improvvisamente le vicende si complicano. Il timore di un probabile sciopero generale e di un blocco totale del principale servizio pubblico del paese chiama in causa direttamente il governo che, attraverso un comunicato, minaccia la militarizzazione dei ferrovieri in quan-

53 A. CASTRUCCI, *Battaglie e vittorie dei Ferrovieri italiani: cenni storici dal 1877 al 1944*, cit., p. 21.

54 *I ferrovieri si destano*, «L'Avvenire», 19 gennaio 1902.

55 *Al circolo ricreativo ferroviario*, Ivi, 9 febbraio 1902.

to un loro sciopero non sarebbe tra quelli ammessi per legge perché coinvolgerebbe dei pubblici ufficiali; configurerebbe dunque un reato perseguibile secondo gli articoli 181 e 207 del Codice penale. Per i ferrovieri si tratta davvero di un duro colpo, di un provvedimento che «colpendo ogni principio di libertà colpisce indirettamente anche le altre classi del proletariato [...]»; un arbitrio commesso dal governo davanti l'agitazione legale dei ferrovieri per chiedere alle compagnie i loro diritti, che oltre ad aver scosso l'opinione pubblica, ha esasperato di più gli animi dei ferrovieri stessi». Contro il governo italiano, «autore di un atto brutale di violenza intervenendo in una contesa tra capitale e lavoro», l'assemblea del 24 febbraio 1902 di circa duecento lavoratori delle strade ferrate di Sulmona delibera ugualmente di proseguire la lotta e di non sospendere l'agitazione, lanciando «l'appello a tutto il proletariato a far causa comune con i lavoratori delle ferrovie». All'insegna della solidarietà di classe si approva anche la «generosa idea» per cui «tutti i colleghi che per effetto del decreto di militarizzazione hanno assegni inerenti al loro grado» versino tali incrementi nelle casse della FSSF<sup>56</sup>. D'altro canto, compagnie e ministero dei LL.PP., rifiutando ogni concessione ed ogni forma di mediazione, rischiano di mandare in crisi una condizione della continuità dei nuovi criteri di governo, basati sulla neutralità dello Stato nei conflitti di lavoro che non coinvolgano addetti ai pubblici servizi. Quando Giovanni Giolitti rassegna le proprie dimissioni i dirigenti sindacali deliberano opportunamente di rinviare lo sciopero generale di tutto il personale non militarizzato al 4 marzo, in modo da concedere al governo altri giorni per la soluzione. In tale situazione d'attesa, Giolitti, le cui dimissioni sono state respinte, paventando il presidente del consiglio la sicura riuscita dello sciopero annunciato, e sottolineando che le spese per la militarizzazione sarebbero di gran lunga superiori al costo delle rivendicazioni dei ferrovieri, riesce a convocare a sé i rappresentanti delle compagnie e dei ferrovieri; lo sciopero viene revocato e l'accordo raggiunto accoglie almeno parzialmente le rivendicazioni dei ferrovieri.

Questa vertenza rappresenta forse l'ultimo episodio sindacale dei ferrovieri al riparo dal conflitto ideologico che irrompe nel movimento dei lavoratori, destinato a dividere riformisti e sindacalisti rivoluzionari. Com'è noto, nella strategia dei primi, non potendosi per il momento verificare l'attesa rivoluzione sociale, è

<sup>56</sup> *La risposta dei ferrovieri*, «Il Germe», 2 marzo 1902.

indispensabile e strumentale tendere al progressivo miglioramento materiale e morale del proletariato e portarne al più alto grado di sviluppo e di tensione la coscienza di classe. Di conseguenza, per affermarsi fra le classi, bisogna agire prospettando e sostenendo la necessità di riforme sociali, economiche e politiche che tolgano le masse stesse dallo stato d'inferiorità e miseria in cui si trovano. Quest'impostazione fatalistica è fortemente osteggiata dai sindacalisti rivoluzionari e dagli anarchici, sostenitori dell'idea secondo cui la storia si svolge come un prodotto volontaristico dell'azione umana. Essi quindi respingono ogni formula organizzativa che non comporti la dissoluzione o almeno l'indebolimento del ruolo dello Stato, esigono l'autonomia assoluta dell'organizzazione, bandiscono ogni compromesso parlamentare e democratico che lega inevitabilmente il sindacato agli interessi della borghesia. Attraverso l'azione diretta, l'organizzazione di classe può acquisire una capacità economica, giuridica e politica adeguata e una superiore coscienza morale per combattere le proprie battaglie in modo autonomo. L'organizzazione deve perciò porsi contro gli elementi borghesi e contro lo Stato imprenditore, le cui concezioni e la cui politica mirano ad addomesticare e a ridurre più che mai lo slancio rivoluzionario del proletariato. Trovano, di contro, nel sindacato e per il sindacato la morale unica dei produttori, guardando alla lotta di classe come strumento insostituibile dell'emancipazione proletaria. L'identificazione di un'ideologia politica nel sindacalismo sta a significare quel rifiuto dei partiti e dello stesso PSI, giudicati come organismi disancorati dalla vera realtà sociale che solo l'organizzazione di classe invece rappresenta. È il rifiuto di riconoscere lo Stato borghese nella sua dinamica politica e parlamentare. È l'appello alla forza vera, genuina del proletariato nei suoi più veri organismi, i sindacati, che soli possono condurlo alla propria emancipazione dalla schiavitù del capitale tramite l'azione diretta, lo sciopero di categoria, e, infine, lo sciopero generale e insurrezionale di tutti i lavoratori addetti a qualsiasi ramo di produzione.

Nel corso dell'anno si registra il frazionamento di alcune componenti del Riscatto e la costituzione di nuovi piccoli sodalizi indipendenti che entrano a far parte della FSSF; allo SCL e al SOF vanno così ad affiancarsi i sindacati degli impiegati, del mantenimento, dei portieri, del personale di stazione e di quello viaggiante. Tutto ciò mentre il Riscatto torna a riproporre la necessità di un'organizzazione unitaria e l'indirizzo sindacalista. La polemica tra i fautori dell'organizzazione unitaria e quelli di un impianto federale sulla base della specificità di mestiere precipita nel 1903,

ponendo fine, al momento, alla breve stagione della federazione unitaria, con uno strascico di polemiche e di delusioni che si ripercuotono in tutte le sezioni.

Dopo un breve periodo di contesa per la gestione de «Il Treno», che rimane al Riscatto, viene attivato «Il Vecchio Treno», periodico della FSSF. Al contempo, il congresso di Milano dello SCL (25-29 giugno 1903) designa la cittadina di Sulmona quale sede nazionale del sindacato e, a sua volta, il personale di macchina ivi residente nomina Tresca segretario sezionale. Nei ricordi dell'anarchico, «i ferrovieri migliorarono un po' la mia situazione, affidandomi l'incarico retribuito di segretario del loro sindacato, il Sindacato dei lavoratori delle ferrovie. Esso non mi procurò un grosso salario, ma mi rese libero dalle necessità immediate»<sup>57</sup>. Manterrà l'incarico fino al maggio 1904, prima del definitivo espatrismo negli USA: «Milano fu la mia ultima sosta nel mio paese natale. A Milano feci da segretario al congresso annuale dei ferrovieri, tre giorni di dibattito e d'intenso lavoro. Partecipai con molta calma, come se nulla fosse, tenendo stretti in cuore i miei sentimenti, i miei dolori brucianti. I miei forti e duri compagni, tutti più anziani di me e con molta più esperienza di lotta, sapevano che stavo facendo un'ultima sosta in Italia, diretto in America, e mi diedero tutta la loro solidarietà. Fu scelta una commissione, per portarmi sano e salvo in Svizzera, la terra di tutti coloro che cercano la libertà. Non appena raggiunsi Lugano, telegrafai a mio padre: *Qui al sicuro, nella terra della libertà*. Non sapevo che la terra della libertà non è da nessuna parte...»<sup>58</sup>.

### *Ferrovieri e nazionalizzazione*

La scissione verificatasi tra Riscatto e FSSF trova una spiegazione sul terreno delle specifiche peculiarità del lavoro in ferrovia. La prossimità di buona parte dei dirigenti della FSSF al riformismo deriva dalla consapevolezza soprattutto di macchinisti e operai delle officine del loro alto potenziale contrattuale. Viceversa, il resto dei ferrovieri, distribuiti in ambiti privi dello stesso peso, come i lavoratori della manutenzione delle linee o il personale della manovra, trovano maggiore rispondenza nelle file del Riscatto. Quest'ultimo si riconosce nelle posizioni dell'azione diretta, nel programma del sindacalismo rivoluzionario in via di definizione, e non accetta l'opera di mediazione dei parlamentari

<sup>57</sup> C. TRESKA, *Autobiografia*, cit., pp. 41-42.

<sup>58</sup> Ivi, p. 61.



socialisti. Nel loro insieme, però, i ferrovieri costituiscono indubbiamente nel mondo proletario la categoria di gran lunga più sindacalizzata. Un primato che è il riflesso di condizioni peculiari estranee al resto del mondo del lavoro: l'uniformità delle situazioni lavorative e la dipendenza dallo stesso datore di lavoro, la dimensione nazionale delle compagnie, la necessità di contrattare salari, cottimi, orari di lavoro a un livello centralizzato. Condizioni che avevano praticamente permesso alle organizzazioni dei ferrovieri di potersi ramificare in tutto il territorio nazionale, anche laddove le altre federazioni di mestiere sono ancora praticamente assenti.

L'avvio della campagna per la nazionalizzazione delle ferrovie, in vista dello scadere nel 1905 delle convenzioni con le compagnie, costituisce occasione atta a riproporre il tema dell'unità sindacale. La battaglia per il nuovo assetto ferroviario, potenzialmente in grado di raccogliere un ampio ventaglio di consensi in campo operaio e socialista, rappresenta per buona parte di quadri e militanti di Riscatto e FSSF obiettivamente un terreno unificante<sup>59</sup>. Importante l'assemblea promossa dal personale aquilano *Per la unione dei ferrovieri*, che trova i ferrovieri già in agitazione, come peraltro buona parte del proletariato italiano, *Contro la venuta dello Czar*:

Sabato a sera, il compagno De Santis, ex-ferroviere, tenne a numerosi ferrovieri e operai una breve ma succosa conferenza, per dimostrare la necessità di mantenere uniti tutti i ferrovieri nel momento presente, data la imminenza della rinnovazione delle convenzioni<sup>60</sup>.

Allo stesso modo, anche per i dirigenti del SOF di Sulmona la battaglia deve assolutamente essere unitaria: «solo quando si addiverrà al riscatto ed alla nazionalizzazione di tutte le ferrovie italiane, sottraendole così allo sfruttamento ed all'ingordigia del capitale, si compirà opera altamente patriottica e civile e rispondente ai bisogni di tutto il Paese». L'assemblea del SOF di Sulmona del 22 giugno 1903 delibera di intraprendere fin da subito una campagna in favore della statalizzazione. Il servizio ferroviario è «il più importante servizio pubblico, fonte di benessere per l'eco-

59 Sulla nazionalizzazione delle ferrovie e le organizzazioni sindacali ferroviarie si veda M. TABORRI, *Dal mutuo soccorso al sindacato unitario*, cit., pp. 58-66.

60 Aquila. *Contro la venuta dello Czar e per la unione dei ferrovieri*, «L'Avvenire», 12 luglio 1903.

nomia ed il progresso nazionale che possono contribuire ad elevare economicamente e moralmente il proletariato tutto». L'impegno assunto quindi è quello «di unirsi alle locali sezioni della Società macchinisti e Riscatto ferroviario perché anche in Sulmona si inizi una seria e continua agitazione a favore della nazionalizzazione delle ferrovie», programmando anche riunioni e comizi pubblici nei quali «sia trattata e discussa tale e tanta vitale importante questione»<sup>61</sup>.

Sul tema merita di essere segnalato anche un opuscolo di Nicola Trevisonno, in questi anni approdato al principio dell'azione diretta, dal titolo *Il Partito socialista e la questione ferroviaria* stampato a Chieti nel 1904 da Camillo Di Sciullo<sup>62</sup>. Lo scritto, oltre a rappresentare un valido strumento di propaganda a sostegno dell'infiltrazione sovversiva tra i ferrovieri di Castellamare Adriatico, fornisce un importante contributo al dibattito in corso tra i sindacati ferroviari e il PSI sul disegno di legge governativo che introdurrà sì miglioramenti nelle condizioni salariali e di lavoro ma prevede il divieto di sciopero e, per i trasgressori, severe sanzioni come la radiazione dai ruoli e la perdita del diritto alla pensione. Trevisonno<sup>63</sup> difende con energia le tesi dei sindacalisti rivoluzionari, dicendosi contrario alla nazionalizzazione perché «significherebbe la schiavitù dei ferrovieri», i cui scioperi «verrebbero stroncati con un decreto illegale di militarizzazione; perché sarebbe un passo risoluto verso il socialismo di Stato, che è l'opposto del socialismo democratico (Marx disse sempre: gli strumenti di lavoro agli operai; non disse mai gli strumenti di lavoro allo Stato borghese)»; perché, infine, l'esercizio privato «non soltanto riesce più utile agli interessi immediati del personale [...] ma anche perché [...] è più favorevole alla lotta delle classi per l'avvento del proletariato alla gestione sociale dei mezzi di produzione»<sup>64</sup>.

La convergenza delle forze sindacali si ha con la mozione favorevole alla nazionalizzazione e contro la gestione delle compa-

61 *Interessi ferroviari*, «Il Germe», 28 giugno 1903.

62 Su Camillo Di Sciullo si veda F. PALOMBO, *Camillo Di Sciullo, anarchico e tipografo di Chieti*, CSL Camillo Di Sciullo, Chieti, 2004.

63 Nicola Trevisonno nasce a Civitacampomarano (CB) il 22 maggio 1875. Dopo un esordio napoletano ed un soggiorno in Brasile si trasferisce nel maggio 1902 a Sulmona e nell'agosto a Penne. Molto vicino al sindacalismo rivoluzionario e agli anarchici, peregrina per l'Italia svolgendo un intenso lavoro di propaganda e di organizzazione; nell'aprile del 1905 è costretto a rendersi latitante per sfuggire ad una condanna a 10 mesi di reclusione per diffamazione a mezzo stampa. Arrestato mentre regge la CdL di Udine, opera in seguito ad Ancona; nell'agosto 1914 è radiato dallo schedario dei sovversivi.

64 In F. PAZIENTE, *Democrazia e Socialismo in Abruzzo (1870-1917)*, cit., p. 83.

gnie, le quali «con un capitale complessivo di esercizio di 480 milioni hanno sfruttato il capitale nazionale di cinque miliardi e mezzo, qual è il costo di costruzione delle ferrovie, ed hanno nei sedici anni triplicato il proprio!»<sup>65</sup>. Pressati alla base, i dirigenti delle due organizzazioni tornano a riunirsi nel novembre 1904 a Roma in congresso nazionale. Delegati dei macchinisti, degli operai delle officine di manutenzione, degli impiegati amministrativi e di altri raggruppamenti ferroviari minori riuniti in sindacati di qualifica e aderenti alla FSSF, nonché i rappresentanti dei 32.770 iscritti del Riscatto discutono delle rivendicazioni economiche raccolte in un memoriale, dell'indirizzo politico, della scelta degli strumenti di lotta in vista dell'importante vertenza che si sta aprendo, della costituzione del comitato unitario d'agitazione per la nazionalizzazione delle ferrovie.

A partire dalla fine del 1904 gli eventi si susseguono freneticamente. Così com'era nell'aria, il disegno di legge presentato dal governo nel febbraio 1905 prevede sì la scelta della nazionalizzazione ma a ciò s'accompagna una rigorosa esclusione di ogni possibilità di ricorso allo sciopero da parte dei ferrovieri. Gli articoli 71 e 72 del disegno di legge prevedono pene detentive fino a un anno di carcere per i promotori degli scioperi, oltre alla loro esclusione dai ruoli con perdita di diritto alla pensione e sanzioni amministrative che possono arrivare fino al licenziamento per i semplici aderenti. La conoscenza del progetto governativo determina una vera sollevazione dei ferrovieri:

I ferrovieri, fino a che uno solo di essi rimarrà e fino a che resisterà l'ultima trincea delle loro organizzazioni, rintuzzeranno e ricacceranno la provocazione e il tentativo reazionario che a loro danno si sta preparando, anche se a mezzi più gravi di lotta dovessero ricorrere<sup>66</sup>.

È a questo punto che il comitato unitario d'agitazione decide di ricorrere, per il momento, all'ostruzionismo, all'arma cioè della rigorosa applicazione dei regolamenti ferroviari, che messo in atto ai primi di marzo lascia in pochi giorni la rete nel caos: «treni viaggiatori che partono con due, tre e quattr'ore di ritardo e che arrivavano... con sette, otto, dieci ore dopo il loro orario. Non

<sup>65</sup> *Miliardi devianti e milioni dispersi: le gravi rivelazioni di un ferroviere*, «L'Avvenire», 5 marzo 1905.

<sup>66</sup> Roma, 27 febbraio 1905, stralci del manifesto redatto dal comitato di agitazione per l'assetto ferroviario, in *Organizzazione, Resistenza, Disciplina*, Ivi, 5 marzo 1905.

parliamo poi dei treni merci! Il ritardo normale di questi, si spinge fino, e talvolta superava, le ventiquattr'ore; non solo, ma accade normalmente che carri o merce, per esempio destinati a Palermo, arrivino a... Milano o viceversa!»<sup>67</sup>. Il proletariato ferroviario aquilano invia ai componenti del comitato d'agitazione e «a tutti coloro che in ogni luogo profusero forza e costanza fra le masse ferroviarie» un telegramma «di plauso ed un caldo saluto». È l'8 aprile 1905, e nel capoluogo abruzzese i lavoratori delle strade ferrate riuniti in assemblea «avvertono l'urgenza di riaffermare il principio della lotta di classe, invitando i pochi dissidenti ad entrare compatti nelle file dell'organizzazione, foriera di civiltà e giustizia, e baluardo di ogni diritto». Dopo «varie e segrete comunicazioni» l'adunanza si scioglie, per riunirsi il giorno successivo con Sebastiano Del Buono. Il segretario della Camera del Lavoro di Firenze «critica acerbamente l'opera del ministero» e invita i ferrovieri a stare in guardia da altre possibili sorprese «ed a mantenersi forti e compatti per le presenti e future battaglie». Altri punti di discussione previsti all'ordine del giorno vertono sulla reintegrazione dei licenziati durante i moti del 1898, su «l'incivile metodo usato dalle amministrazioni ferroviarie, col traslocare e punire gli agenti più attivi», e, infine, sul «trasloco forzato» dall'Aquila a Sulmona di circa quaranta famiglie di lavoratori delle linee<sup>68</sup>. Nel corso della settimana, in ogni stazione della provincia aquilana continuano a registrarsi «numerose adunanze di ferrovieri, per affermare la solidarietà completa al comitato di agitazione e per protestare contro le rappresaglie delle amministrazioni ferroviarie»<sup>69</sup>.

Stretto tra le compagnie da una parte e la mobilitazione dei ferrovieri dall'altra Giolitti preferisce dare le dimissioni, lasciando il compito di trovare una soluzione definitiva ai suoi due successori, Alessandro Fortis prima e Sidney Sonnino poi. Nel nuovo testo di legge il programma di nazionalizzazione rimane elemento acquisito, rimandando ad altri passaggi la sua concreta applicazione; pur introducendo norme rivolte a migliorare le condizioni di vita dei ferrovieri, il principio dell'illegittimità dello sciopero rimane così com'era. Per il governo i ferrovieri vanno considerati pubblici ufficiali, e, quindi, soggetti alle sanzioni previste dai regolamenti in applicazione qualora abbandonino il posto o

67 A. CASTRUCI, *Battaglie e vittorie dei Ferrovieri italiani: cenni storici dal 1877 al 1944*, cit., p. 31.

68 *Fra Ferrovieri*, «L'Avvenire», 16 aprile 1905.

69 *Da Aquila*, *Ibidem*

prestino servizio in modo da interromperne o perturbarne la continuità o regolarità. La condizione assegnata ai lavoratori delle strade ferrate è di fatto eccezionale: «non si è avuto il coraggio di proibire apertamente il diritto di sciopero» – denunciano gli abruzzesi – «e si è ricorso al tradimento, alla coltellata alle spalle. Tradimento e coltellata alle spalle perché mentre il progetto Giolitti aveva la lealtà di riconoscere che il diritto comune non aveva mezzi di colpire lo sciopero, quello odierno ha voluto quasi adombrare la corrispondenza dell'articolo 17 con l'articolo 181 del Codice penale. Il quale appunto commina pene ai pubblici ufficiali, che in numero di tre o più, abbandonano indebitamente il proprio ufficio». Il provvedimento, inoltre, riserva ai lavoratori delle strade ferrate italiane una posizione sindacalmente sfavorevole, volta a frenarne le ambizioni, l'attività rivendicativa e la combattività. «Cosicché con questa reazionaria interpretazione dell'articolo 17 del progetto si viene a ripristinare una sanzione punitiva, che il nuovo codice più non riconosceva. [...] Il funzionario, il quale si rendesse assente nel servizio, sarebbe ritenuto dimissionario»<sup>70</sup>. L'intangibilità dello strumento dello sciopero costituisce nella prospettiva del sindacalismo rivoluzionario, che fa dello sciopero generale la matrice stessa del superamento dell'assetto capitalistico, un punto irrinunciabile. Di conseguenza, per far fronte all'intransigenza governativa, il 17 aprile i ferrovieri entrano in sciopero, impegnandosi in un braccio di ferro nel corso del quale, peraltro, la forza pubblica fa fuoco contro una manifestazione di solidarietà a Foggia. Ininterrotto per un'intera settimana, lo sciopero non riesce generale ma vede una larga partecipazione dei ferrovieri e trova solidarietà da buona parte del proletariato italiano, in sostegno ai lavoratori delle strade ferrate nella loro duplice battaglia per la nazionalizzazione e per le rivendicazioni di tanta parte dei lavoratori addetti ai servizi pubblici: «la solidarietà continua mirabilmente serrata [...] A chi la vittoria? Vincitori o vinti i ferrovieri hanno mostrato quale sia la via da battere, ed il loro movimento ci ha dato una pallida idea di ciò che saranno le future battaglie del Quarto stato che aspetta l'ora della rivendicazione. Splenda sulla loro fronte il giocondo raggio della gioia, dopo la lotta coronata da successo, o si disegni invece la tortuosa riga del dolore per una battaglia perduta, noi ripeteremo ancora e sempre: *W i ferrovieri!*»<sup>71</sup>. Nel ricordo personale di Castrucci, «già disorganizzato il servizio ferroviario,

<sup>70</sup> *Viva i ferrovieri*, Ivi, 23 aprile 1905.

<sup>71</sup> *Ibidem*

colpita la produzione italiana, [...] quando Federazione e Riscatto col loro unico comitato d'agitazione invitano i ferrovieri a porsi in sciopero, appare subito chiara, evidente, la paralisi di ogni attività, sia nelle comunicazioni sia nell'industria e nella vita della nazione, quando i ferrovieri, nella loro grande maggioranza, accettano l'invito disertando locomotive, officine, stazioni, uffici, linea ferroviaria»<sup>72</sup>.

La mobilitazione non condiziona però i lavori di Camera e Senato, che approvano tutti gli articoli del disegno di legge anche in assenza di un'attiva e intransigente opposizione di socialisti e repubblicani, interessati esclusivamente alla vertenza della nazionalizzazione ormai raggiunta. Un atteggiamento, quello della sinistra parlamentare, che spinge la maggior parte dei ferrovieri verso le posizioni anti-istituzionali del sindacalismo rivoluzionario e dell'anarcosindacalismo. Inoltre, bisogna considerare che le forze favorevoli al rinnovo delle concessioni non sono state del tutto domate e, per un certo periodo, era anche avanzata una soluzione mediata che avrebbe voluto procedere alla nazionalizzazione della sola Mediterranea, ossia della società che si trova nella posizione più precaria dal punto di vista finanziario, la quale, del resto, strettamente legata alla Banca commerciale, si andava orientando verso nuovi programmi d'investimento<sup>73</sup>. Complessivamente «le promesse fatte non solo non si sono più mantenute, ma il peggio è che il signor governo (sostenitore, e lo si capisce, dei grandi ladri e di tutti i parassiti del bello italo regno) sia intenzionato di togliere ai lavoratori anche le ore straordinarie che una volta venivano loro regolarmente pagate». «Non si contano» - denunciano i ferrovieri dell'Aquila - «tutte le angherie e i soprusi di cui spesso viene gratificata la maggior parte di quei benemeriti lavoratori dello Stato. Il governo, ligio sempre ai banchieri, calpesta ora i più sacrosanti diritti della classe dei ferrovieri, e mentre non si perita di elargire milioni agli affaristi della svergognata borghesia, sfrutta in modo esoso chi, lavorando, impingua le casse di oro a tutti gli ingordi speculatori della nostra dissanguata nazione, madre ingrata per i più che producono, benigna per i predoni e i farabutti, che succhiano, assassinano e comandano!»<sup>74</sup>.

Il fallimento della mobilitazione sul piano economico e normativo, rispetto alle forme stesse dell'attuazione della

<sup>72</sup> A. CASTRUCI, *Battaglie e vittorie dei Ferrovieri italiani: cenni storici dal 1877 al 1944*, cit., p. 32.

<sup>73</sup> Cfr. A. AQUARONE, *L'Italia giolittiana*, Il Mulino, Bologna, 1981, p. 241.

<sup>74</sup> *Lagnanze del personale ferroviario*, «L'Avvenire», 6 agosto 1905.

statizzazione e rispetto alla posizione sindacalmente sfavorevole degli agenti, dichiarati «pubblici ufficiali» dal nuovo ordinamento, non porterà comunque i ferrovieri a rinunciare all'arma dello sciopero con cui pesare nelle successive fasi di completamento del processo di nazionalizzazione e di impostazione dei meccanismi funzionali della nuova azienda di Stato. Allo stesso tempo, nel quadro di questo profondo processo di rinnovamento, vengono inevitabilmente a galla i dissapori tra le organizzazioni ferroviarie, tra queste da un lato ed il PSI e il Segretariato della Resistenza dall'altro (accusati senza mezzi termini di «tradimento» per non aver proclamato lo sciopero generale nazionale di solidarietà), incidendo di molto sugli umori della massa ferroviaria.

### *Nasce il Sindacato ferrovieri italiani*

Nonostante i numerosi richiami provenienti da più parti a riprendere la via dell'organizzazione unitaria si arriva all'estate del 1905, quando i convegni dei sindacati di categoria decretano, contemporaneamente, la fine della struttura federale e lo scioglimento del periodico «Il Vecchio Treno». Rimangono attivi il Riscatto, il SOF<sup>75</sup> e lo SCL, oltre ad una serie di altri sodalizi minori di scarsa consistenza organizzativa. A partire dalla seconda metà del 1905, in un clima di divisioni e lotte intestine, che continua oltretutto ad avere il suo corrispettivo nel resto dell'associazionismo proletario italiano e nel PSI, i lavoratori delle strade ferrate si ritrovano a ricercare nuove soluzioni organizzative in grado di raccogliere ed unificare le molteplici istanze e posizioni. Il confronto tra le correnti politiche presenti nel movimento sindacale e socialista raggiunge uno dei suoi punti più alti in relazione al processo che, nella seconda metà del 1906, porterà alla liquidazione del Segretariato della Resistenza ed alla fondazione della Confederazione generale del lavoro (CGdL)<sup>76</sup>. Le perplessità nutrite da buona parte dei quadri del sindacalismo ferroviario verso il progetto della costituzione di una confederazione

75 Bilancio del SOF per l'anno 1904. «Entrate: circa 40.000 £. Uscite: 11.291,48 £ versate alla FSSF per quote giornali («Il Treno»); 8158, 19 £ percentuali alle sezioni e spese ai gruppi autonomi; 7.163, 52 £ al fondo riserva; 4.613,30 £ agitazione pro-organico; 1.620 £ stipendi al personale; 1.215, 45 £ materiale contabile, stampe, amministrazione; 1.249, 79 £ posta e telegrafi; 844,47 £ propaganda, compreso il biglietto ferroviario; 813,79 £ rappresentanza Federazione e Deputati; 600 £ in beneficio ai soci disoccupati; 270 £ affitto locali; 253,70 £ cause legali vecchie». In «L'Avvenire», 22 ottobre 1905.

76 Per una storia della CGdL e del sindacalismo riformista italiano del periodo si veda: A. PEPE, *La CGdL e l'età liberale*, Ediesse, Roma, 1997; A. FORBICE (a cura di), *Sindacato e riformismo. Bruno Buozzi, scritti e discorsi (1910-1943)*, Franco Angeli, Milano, 1994.

egemonizzata dai riformisti, le polemiche ancora vive sullo sciopero dell'aprile, l'inconciliabilità delle posizioni hanno una forte influenza sull'evoluzione delle vicende dei ferrovieri, a loro volta orientati nella direzione della creazione di una nuova struttura unitaria. Già nell'agosto 1905, il Riscatto avanza la proposta di tenere a tal fine un congresso comune. La proposta viene accettata, con qualche spunto polemico del SOF, che aderisce su posizioni contrarie alla pratica dell'azione diretta sostenuta dal Riscatto, indicata come causa dell'insuccesso dell'agitazione dell'aprile e come pregiudiziale da scartare in vista della creazione del sindacato unico; con ostilità iniziale dal gruppo dirigente dello SCL residente a Sulmona, che richiama la propria contrarietà alle tesi unitarie. Al suo interno, comunque, opera con decisione a favore delle istanze fusioniste il gruppo minoritario guidato da Castrucci; nelle parole dell'anarchico:

Io conosco una sola divisione, vera, netta, logica, il nessun contatto, la guerra a oltranza, senza requie, senza quartiere, fra l'esercito degli sfruttati e quello degli sfruttatori. I ferrovieri dovranno essere necessariamente uniti, concordi [...] e se idealmente un distacco, una netta divisione dovrà esservi, sarà di noi oppressi contro gli oppressori. I ferrovieri, come del resto i lavoratori tutti, ricordiamolo, hanno solo due nemici: lo Stato, il Capitale. È contro questi, o compagni, che vanno affilate le armi, per debellarli<sup>77</sup>.

Tra il novembre del 1905 e il gennaio 1906 si svolgono due congressi tra i dirigenti delle tre organizzazioni per il completamento del processo fusionista intrapreso e quindi per «porre definitivamente fine alle discordie interne alla famiglia dei ferrovieri»<sup>78</sup>.

#### «La Locomotiva»

Nell'ottobre 1905 esce a Sulmona il primo numero del quindicinale «La Locomotiva», periodico dello SCL sulle cui colonne si

<sup>77</sup> Per il Congresso e per l'Organizzazione dei Ferrovieri, «La Locomotiva», 1 novembre 1905.

<sup>78</sup> Sul I congresso comune, Torino, 25-26 novembre 1905, cfr. su «La Locomotiva»: Per l'organizzazione unica, 1 dicembre 1905; Per l'unificazione delle organizzazioni ferroviarie, 1 gennaio 1906; Per l'unificazione delle organizzazioni ferroviarie, 15 gennaio 1906. Sul II congresso comune, Roma, 26-28 gennaio 1906, cfr. su «La Locomotiva»: Per l'unificazione, 15 febbraio 1906; Il futuro giornale, 15 marzo 1906; Per le elezioni dei rappresentanti al Congresso in comune, Ibidem; Per il Congresso in comune, 1 aprile 1906.



discutono i problemi specifici della categoria. Grande spazio viene riservato all'analisi delle tappe del completamento del processo di nazionalizzazione, delle nuove forme di gestione, dei meccanismi funzionali di un'azienda in via di definizione<sup>79</sup>, delle istanze ancora presenti dei sostenitori della gestione privata delle linee, tra cui i dirigenti delle Meridionali e coloro che ruotano attorno a quegli interessi economici: «dopo i continui armeggi escogitati e messi in opera in questi tre mesi e mezzo per rendere antipatico l'esercizio di Stato ed i suoi sostenitori» – scrivono da Sulmona – «e dopo tutte le arti subdole adoperate per far credere che esso non possa continuare senza arrecare incagli d'ogni specie e danni enormi all'industria ed al commercio, tentando così di ricacciarlo di bel nuovo nelle insaziabili zanne del capitalismo privato, sempre in agguato, non è più stato possibile illuderci e, nostro malgrado, abbiamo dovuto persuaderci che il nostro è un Paese composto quasi esclusivamente di camorristi corruttori e di abietti strumenti corruttibili»<sup>80</sup>. Altro argomento che monopolizza il dibattito sulle colonne del periodico per tutta la sua durata riguarda il confronto tra i vari modelli d'organizzazione sindacale e, di conseguenza, il processo di unificazione delle forze ferroviarie in corso<sup>81</sup>. I dirigenti dello SCL di Sulmona si pronunciano ora a favore dell'organizzazione «unica», non unitaria, «perché il nome, il programma e la direttiva di tutti i singoli organizzati deve essere uniforme. No all'organizzazione unitaria perché ogni singola categoria vi deve lottare da sé per tutte quelle questioni che la interessano particolarmente [...]. Così formando la nuova organizzazione si otterrà una vera unione di forze per tutte quelle battaglie che interessino l'intera classe ferroviaria e nello stesso tempo si farà penetrare in ogni singola categoria quello spirito di energia che sarà maggiore quanto più grande sarà la coscienza dei

79 Sull'esercizio di Stato cfr. su «La Locomotiva»: *Per l'esercizio di Stato*, 1 gennaio 1906; *La Tribuna e l'esercizio ferroviario di stato*, 15 gennaio 1906; *Irregolarità nelle ferr. di Stato*, Ibidem; *L'esercizio di Stato e l'avvenire del proletariato ferroviario*, 15 aprile 1906; *I ferrovieri vogliono!*, 1 luglio 1906.

80 *Contro l'esercizio di Stato*, «La Locomotiva», 15 ottobre 1905.

81 Sul processo di unificazione cfr. su «La Locomotiva»: CONSIGLIO GENERALE DELLO SCL, *Per il Congresso comune*, 15 ottobre 1905; *Per il Congresso e per l'Organizzazione dei Ferrovieri*, 1 novembre 1905; *Per il Congresso in comune*, 15 novembre 1905; *Per l'unificazione*, Ibidem; SINDACATO OPERAI FERROVIARI, *L'organizzazione futura*, Ibidem.

82 *Unitario od autonomista*, «La Locomotiva», 1 ottobre 1905. Continua l'articolo: «Così impostate le cose, l'organizzazione che dovrebbe sventolare sull'orizzonte ferroviario, dovrebbe funzionare in questo senso: ogni singola categoria di ferrovieri si organizza da sé e formuli uno statuto proprio che regoli il funzionamento dei singoli associati. Resterebbe così sanzionato che sarà interesse di ogni singola sezione di farsi sempre più forte per strappare delle miglione perché sa che dovrà fare da sé. Queste sezioni dovranno

singoli organizzati»<sup>82</sup>. Molto vivace è la rubrica riservata alle corrispondenze dai depositi, che sistematicamente informano su: vertenze in corso sugli infortuni sul lavoro, gestione delle casse pensioni e soccorso, «riscatto» del personale delle ex-Meridionali, questioni dei salari e delle ore lavorative; aspre restano le polemiche sul nuovo regolamento e su quelle normative assai penalizzanti per i macchinisti (come, ad esempio, l'arresto preventivo in caso di incidenti)<sup>83</sup>.

### *L'unificazione*

Dall'11 al 13 giugno 1906 si tiene a Roma il terzo congresso comune tra Riscatto, SCL e SOF<sup>84</sup>. L'esito dell'appuntamento favorisce un raggiungimento solo parziale dell'obiettivo. Nascono, infatti, momentaneamente, due organizzazioni: il Sindacato ferrovieri italiani (voluto dagli unitari dello SCL, dal SOF e da una minoranza del Riscatto) e, mai definitivamente costituito, il Sindacato nazionale fra ferrovieri e tranvieri interprovinciali italiani (sostenuto dal Riscatto). Il SOF, lo SCL ed altri sindacati di categoria abbandonano definitivamente il campo per confluire nel neonato sindacato; l'ultimo congresso dello SCL (Roma, 9, 10, 14 e 15 giugno) delibera «che la sede del sindacato resti a Sulmona fino a quando sarà fondata definitivamente la nuova organizzazione unitaria e ne sarà stato approvato il relativo statuto, augurandosi che ciò avvenga il più presto possibile»<sup>85</sup>. Coerentemente, il 20 agosto viene stampato a Sulmona l'ultimo numero de «La Locomotiva»:

essere rette dai ferrovieri soci della sezione ed in attività di servizio. Tutte le sezioni poi saranno collegate fra loro da uno Statuto nel quale saranno sanzionate le norme con le quali si regolano tutte quelle agitazioni che hanno carattere generale. Per dar vita a queste agitazioni sarà nominato un Comitato in ragione di un membro per ogni Sezione costituita; alle deliberazioni sia dei Comitati di Sezione come a quello generale non potranno prendere parte gli estranei. Così formando la nuova organizzazione si otterrà una vera unione di forze per tutte quelle battaglie che interessino l'intera classe ferroviaria e nello stesso tempo si farà penetrare in ogni singola categoria quello spirito di energia che sarà maggiore quanto più grande sarà la coscienza dei singoli organizzati. E quando una data Sezione avrà visto che le altre hanno ottenuto qualche miglioramento mercé la loro costanza sarà spinta o dall'egoismo o dalla vergogna a fare altrettanto. Solo così si potrà far penetrare nelle masse quello spirito che indica che ogni uomo non deve attendere dagli altri quanto gli abbisogna, ma lo deve strappare colla sua volontà».

83 Ringrazio personalmente Tommaso Liberatore per la documentazione su «La Locomotiva» che gentilmente ha messo a mia disposizione.

84 Sul III congresso comune, Roma, 11-13 giugno 1906, cfr. su «La Locomotiva»: *Il lodo del comitato degli Arbitri*, 15 aprile 1906; *Ai ferrovieri tutti*, 1 maggio 1906; *A cose fatte*, 1 luglio 1906; *Una raccomandazione*, *Ibidem*; *Referendum*, 15 luglio 1906; *Il trionfo... dell'equivoco*, 20 agosto 1906.

85 Sull'andamento del congresso cfr. *Il nostro Congresso*, «La Locomotiva», 1 luglio 1906.

Con questo numero [...] «La Locomotiva» cessa le sue pubblicazioni; e noi con immenso dolore ci dividiamo dal quel pezzo di carta al quale abbiamo dato tanti palpiti. Bisogna aver dato per qualche tempo tutti se stessi ad un giornale, per capire quel che si prova staccandosene o perdendolo. Ci sembra che il piccolo foglio contenesse più che l'anima nostra e quella dei nostri buoni amici collaboratori, la vita, tutta la vita della nostra organizzazione. In esso erano trasfusi i nostri palpiti e il nostro sangue. I nostri erano i suoi dolori, le sue gioie, i suoi entusiasmi. Con esso abbiamo combattuto le buone battaglie; abbiamo sofferto e goduto. Ed ora, colleghi, compagni, amici ci lasciamo. E ci lasciamo così in fretta come uno schianto. [...] Quest'anno di lavoro in comune, le battaglie insieme combattute, lasciano una traccia incancellabile nella nostra vita. Lasciamoci dunque con una promessa: dovunque e sempre lotteremo per alte conquiste, perseguiremo con maggior lena nella nostra missione di educatori e di militi dell'ideale pel trionfo del socialismo e delle nostre organizzazioni<sup>86</sup>.

Il dialogo tra le due nuove organizzazioni riprende in forma attiva in vista della costituzione di una commissione, composta da tre membri ciascuna col compito di studiare le condizioni della fusione tra i due statuti ed i rispettivi capitali sociali, e del nuovo congresso comune di Roma (28 novembre-4 dicembre 1906) per la definizione di una piattaforma unitaria. Dalla riunione romana viene anche approvato il progetto di statuto per l'organizzazione unitaria, denominata Sindacato ferrovieri italiani (SFI). Tra gli scopi la difesa ed il miglioramento delle condizioni economiche, morali e sociali dei lavoratori, al fine di prepararli, un giorno, alla gestione diretta del sistema ferroviario nazionale. Per raggiungere i suoi obiettivi, il sindacato si propone di seguire il metodo della lotta di classe e di curare lo sviluppo della cooperazione e della mutualità<sup>87</sup>. Il rispetto e gli interessi delle singole categorie viene infine assicurato dall'intento di istituire commissioni di ca-

<sup>86</sup> *Commiato*, Ivi, 20 agosto 1906.

<sup>87</sup> Sul processo di unificazione delle forze ferroviarie si vedano: M. TABORRI, *Dal mutuo soccorso al sindacato unitario*, cit., pp. 66-84; R. BERNARDI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla nascita al 1909*, in M. ANTONIOLI, G. CHECCOZZO (a cura di), *Il Sindacato ferrovieri italiani dalle origini al fascismo 1907-1925*, Unicopli, Milano, 1994, pp. 48-62.

<sup>88</sup> Cfr. *Progetto di statuto per l'organizzazione unitaria dei ferrovieri italiani*, «Il Trenno», 15 dicembre 1906, in R. BERNARDI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla nascita al 1909*, cit., p. 60.

tegoria corrispondenti ai diversi settori del lavoro ferroviario<sup>88</sup>.

L'unificazione è praticamente un dato di fatto.

L'arco di tempo che separa il proletariato ferroviario dal primo congresso nazionale della nuova organizzazione (aprile 1907) vede sostanzialmente quadri e militanti impegnati nel favorire l'unificazione di fatto delle strutture locali (gruppi e sezioni). A Sulmona, la sezione SFI si costituisce per «riunire in associazione i ferrovieri organizzati quanto quelli iscritti a nessuna sezione. Lo scopo di detta sezione sarebbe quello di poter chiedere altri miglioramenti e di fare pressioni perché scompaiano la parzialità ed il nepotismo»<sup>89</sup>. Nei locali della Società operaia di via Roio dell'Aquila, il 16 febbraio 1907 Carlo Radicchi<sup>90</sup> tiene ai lavoratori del trasporto su rotaia la conferenza sulla necessità dell'organizzazione sindacale nonché sull'importanza della partecipazione attiva dei ferrovieri alle fasi del percorso in atto tra le altre categorie per la ormai prossima costituzione della Camera del Lavoro provinciale (settembre 1907. L'anno successivo viene fondata a Popoli la più forte delle Camere del Lavoro regionali, che nel 1909 arriva a contare 2.349 iscritti)<sup>91</sup>. Il socialista «esorta i convenuti ad essere solidali, per poter ottenere dal governo un equo trattamento [...], senza curarsi delle censure dei giornali, che sono sussidiati dagli sfruttatori». Nel suo discorso ricorda che solo con gli scioperi unitari «i ferrovieri hanno potuto ottenere parte del loro desiderato. Non manca di fare incitamenti contro il governo e, qualora non si riuscisse ad avere i necessari miglioramenti [...], essi [i ferrovieri] affronteranno la reazione con la resistenza ad oltranza, perché non è giusto che il governo, ciò che toglie ai poveri concede poi ai capi. Ciò dovrà sparire nell'avvenire». Ripercorre la storia delle organizzazioni sindacali, «parallelamente a quella delle vecchie società», ricordando le lotte «che il personale ha dovuto combattere per ottenere che i suoi diritti fossero riconosciuti». In virtù di ciò s'impone «l'utilità della organizzazione tra i ferrovieri, anche oggi che molti potrebbero cre-

88 Prefettura di Aquila, 2 maggio 1907, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1907, b. 1, f. 10/70-Aquila.

90 Carlo Radicchi, nato a Foiano della Chiana (Arezzo). Segnalato perché «ascritto al Partito socialista del quale è fervente propagandista ed uno dei principali agitatori ferroviari, eccitando i compagni a sostenerne i diritti»; era stato trasferito da Udine al deposito locomotive di Antrodoto nel 1904. ASAg, Fondo questura, cat. A8, b. 80, f. 3.

91 Sulla partecipazione dei ferrovieri dell'Aquila e Sulmona alla vita della CdL provinciale si vedano: D. VERROCCHI, *La nascita del sindacato ferrovieri a Sulmona*, in AA.VV., *Società, politica e sindacato all'Aquila fino al fascismo. Contributi per una storia sociale*, cit., pp. 185-190; AA.VV., *La Storia e le idee: appunti su cento anni di socialismo a Sulmona*, Tipolitografia 'La Moderna', Sulmona, 1992.

dere e dire avere le organizzazioni ferroviarie esaurito il compito dopo che l'esercizio ferroviario di Stato è stato ottenuto, o dopo che le condizioni del personale sono state di molto migliorate». Infine, preoccupandosi anche di difendere la credibilità stessa degli agenti di fronte alla pubblica opinione ed al governo in vista della prossima formulazione delle rivendicazioni economiche, Radicchi sottolinea come per i ferrovieri sia importante «difendere l'esercizio statale» e dimostrare concretamente «che non per colpa loro si ha sulle linee dello Stato il disservizio ferroviario». Si dichiara quindi costituito il locale gruppo SFI, che subito approva due ordini del giorno: con il primo, inviando «un plauso al risveglio del Partito anticlericale», viene confermata l'adesione alla manifestazione cittadina del giorno dopo indetta contro l'ingerenza della chiesa cattolica nella vita sociale e politica italiana; il secondo «biasima il sottotenente dei RR.CC.» autore dell'eccidio proletario di Firmo<sup>92</sup>.

Giorni fa, nei locali della Società Operaia, si riunirono numerosissimi ferrovieri allo scopo di costituire in Aquila un gruppo del nuovo Sindacato ferrovieri italiani, sorto come già si sa, dalla fusione delle vecchie organizzazioni il Riscatto e il Sindacato ferrovieri. A nome del Comitato centrale del Sindacato parlò l'operaio Radicchi, di Antrodoco [...] proponendo tra l'altro che anche i ferrovieri di Aquila votassero un ordine del giorno pro riposo settimanale per la classe ferroviaria [...]. Al Radicchi fece seguito con brevi parole l'avv. Garavella [...] Anch'egli ricordò come il disservizio non sia cosa nuova sulle ferrovie d'Italia, citando all'uopo dei fatti avvenuti quando vi era l'esercizio privato: esaminò le cause per cui maggiormente oggi parlasti di disservizio, distinguendo quelle intrinseche al servizio, come l'aumentata prosperità nazionale, che non trova i necessari impianti per la sua completa esplicazione, da quelle estrinseche, cioè tutti gli armeggi che si fanno dai nemici dell'esercizio di Stato, così dentro come fuori dell'amministrazione. Dopodiché, costituito il gruppo del Sindacato ferrovieri italiani, l'assemblea votò due ordini del giorno, di adesione al movimento anticlericale e di protesta contro i fatti di Firmo<sup>93</sup>.

In questa fase, va ricordato, gruppi e sezioni territoriali non

<sup>92</sup> Prefettura di Aquila, 19 febbraio 1907, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1907, b. 1, f. 10/70-Aquila.

<sup>93</sup> *Organizzazione ferroviaria*, «L'Avvenire», 10 marzo 1907.

mancano peraltro di affrontare problematiche di vario carattere, promuovendo iniziative su questioni quali normative, trasferimenti, le 8 ore, alloggi, sicurezza, igiene nei dormitori, caroviveri, turni di lavoro, pensioni e salari<sup>94</sup>.

Nel febbraio del 1907 nasce il giornale «La Tribuna dei Ferrovieri», periodico dello SFI; quasi contemporaneamente, il governo presenta al parlamento il disegno riguardante l'ordinamento definitivo delle ferrovie nazionalizzate, destinato a diventare legge di Stato solo del 1909. Il primo congresso nazionale dello SFI si tiene a Roma dal 26 aprile al 1° maggio del 1907. La discussione riguarda statuto e modalità organizzative, anche se diventa prioritario stabilire quale dev'essere la «tattica dell'organizzazione» per il futuro. A prevalere, in tal senso, è l'ordine del giorno dei sindacalisti, che impongono la linea dell'azione diretta così come elaborata nelle teorie rivoluzionarie, secondo le quali le organizzazioni economiche soppianterebbero inesorabilmente i partiti della classe operaia e, in una prospettiva rivoluzionaria, costituirebbero gli strumenti di gestione della produzione da parte del proletariato. Altro nodo da sciogliere riguarda la collocazione dello SFI rispetto alla CGdL. L'adesione alla confederazione è mossa dall'intento di promuovere il dialogo e la collaborazione tra tutte le forze del proletariato, e viene approvata anche per portare all'interno della struttura confederale le componenti antiriformiste del movimento operaio italiano. Lo statuto approvato, infine, dà al sindacato l'assetto organizzativo. La sua fisionomia prevede un consiglio generale (Cg) con compiti deliberanti e un comitato centrale esecutivo (Cce), composto da agenti prescelti tra i soci della sezione della località nella quale il sindacato avrebbe di volta in volta posto la sua sede nazionale, con compiti di gestione organizzativa, propaganda e messa in opera dei deliberati del congresso o del Cg. Accanto a questi organi centrali è prevista la costituzione delle commissioni di categoria: impiegati degli uffici centrali e stazioni; personale di linea; personale di trazione; operai, verificatori ed untori; impiegati delle gestioni e addetti alle merci; agenti di fatica delle stazioni e magazzini; personale dei treni; personale delle ferrovie secondarie. I segretari di queste commissioni siedono di diritto nel Cg. Tutta la materia contrattuale è affidata alle commissioni di categoria, che per statuto hanno potere sia consultivo che deliberativo, incaricate di aggiornare

<sup>94</sup> Per il corrispettivo tra salari e qualifiche del personale delle FF.SS. secondo il regio decreto 22 luglio 1906 n. 147 si veda M. TABORRI, *Dal mutuo soccorso al sindacato unitario*, cit., pp. 75-78.

puntualmente il memoriale. L'elaborazione della piattaforma economica viene perciò rimandata ai convegni delle categorie, previsti nell'estate. La città di Roma viene designata quale sede nazionale.

### *Manifestazioni e vertenze territoriali*

#### *Con il proletariato russo*

Il 1906 si apre con le manifestazioni di solidarietà al proletariato russo, ad un anno di distanza dalla 'domenica rossa', la 'domenica di sangue' del 22 gennaio di San Pietroburgo, episodio iniziale della rivoluzione del 1905. La commemorazione organizzata a Sulmona «è imponente» e la partecipazione dei ferrovieri di massa. Per il comizio interviene Eustacchio Lombardo, che parla per il consiglio generale dello SCL, a nome cioè di circa 6.000 lavoratori, e per tutti i ferrovieri residenti a Sulmona. Ricorda «le aspre lotte che combatté il popolo di Tolstoj, Bakounine, Gorki, contro l'autocrate czar [...], portando il saluto di solidarietà con i rivoluzionari»<sup>95</sup>.

#### *Eccidi proletari*

Il 1906 è anche l'anno dello sciopero generale del maggio contro gli eccidi proletari. I ferrovieri abruzzesi rispondono positivamente all'appello: «sin dalla mattina del 10 maggio è un mormorio tra la massa di questi coscienti ferrovieri, un bisbigliar sommerso che a poco a poco prorompe in una sola voce: Ma noi che facciamo? Possiamo noi, con la nostra rassegnazione al giogo del lavoro, renderci complici degli assassini dei fratelli? No! E le braccia si incrociano in segno di protesta e si astengono dal lavoro: perché sembra loro che questo debba essere il sacrosanto dovere che impone la solidarietà pel diritto alla vita». Nel comizio del 12, tra gli scioperanti dello scalo di Sulmona gli oratori sottolineano come «gli eccidi dei lavoratori succedano perché questi non sanno rendersi sufficientemente forti da fronteggiare le forze capitalistiche». È l'appello alla massima partecipazione possibile dei lavoratori all'elaborazione delle decisioni così come alle azioni di lotta, che non rappresentino semplicemente momenti di pressione sul governo ma che siano volte direttamente agli obiettivi da raggiungere. Per acquisire tale forza «fa d'uopo non far distinzione fra lavoratori salariati e non salariati e dare alle organizza-

<sup>95</sup> *La commemorazione della Domenica Rossa*, Ivi, 4 febbraio 1906.

zioni una base solida economica; fucinare nuove leggi è opera vana se non si ha la forza di farle rispettare, e se si raggiunge tale forza bastano le leggi esistenti per garantire la vita dei lavoratori nei conflitti fra capitale e lavoro». Di nuovo viene riaffermata la necessità della metodologia dell'azione diretta, del rifiuto del riformismo, di una visione dell'organizzazione economica quale agente principale del processo di trasformazione sociale e, al tempo stesso, embrione della società nuova che di questo processo di cambiamento degli assetti economici e sociali dominanti deve essere il risultato. Indipendenza, quindi, dell'organizzazione di classe da partiti politici e istituzioni. Il comizio si chiude con l'elaborazione di un appello lanciato a tutto il proletariato italiano ad impegnarsi concretamente «per organizzare i lavoratori nel campo economico, per poter con tale mezzo far loro acquistare quel grado di coscienza civile che valga a porli in grado di imporsi anche politicamente»<sup>96</sup>.

### *Per il diritto alla casa e contro il carovita*

Le vertenze sulla questione abitativa e contro il carovita esplodono insieme nel 1907, quando l'insorgere di una nuova crisi finanziaria e produttiva determina «un rincaro sempre crescente ed ingiustificato per i viveri, specialmente quelli di prima necessità». Al fine di elaborare un'interpellanza da presentare in Parlamento per ottenere l'indennità di alloggio, più di cento ferrovieri si riuniscono in assemblea il 31 maggio nei locali della sezione socialista. L'assemblea approva e redige anche una mozione da indirizzare al sindaco, «per indurre la locale amministrazione a prendere immediati provvedimenti per la cittadinanza tutta» e far fronte al caroviveri<sup>97</sup>. Al 1910, il numero dei lavoratori del trasporto su rotaia di Sulmona supera le 1.000 unità e il problema

<sup>96</sup> *Da Sulmona*, «La Locomotiva», 15 maggio 1906.

<sup>97</sup> Prefettura di Aquila, 2 giugno 1907, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1907, b. 1, f. 10/70 – Aquila. Alla richiesta inviata in Parlamento risponde direttamente Riccardo Bianchi (in precedenza direttore generale della Sicula, ora direttore generale delle FF.SS.). «L'indennità di alloggio, che viene reclamata dai ferrovieri di Sulmona, deve essere indubbiamente il soprassoldo di località di I categoria, di cui godono gli agenti residenti a Roma, Milano, Venezia e in altri centri importanti, dove la vita è notoriamente assai più costosa che a Sulmona. Nei riguardi del soprassoldo di località, Sulmona è classificata in quarta categoria e cioè vengono a beneficiare di detto soprassoldo le categorie di personale provviste di paghe più basse. L'assegnazione del soprassoldo di I categoria a Sulmona non potrebbe farsi senza estenderla a tutte le altre località (e sarebbero moltissime), le quali si trovano in identiche condizioni; ma ciò porterebbe a sconvolgere tutta l'economia del progetto, nei limiti del quale è stata consentita l'estensione del ripetuto soprassoldo. Ritengo pertanto che allo stato delle cose non sia possibile esaudire il desiderio dei ferrovieri di Sulmona».



degli alloggi non è stato ancora risolto. In questo quadro, persino la questione sui fondi da destinare alla costruzione delle case economiche per ferrovieri, già oggetto di una vivace polemica con l'amministrazione comunale<sup>98</sup>, rischia di diventare elemento di discordia tra sindacalisti e riformisti. Sindaco, amministrazione comunale e commissione eletta dall'assemblea dei ferrovieri individuano finalmente «il sito che trovasi a destra della forte pendenza nella strada della stazione e dove dovrebbero sorgere i nuovi quartieri per le case dei ferrovieri [...]». Noi ci auguriamo, nell'interesse dei ferrovieri e della cittadinanza tutta, che le pratiche siano portate sollecitamente, e presto sorgano i tanti attesi fabbricati che serviranno anche a sfollare moltissime case urbane tenute in modo indecente dai nostri proprietari<sup>99</sup>. Le cose però vanno diversamente, e, dopo aver «smascherato gli intrighi di qualche amministratore proprietario di case» interessato ad impedire la costruzione dei nuovi alloggi, scoppia la protesta. Oltre tremila i partecipanti alla manifestazione di piazza XX Settembre dell'agosto 1910, che vede in prima linea ferrovieri, postelegrafonici e i militanti delle locali sezioni di PSI e Partito repubblicano italiano (PRI). Mario Trozzi parla per primo, portando l'adesione dei socialisti e della locale sezioni dei postelegrafonici. Seguono i ferrovieri Palmia e Fascetti, «per sviscerare a perfezione la questione delle case per i ferrovieri». Chiude il repubblicano Manlio D'Eramo, «che con facondia e con argomentazioni serie sviscera tutta la questione del caroviveri e del rincaro dei fitti [...] L'agitazione continuerà e facilmente avremmo altri comizi»<sup>100</sup>. Nel 1913 è il personale del mantenimento e sorveglianza a riprendere le agitazioni, denunciando come «qualcuno di noi ha una sola stanza la quale – naturalmente – deve far da cucina, da camera da letto e da pranzo, da cesso... e così via!»<sup>101</sup>. I dirigenti del sindacato cercano in ogni modo di sollecitare un'accelerazione sull'inizio dei lavori per la costruzione di un nuovo stabile «in sostituzione di quello che v'è attualmente (cioè la vecchia stazione), che non può essere definito se non come un indecente baracca. [...] Qui l'inverno non è possibile resistere perché la temperatura

98 Cfr. *Le case dei ferrovieri*, «L'Avvenire», 3 aprile 1910. «A quest'ora una cittadinanza cui premesse lo sviluppo economico del proprio paese avrebbe portato a compimento la costruzione di queste case concedendo così anche un po' di tregua al vertiginoso aumento dei fitti di casa che rendono ormai impossibile la vita anche a Sulmona. Ma appunto per questo i nostri amministratori vecchi e nuovi, per il personale tornaconto, hanno sempre rimandata la soluzione di questo problema, che interessa tanto l'avvenire della nostra città».

99 *Per le case dei ferrovieri*, «L'Avvenire», 21 aprile 1910.

100 *Comizio contro il caroviveri*, Ivi, 7 agosto 1910.

101 «La Difesa», 1 maggio 1913.

diventa glaciale, e siccome v'è la copertura in legno nell'estate si verifica l'effetto contrario e si ha l'impressione di stare in un forno crematorio, e non serve aggiungere che l'ambiente si popola di insetti che sono gli inevitabili inquilini dei locali come questo. [...] Facciamo anche notare la mancanza dell'acqua; qui in Sulmona l'averla è la cosa più facile di questo mondo, si faccia una condotta regolare e non ci si costringa a bere l'acqua di pozzo»<sup>102</sup>.

Anche all'Aquila i ferrovieri sono in prima linea nel denunciare che «le condizioni di vita della città, riguardo ai prezzi sia dei generi di prima necessità che delle pigioni di case, vanno rendendosi di giorno in giorno più difficili, senza contare l'enorme spesa del combustibile resa necessaria dal clima rigido, e che costituisce una spesa superiore alla alimentazione individuale». L'assemblea del 18 novembre 1906 constata che obiettivamente «a causa del costante rincaro della vita che da molto tempo in qua è avvenuto [...] lo stipendio non può più bastare per far fronte alle esigenze quotidiane della vita». Perciò, dato che «altri impiegati di ferrovia fruiscono del beneficio del soprassoldo di località in città meno costose di Aquila», viene richiesto all'ingegnere Riccardo Bianchi, primo direttore generale delle FF.SS., di «annoverare Aquila fra quelle città per cui si corrisponde il soprassoldo di località di I categoria»<sup>103</sup>. Seguono proteste e agitazioni singolari, a volte anche solitarie, come quelle per il miglioramento dei locali ferroviari<sup>104</sup> o per l'ottenimento del ribasso degli abbonamenti tranviari. Il 17 maggio 1910 «si riuniscono in assemblea i ferrovieri della nostra sezione per promuovere una viva protesta contro l'Unione esercizi elettrici per l'ostinazione a non voler concedere dei ribassi per gli abbonamenti tranviari da lungo tempo desiderati» ma mai ottenuti<sup>105</sup>. L'agitazione prosegue fino al mese di luglio, quando cioè l'Unione esercizi elettrici fa osservare che non si può accordare il ribasso se, complessivamente, il numero dei beneficiari non sia almeno pari a centocinquanta; ma

<sup>102</sup> Ivi, 1 dicembre 1913. Sulla questione degli alloggi cfr. anche: *Per gli alloggi ai sorveglianti*, Ivi, 1 ottobre 1911.

<sup>103</sup> *Aduanza di ferrovieri*, «L'Avvenire», 25 novembre 1906.

<sup>104</sup> Cfr. *Ampliamento della Stazione ferroviaria*, «L'Avvenire», 15 maggio 1910. «La direzione generale delle ferrovie, in seguito al voto emesso dall'assemblea della camera di commercio, ha risposto che è stato di già stabilito il piano per il detto ampliamento e che quanto prima si incominceranno i lavori. Sono ancora parole e noi fino a quando non vedremo il lavoro compiuto o almeno principiato non ci crediamo perché è da parecchio tempo che si parla dell'ampliamento della stazione e pare che il cominciamento dei lavori sia rinviato alle calende greche».

<sup>105</sup> *Agitazione di ferrovieri*, «L'Avvenire», 29 maggio 1910.

«siccome non siamo centocinquanta» – protestano i ferrovieri aquilani – «di ribasso di tariffa non si parlerà più». È ancora Monreale a capeggiare l'agitazione, denunciando «che i ferrovieri di Aquila, per la loro dignità di cittadini, non possono tollerare che l'attuale amministrazione comunale voglia prenderli in giro, al sol scopo di prendere in giro gli elettori. Solo oggi, infatti, si parla di riduzioni accordate ai ferrovieri sulla tariffa della filovia. Viceversa, non solo le riduzioni non sono state accordate, ma è accertato che non saranno accordate mai [...] Noi quindi protestiamo contro questa indegna burletta, che fa il paio con quella dell'acqua, promessa solo in periodo elettorale, mentre non è ignoto il numero delle morti che l'acqua inquinata ha fatte fin'ora»<sup>106</sup>.

### *Nel movimento anticlericale*

Nel 1907 sono molti i ferrovieri che contribuiscono all'organizzazione e alla riuscita delle iniziative promosse e sostenute della locale associazione laica e razionalista del Libero Pensiero, sezione della Federazione nazionale del Libero Pensiero *Giordano Bruno*. La convergenza tra associazionismo di classe e ambienti anticlericali è in questi anni spesso e volentieri automatica, in particolar modo a Sulmona, dove, come è noto, il socialismo stesso affonda le proprie radici nelle coraggiose battaglie anticlericali condotte da «Il Germe» di Tresca. La locale sezione del Libero Pensiero, a sua volta, è a fianco dei lavoratori delle strade ferrate nelle mobilitazioni per l'indennità di alloggio, in quelle contro il caroviveri e, infine, nelle agitazioni antimilitariste che, promosse da anarchici e giovani socialisti, dilagano in ogni angolo della penisola<sup>107</sup>. Nella propaganda e nella lotta antimilitarista si distingue il cantoniere Giovanni Vittorini, futuro *leader* del movimento anarcosindacalista marchigiano. Dal 1899 al 1904 è in servizio sulla Sulmona-Aquila, dalla seconda metà del 1904 al 1908 sulla Sulmona-Avezzano; nel 1906 risulta molto attivo nella fitta trama di rapporti e di collegamenti che coprono quasi tutta la penisola facenti capo al comitato centrale della Federazione giovanile socialista (FGS) «a scopo principalmente di propaganda antimilitarista»<sup>108</sup>. Da segnalare come propaganda antimilitarista e propaganda anticlericale inizino a svilupparsi da un'unica e comune matrice d'analisi di lotta anticapitalista: «i borghesi non

<sup>106</sup> *La protesta dei ferrovieri*, Ivi, 12 luglio 1910.

<sup>107</sup> I socialisti promuovono per il 6 ottobre una giornata di mobilitazione nazionale antimilitarista. A Sulmona, il comizio conclusivo viene organizzato nella sede della sezione del Libero Pensiero, cfr. *La conferenza antimilitarista*, «Il Germe», 20 ottobre 1907.

<sup>108</sup> Su Giovanni Bernardino Vittorini si veda DAA, *ad nomen*

potranno mai essere anticlericali nel vero senso della parola, come non potranno essere antimilitaristi. Si sa, militarismo e clericalismo non sono che i due forti puntelli del capitale che comincia a perdere la base sotto la rivoluzionaria azione proletaria»<sup>109</sup>. Nella cittadina peligna la contrapposizione tra forze proletarie e organizzazioni filo-clericali è abbastanza aspra, tanto che la preparazione di un comizio sulla laicità della scuola di Carlo Chiarizia previsto per l'11 agosto provoca risse e tumulti. Si legge addirittura di «preti che avrebbero aizzato dei contadini fanatici perché, armata mano, avessero fatto violenza sugli anticlericali, impedendo teppisticamente il comizio». Il sottopretto vieta il comizio di Chiarizia per la coincidenza con una processione religiosa, alimentando così il malcontento: «è dovere di tutti gli anticlericali, di tutti gli uomini liberi di rintuzzare l'umiliante provocazione, contrapponendo la santa violenza della legittima difesa alla furia criminale degli aggressori»<sup>110</sup>. Il conservatorismo politico e sociale e l'aspro spirito polemico che sempre più animano i cattolici non fanno altro che ravvivare nel mondo dell'associazionismo proletario quello spirito anticlericale e libertario che aveva caratterizzato fin dalle origini il movimento democratico regionale.

#### *Le agitazioni pro-Ferrer*

Nell'ottobre 1909 si diffonde nel mondo la notizia della fucilazione in Spagna di Francisco Ferrer y Guardia, l'educatore anarchico fondatore dell'Escuela Moderna di Barcellona<sup>111</sup>. Intorno alla sua figura e alle sue idee si erano diffuse in tutto il mondo una straordinaria solidarietà ed una grande sensibilità pedagogica. I gesuiti e «la soldataglia di Alfonso XIII» sono immediatamente indicati quali maggiori responsabili dell'assassinio «dell'ultimo grande martire della libera coscienza [...] Hanno ucciso Ferrer! Hanno incollato al muro un vecchio maestro sessantenne [...] Ferrer, un uomo che non credeva in dio! Ferrer! Un uomo che credeva nella umanità! Ferrer! Un uomo che combatteva il re e i preti, la tirannide e la superstizione. Un uomo che

<sup>109</sup> L. RAFANELLI, *Anticlericalismo moderno*, «L'Avvenire», 22 settembre 1907. Su Leda Rafanelli si veda DBAI, vol. II, pp. 400-403.

<sup>110</sup> *Per il buon nome d'Abruzzo e contro la teppa clericale*, Ivi, 18 Agosto 1907.

<sup>111</sup> I principi cardine dell'Escuela Moderna, che tanto avevano allarmato le autorità religiose e militari, possono essere così riassunti: le scienze esatte come base del sapere, il laicismo, l'antimilitarismo, il gioco come strumento didattico, l'abolizione dei premi e dei castighi, l'eliminazione del testo scolastico e l'istituzione della biblioteca, l'igiene della scuola, le classi miste, l'abolizione degli esami.

<sup>112</sup> *L'assassinio di Francesco Ferrer perpetrato dai gesuiti e dalla soldataglia spagnola. L'esecrazione di tutto il mondo civile*, «L'Avvenire», 17 ottobre 1909.

voleva gli uomini liberi ed uguali!»<sup>112</sup>. Nell'ennesimo tentativo di scalzare dalle coscienze dei ceti popolari l'opprimente cultura cattolica, le manifestazioni di protesta dilagano ovunque, costituendo occasione per un'eccezionale saldatura fra circoli razionalisti, associazionismo di classe e gruppi socialisti, anarchici e repubblicani. I ferrovieri di Sulmona aderiscono alla manifestazione e al corteo cittadino pro-Ferrer del 15 ottobre, che, sotto la regia del repubblicano D'Eramo, si chiude con sassaiola e fischi contro il vescovado<sup>113</sup>. L'anno successivo troviamo i lavoratori delle strade ferrate schierati a favore della petizione popolare per ottenere dall'amministrazione municipale l'intitolazione «dell'attuale largo S. Croce col nome di Francisco Ferrer»<sup>114</sup>. L'istanza va a fondersi con la montante agitazione in corso contro il caroviveri, «per il fatto che l'attuale amministrazione basa la propria forza elettorale in gran parte sui preti e sui commercianti»<sup>115</sup>. In questo clima giunge il primo anniversario della morte di Ferrer. I partiti popolari e le organizzazioni proletarie partecipano alla promozione della manifestazione, costituendo, per l'occasione, un comitato unitario (di cui Trozzi, già messi in luce come *leader* del socialismo abruzzese di sinistra<sup>116</sup>, assume la segreteria<sup>117</sup>) per l'organizzazione della commemorazione del 16 ottobre al Teatro *Caracciolo*<sup>118</sup>.

### *La commemorazione di Pietro Gori*

L'8 gennaio 1911 scompare Pietro Gori<sup>119</sup>. Gli abruzzesi avevano avuto modo di conoscere direttamente l'avvocato anarchico qualche anno prima, quando, per un giro di conferenze, aveva attraversato la provincia aquilana<sup>120</sup>. «Preannunziata da molti manifesti», la sera dell'11 gennaio 1911 Sulmona commemora

113 ACS, MI, PS, Agr, 1909, b. 5, f. 5075-121-3.

114 Cfr.: *Note sulmonesi. Per Francisco Ferrer*, «L'Avvenire», 5 giugno 1910; *Sulmona. Per Francisco Ferrer*, Ivi, 7 agosto 1910.

115 *Sulmona. Ferrer e il caro vivere*, Ivi, 21 agosto 1910.

116 Su Mario Trozzi si veda A. BORGHESI, F. LORETO (a cura di), *Mario Trozzi. Alle origini del movimento operaio e sindacale in Abruzzo*, Ediesse, Roma, 2007.

117 Cfr. *Sulmona. Pro Ferrer*, «L'Avvenire», 18 settembre 1910.

118 Cfr. *Sulmona. Commemorazione di Ferrer*, Ivi, 16 ottobre 1910.

119 Di Pietro Gori (1865-1911) si vedano le opere editate dalla Società Editrice Moderna, Milano: *Bozzetti Sociali*, 1947; *Canti d'esilio*, 1948; *Ceneri e Faville*, 1946-1947; *Conferenze Politiche*, 1948; *Pagine di vagabondaggio*, 1948; *Sociologia Criminale*, 1947; *Ultime Battaglie, lettere e scritti inediti*, 1948.

120 Sulle conferenze tenute da Pietro Gori in provincia cfr. su «L'Avvenire»: *Una conferenza scientifica di Pietro Gori*, 12 luglio 1903; *Primo Maggio*, 17 aprile 1904; *Una lieta notizia*, 17 aprile 1904; *Conferenza Gori*, 1 maggio 1904; *Primo Maggio festeggiato*, 8 maggio 1904; *Conferenza Gori*, 8 maggio 1904; *Conferenza Gori*, 22 maggio 1904; *Conferenza Gori*, 29 maggio 1904; *La partenza di P. Gori*, 12 giugno 1904.

«l'insigne poeta, l'audace pensatore, il forte organizzatore». I locali della Sala *Cattaneo* «sono letteralmente gremiti di folla, la sala immensa delle assemblee presenta un colpo d'occhio impressionante. Si notano i maggiori rappresentanti dei partiti politici ed una larga schiera di ferrovieri». Prendono parola D'Eramo per il PRI e Trozzi per il PSI: «ciò che maggiormente ha colpito l'uditorio è stata la dissertazione teorica sulla dottrina anarchica, che ha trovato nel nostro compagno [Trozzi] un espositore eloquente, un polemista avveduto ed efficace»<sup>121</sup>.

121 *La Commemorazione di Gori*, «L'Avvenire», 22 gennaio 1911.

## Autonomia e unità

### *Fisionomia politica*

Il 1907 rappresenta uno snodo nell'evoluzione dell'età giolittiana a causa dell'insorgere di una crisi finanziaria e produttiva che determina, tra l'altro, un rallentamento dei ritmi di crescita del paese ed una radicalizzazione dello scontro di classe, destinato ad attenuarsi solo alla fine del 1908<sup>1</sup>. Da questo momento, l'andamento delle vicende sindacali dei ferrovieri si intrecciano in modo ancora più stretto con il confronto ideologico e politico che va sviluppandosi nell'ambito del movimento operaio italiano, e che, a sua volta, determina una forte lotta tra riformisti e rivoluzionari per l'egemonia su leghe e Camere del Lavoro.

Nel settembre 1907 lo SFI elabora una piattaforma generale che raccoglie ed integra le rivendicazioni emerse nei convegni delle categorie in cui il sindacato è suddiviso. Il memoriale prevede una serie di punti in comune a cui si aggiungono istanze e rivendicazioni particolari delle singole categorie difficili da adeguare in un unico quadro. Spiccano, tra i punti in comune: la richiesta delle 8 ore, la riduzione del lavoro notturno e straordinario, il riposo settimanale di 24 ore retribuito, l'abolizione dell'avventiziato, la regolamentazione degli avanzamenti di carriere basati su principi tassativi ed inderogabili senza più arbitri dei superiori, l'abolizione dei traslochi forzati, il congedo annuale retribuito, i miglioramenti economici e le modifiche delle disposizioni disciplinari. Una serie di rivendicazioni senza dubbio avanzate, per le quali, peraltro, si richiede a governo e azienda una risposta entro l'aprile dell'anno successivo. D'altra parte, a causa della difficoltà a raggiungere una piattaforma omogenea valida per tutte le categorie, vista la miriade di qualifiche e di professionalità di cui è composto il mondo ferroviario, riprendono proteste scollegate, come ad Antrodoto, oppure locali e di categoria, come a Sulmona; proteste spesso accompagnate dal dif-

<sup>1</sup> Sui caratteri della congiuntura economica, le ripercussioni sulle condizioni del proletariato e l'andamento degli scioperi si veda A. PEPE, *La CGdL e l'età liberale*, cit., pp. 327-343.

fondersi di percezioni negative sull'esercizio di Stato, giudicato come incapace di migliorare le condizioni di lavoro del personale:

Gli accenditori, pulitori, untori e manovali del deposito di Antrodoco, appartenenti al Sindacato ferrovieri italiani, fanno plauso al gruppo di Foligno – fattosi promotore di una santa agitazione per ottenere un trattamento un po' più umano in considerazione della scarsa mercede giornaliera di £ 1,80, assolutamente impari a soddisfare i primissimi e sempre crescenti bisogni della vita – mentre invocano la virile e concorde operosità di tutti i compagni degli altri depositi, ove, tra tante coscienze assopite, sperano che giunga ridestatrice la loro voce nuova<sup>2</sup>.

Personale macchina deposito locomotive Sulmona indignato continui irrisori compensi notificano S.V. che continuando pessimo trattamento ricorreranno generale disinteressamento. Domanda rimborso materiale patito ultimo semestre<sup>3</sup>.

Va precisato che, con la nazionalizzazione, lo Stato riceve in eredità un sistema ferroviario assai carente, in condizioni precarie e insufficienti per la crescente domanda di merci e viaggiatori che fanno della rete italiana una delle più arretrate d'Europa. Scali ferroviari e impianti risultano largamente inadeguati, mentre le tecnologie relative agli apparati di manovra e di scambio e quelle relative alla regolamentazione dei sistemi di segnalazione e distanziamento dei treni appaiono superate e affidate quasi unicamente al controllo e all'intervento umano; le stazioni, a loro volta, non sono sufficientemente funzionali e in grado di assorbire la crescente domanda di traffico. La statizzazione delle ferrovie, in pratica, il primo e più ampio intervento dello Stato nell'economia del paese del periodo giolittiano, era stata affrontata in modo inorganico, con la fretta dettata dall'imminente scadenza delle concessioni<sup>4</sup>. La legge del 1905, dichiaratamente provvisoria, si limitava a fissare gli elementi fondamentali, rimandando altri aspetti ad ulteriori provvedimenti legislativi anche a causa di tanti interessi che ruotano intorno alla questione ferroviaria. Al dibattito politico non sfugge di certo l'importanza dei benefici che derive-

<sup>2</sup> Da Antrodoco. *Tra i ferrovieri*, «L'Avvenire», 1 settembre 1907.

<sup>3</sup> Telegramma inviato alla direzione generale delle FF.SS., in «Il Germe», 6 ottobre 1907.

<sup>4</sup> Si veda A. GIUNTINI, *Le ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni (1905-1924)*, in M. ANTONIOLI, G. CHECCOZZO (a cura di), *Il Sindacato ferrovieri italiani dalle origini al fascismo 1907-1925*, cit., pp. 18-21.



rebbero da una riorganizzazione delle ferrovie; sia dal punto di vista delle commesse per la fornitura, riparazione e manutenzione che si potrebbero garantire all'industria nazionale, quanto sotto il profilo dell'incremento di competitività delle merci italiane nell'abito dei mercati interni ed esterni. La responsabilità della riorganizzazione dell'assetto ferroviario è affidata a Riccardo Bianchi<sup>5</sup>, che orienta lo sforzo sull'unificazione tecnica delle procedure operative, sul rinnovamento del parco ferroviario e delle infrastrutture, sul raddoppio delle linee più trafficate e sulla ristrutturazione delle stazioni di maggior traffico<sup>6</sup>. Dal punto di vista dei lavoratori, la statizzazione muta di molto la realtà in cui i ferrovieri sono inseriti. I nuovi ordinamenti prevedono alcuni cambiamenti positivi come, ad esempio, l'equiparazione dei trattamenti del personale proveniente dalle diverse società, l'assunzione solo tramite concorso pubblico, l'indennità di «buona uscita» fino al raggiungimento dell'età pensionabile per il personale licenziato a causa dell'età avanzata, la costruzione di case economiche per i ferrovieri con i capitali degli istituti di previdenza del personale; una serie di misure che, in qualche modo, costituiscono un primo reticolo di protezione del lavoro. A parte il contestatissimo articolo 56, che nega loro l'esercizio del diritto di sciopero<sup>7</sup>, i ferrovieri, nella nuova condizione di «statali», conquistano indubbiamente una serie di garanzie di stabilità del posto di lavoro, di remunerazione, di avanzamento delle carriere, di tutele previdenziali, anche se restano di fatto aperte molte delle vertenze inerenti le condizioni del lavoro stesso.

Come detto, i primi anni di vita del nuovo sindacato sono segnati da una quasi impossibilità di organizzazione e dalla difficoltà nell'inserirsi come federazione unitaria nel dibattito politico e sindacale nazionale. In assenza di una linea rivendicativa condivisa ed omogenea, valida per tutte le categorie, è alla caratterizzazione politico-ideologica che si affida la costruzione della fisionomia unitaria del sindacato<sup>8</sup>. Alcuni episodi, tra cui la con-

5 Su Riccardo Bianchi si veda G. PAVONE, *Riccardo Bianchi. Una vita per le ferrovie italiane*, Cifi, Roma, 2004.

6 Si veda A. GIUNTINI, *Le ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni (1905-1924)*, cit., pp. 21-30.

7 Ai sensi dell'articolo 56 della legge 7 luglio 1907 n. 429, «tutti gli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali. Senza pregiudizio dell'azione penale secondo le leggi vigenti, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio sono considerati come dimissionari o sono surrogati [...]».

8 Sui primi anni di vita dello SFI si vedano: R. BERNARDI, *Il Sindacato ferrovieri italiani*

vocazione del convegno congiunto di Firenze tra i quadri di PSI e CGdL, tornano ad inasprire da un lato le tensioni interne allo SFI tra sindacalisti e riformisti, dall'altro quelle tra SFI e CGdL e PSI. Com'è noto, il convegno di Firenze (7-9 ottobre 1907) rappresenta un successo per la confederazione sulla strada dell'edificazione di una struttura organizzativa di rappresentanza del mondo del lavoro. Ad essa viene riconosciuta ogni prerogativa sulle materie economiche di carattere generale, mentre il PSI, cui spetta il compito della direzione politica, si impegna a non sottoscrivere scioperi o agitazioni indette da organizzazioni in contrasto con la CGdL<sup>9</sup>. Invitato a partecipare, lo SFI non poteva che respingere l'invito, sottolineando come la confederazione avesse violato il suo stesso statuto che all'articolo 3 prevede «necessarie ed opportune intese con tutte le parti che curano la difesa dei lavoratori». Dal convegno di Firenze, viceversa, erano state escluse una serie di forze che nel campo politico operano per la difesa degli interessi dei lavoratori, come quelle anarchiche, repubblicane e democratiche. Secondo lo SFI, dunque, la linea su cui è necessario continuare a ispirarsi deve essere compendiata nella vecchia formula «nessun partito al fianco del sindacato», quale unica garanzia di indipendenza e di unità. La vicenda non è priva di strascichi. La sezione riformista di Sulmona al completo, ad esempio, vota un ordine del giorno di totale disaccordo sull'uso dello sciopero e «sul metodo di questi sindacalisti e anarchici, di questi infatuati che credono ai miracoli d'una azione diretta». Nell'appello *Ai ferrovieri italiani*, i dirigenti del centro peligno annunciano di non voler più essere «legati al carro che scende per dirupi e che va a capofitto nel buio» ma, al contrario, di voler percorrere «strade piane e dritte, forme migliori e rivoluzioni liberatrici»; un processo graduale e costante «di civile educazione, senza scatti, senza moti irruenti ed inconsulti che arrestano l'opera paziente ed assidua di anni di propaganda». Per cui, dopo «una deliberazione grave, ma presa con ponderatezza, con freddo esame, senza iattanza e senza debolezza», la sezione decide di «sganciarsi dal carro» fino a successivo congresso:

Sulmona, 6 gennaio 1908

La nostra posizione era divenuta di fronte al Comitato centrale insostenibile e non certo per colpa nostra. Avevamo più volte

dalla nascita al 1909, cit., pp. 75-94; M. TABORRI, *Dal mutuo soccorso al sindacato unitario*, cit., pp. 85-104.

<sup>9</sup> Si veda A. PEPE, *La CGdL e l'età liberale*, cit., pp. 84-108.

tentato per avere un indirizzo più preciso ed una azione che avesse corrisposto maggiormente agli interessi della classe. Il nostro avviso non piacque, inasprì il comitato che tralasciò ogni relazione con noi e noi abbiamo fatto fronte con la separazione resa necessaria, ineluttabile fino al nuovo congresso [...]. Lo sciopero lo ammettiamo come *extrema ratio*. In considerazioni di esistenza rese insopportabili, e dobbiamo ricordare insistentemente al governo che le nostre condizioni debbono essere migliorate, al Paese dimostrare che i privilegiati sono dei miseri impiegati, che hanno tutto il diritto di un trattamento più umano, che modeste sono le loro proteste; che noi non siamo ricattatori né turbolenti; ma bensì sfruttati desiderosi che il servizio proceda regolare nell'interesse nostro e del Paese. Questo il nostro pensiero. Questi i nostri sentimenti e il perché della nostra condotta. Ed ora a voi o compagni il giudizio.

Il comitato sezionale<sup>10</sup>.

Va precisato che una minaccia di scissione, nonché l'aperta ostilità verso l'indirizzo politico del gruppo dirigente dello SFI, era già marcatamente emersa durante l'assemblea del 13 ottobre 1907, in cui venivano sconfessati apertamente e al contempo il Cc del sindacato e la redazione de «La Tribuna dei Ferrovieri»:

I ferrovieri di Sulmona riuniti la sera del 13 ottobre in adunanza straordinaria per decidere sul deliberato del congresso in quanto riguarda il sussidio al *Nostro Giornale*:

- dichiarano di non voler riconoscere nessun altro giornale all'infuori dell'*Avanti* che è l'organo ufficiale e l'espressione vera del proletariato.

Considerato che il giornale sindacalista che dovrà sorgere [«La Tribuna dei Ferrovieri»] non può dare serio affidamento anche perché non sapendo se vi sia mischiato qualche solito Scarano; tenuto conto che il Comitato centrale esecutivo e quei pochi rappresentanti, scelti fra loro, non sono i veri interpreti del sentimento dei ferrovieri organizzati e che non possono disporre a loro talento del capitale sociale:

- invitano il Comitato centrale esecutivo a voler tener

<sup>10</sup> *Ai ferrovieri italiani*, «L'Avvenire», 19 gennaio 1908. Il comitato sezionale è in questo periodo composto da: Antonio Borzatti, Luigi Colaiacovo, Luigi Padovani, Silvio Palmia, Umberto Picchi, Sebastiano Rosci, Domenico Tatò, Dante Valmaggi, Stefano Voiolani.

- nullo quel deliberato e chiedere per referendum l'approvazione di tale sussidio
- minacciano staccarsi dall'organizzazione e formare Sezione autonoma
- decidono sospendere i versamenti fino a tanto che tale provvedimento non si sia effettuato

Inoltre fu inviato all'*Avanti* il seguente telegramma:

- «Ferrovieri Sulmona mentre protestano contro il ripetersi eccidi proletari si dichiarano solidali lavoratori milanesi e pronti qualunque energica azione»<sup>11</sup>.

I ferrovieri di Sulmona non possono di certo immaginare che sarà proprio l'esito «dell'energica azione» di solidarietà ai lavoratori milanesi da essi invocata a far precipitare i rapporti tra SFI e CGdL. A Milano, l'11 ottobre i carabinieri avevano sparato su una dimostrazione dei gasisti delle officine Miani-Silvestri uccidendo un operaio e ferendone altri sette<sup>12</sup>. La Camera del Lavoro chiama quindi lo sciopero generale cittadino. L'astensione dal lavoro, iniziata il 12, si estende immediatamente a Torino ed a numerosi centri della penisola, coinvolgendo, in modo pressoché spontaneo, cioè indipendentemente dalle direttive SFI, anche i ferrovieri. Il 18, quando ormai lo sciopero generale di solidarietà è terminato, con l'applicazione dell'articolo 56 le misure punitive dell'amministrazione si concretizzano con 16 agenti licenziati, 114 degradati e oltre 6.000 colpiti da provvedimenti disciplinari di minor entità<sup>13</sup>. In un quadro del genere, la CGdL, sempre più riottosa a mobilitarsi in sostegno di iniziative che si pongono fuori del suo controllo, risponde escludendo addirittura la possibilità di proclamare una più ampia astensione dal lavoro in soccorso dei ferrovieri puniti. Il contrasto tra i sindacalisti e la direzione riformista della CGdL si accentua irrimediabilmente e rappresenta, inoltre, occasione per deliberare l'uscita dalle sue file di organizzazioni e Camere del Lavoro che si richiamano all'azione diretta.

<sup>11</sup> *Fra i ferrovieri*, «Il Germe», 20 ottobre 1907.

<sup>12</sup> In un clima caratterizzato da un'ondata di licenziamenti, sospensioni dal lavoro a tempo indeterminato e chiusure di stabilimenti, l'11 ottobre alcuni operai della Miani-Silvestri prendono a sassate il treno che riportava a casa i crumiri dello sciopero dei gasisti da poco concluso, da cui l'intervento della truppa.

<sup>13</sup> Nel 1907, 1908 e 1909 si verificano in ferrovia rispettivamente 28 scioperi con circa 4.500 partecipanti, 15 scioperi con circa 2.000 partecipanti, 6 scioperi con circa 600 partecipanti. Questa stima, comprendente agitazioni controllate e non dallo SFI, risulta però non tener conto delle mobilitazioni a carattere politico né quelle coinvolgenti più settori produttivi. Cfr. R. BERNARDI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla nascita al 1909*, cit., p. 47.

Un processo che, coordinato dalla Camera del Lavoro di Parma e inizialmente sostenuto anche dallo SFI, va muovendosi in direzione scissionista con l'obiettivo di costituire una centrale sindacale alternativa alla confederazione. Questa, allo scopo di replicare all'iniziativa sindacalista, mobilita i propri dirigenti per raccogliere le forze ad essi collegate all'interno dello SFI, tanto che, dopo Sulmona, sono parecchie le sezioni a maggioranza riformista che votano mozioni ed ordini del giorno di sconfessione del gruppo dirigente fino a creare alla base un'ampia saldatura contraria alla linea fin'ora prevalsa.

Per risolvere «l'ardente dibattito» interno alla «gagliarda organizzazione che conta più di 80.000 iscritti», giunge nel gennaio 1908 il II congresso nazionale dello SFI di Roma, nel corso del quale, il più atteso tra i punti all'ordine del giorno riguarda «addirittura l'orientamento e la tattica da seguire in tutte le contingenze della quotidiana battaglia per l'emancipazione di quei forti lavoratori»<sup>14</sup>. Alla presenza di 70 delegati rappresentanti 47 sezioni, l'assise mette fine, seppur transitoriamente, alla direzione sindacalista rivoluzionaria, ai «più pazzeschi esperimenti della azione diretta e della tattica sindacalista»:

Il congresso generale dei ferrovieri [...] sconfessando apertamente il sindacalismo anarcoide degli ex-dirigenti il sindacato, [riconferma] la tattica integrale, che si avvale, caso per caso, di tutti i mezzi di lotta, dallo sciopero all'azione politica e parlamentare, e [dà] maggior rilievo a questa deliberazione col mantenere ferma la propria adesione alla scomunicata e vituperata Confederazione generale del lavoro, che segue una tattica decisamente riformista<sup>15</sup>.

Tanto nella fase a conduzione sindacalista quanto in quella integralista del «caso per caso» che va inaugurandosi, lo SFI rimane ugualmente fedele alla scelta dell'autonomia nei confronti del movimento organizzato dei lavoratori. La nuova tattica, ispirata ai criteri di pragmatismo politico tipici dell'integralismo socialista, da un lato non nega i principi di apoliticità e di indipendenza, che hanno fin'ora ispirato la condotta dello SFI e che costituiscono la condizione per assicurarne l'unità alla base; dall'altro non esclude a priori qualsiasi mezzo possa far conseguire dei

<sup>14</sup> *Ai ferrovieri italiani*, «L'Avvenire», cit.

<sup>15</sup> *Il secondo Congresso dei Ferrovieri ed il trionfo degli integro-riformisti*, «L'Avvenire», 16 febbraio 1908.

risultati positivi sulla strada delle rivendicazioni del memoriale: pressione sui pubblici poteri, sui singoli partiti, sulle autorità locali, fermo restando il principio dell'autonomia dell'organizzazioni di classe. I socialisti aquilani esultano, salutando «questo nuovo indirizzo della poderosa organizzazione – sanzionata dalla grande maggioranza dei rappresentanti al congresso, vittorioso contro la coalizione dei sindacalisti-repubblicani ed anarchici – con la più schietta esultanza»<sup>16</sup>. Il Cc rimane ai membri della sezione di Roma, città nella quale il sindacato conferma la sua sede nazionale.

Al di là della polemica ideologica, il cuore delle contese che attraversano il sindacato è rappresentato dal memoriale, ossia dalla piattaforma rivendicativa che rappresenta l'impalcatura sui cui si fonda o meno la sopravvivenza della sua struttura unitaria. Nel marzo 1908 il ministero dei LL.PP. riceve una delegazione dello SFI, ma rifiuta in quella sede la richiesta del sindacato di ritiro dei licenziamenti e delle altre misure punitive adottate dall'azienda contro i ferrovieri scioperanti del 1907, ed esclude categoricamente la possibilità di tener conto dei punti indicati nel memoriale per i miglioramenti economici. Di fronte alle posizioni del ministro, dirigenti SFI e *leader* del socialismo italiano non possono che prender atto dell'impossibilità di percorrere con successo la via parlamentare per l'accoglimento del memoriale, riconoscendo il pieno diritto dei ferrovieri di promuovere le iniziative di protesta e di rafforzare la capacità d'iniziativa e di lotta del sindacato. La principale e più autorevole arma a disposizione degli integralisti, l'iniziativa parlamentare dei «deputati amici», dimostra che in assenza di una capacità di mobilitazione le ragioni dei ferrovieri sono destinate a rimanere lettera morta. Il Cc romano presenta le dimissioni al Cg chiudendo così la parentesi integralista. L'organizzazione dei ferrovieri torna definitivamente nelle mani dei sindacalisti rivoluzionari e degli anarchici e la sede nazionale viene trasferita a Milano. Viene rilanciato un programma ambizioso e politicizzato, che esula da questioni immediatamente rivendicative e si propone, almeno in un primo momento, di intervenire in una prospettiva di ricomposizione degli equilibri che si sono affermati nel mondo proletario: la costituzione di un polo sindacale alternativo su base nazionale. Con tali premesse si apre a Milano il III congresso nazionale dei ferrovieri italiani (aprile 1909). Complessivamente sono 37 le sedi rappresentate ma, di

16 Ibidem

queste, soltanto 26 le sezioni costituite a norma di statuto, cioè con più di centocinquanta iscritti; per l'Abruzzo partecipa la sola delegazione di Sulmona. Da questo congresso il sindacato prende la decisione, che manterrà fino a tutto il periodo precedente il conflitto mondiale, di non fornire più alcun dato sulla consistenza numerica dell'organizzazione, per rendere più difficile a governo e polizia la valutazione delle conseguenze di un possibile sciopero<sup>17</sup>. Recuperate le redini dello SFI, i nuovi dirigenti approvano anche la partecipazione ad un nuovo convegno delle forze sindacaliste previsto a Bologna, sostenendo in quella sede la posizione dell'adesione, seppur critica, alla CGdL<sup>18</sup>:

I sindacalisti debbono convincersi che di fronte all'azione statale vi è una sola forma di azione sindacale: quella compenetrata di anarchismo, negante al potere politico il diritto di imporsi alle masse. Quando i sindacati di mestiere più non ammetteranno che gli organizzati nutrano delle speranze dall'invio di loro rappresentanti al parlamento, la questione di principio dell'abolizione dello Stato sorgerà inevitabilmente [...]. Tutto ora sta qui: il sindacalismo, o è anarchico, o non è. Un lungo passo in questo senso è stato fatto al congresso di Bologna. E questo passo tende ad avvicinare maggiormente i sindacalisti agli anarchici<sup>19</sup>.

### *L'Unione nazionale di Sulmona*

L'esito del III congresso, come'era prevedibile, riattiva il malessere delle sezioni a maggioranza riformista. In breve tempo, in parecchie sedi si registra la fuoriuscita dallo SFI di alcune sezioni o di gruppi di ferrovieri che iniziano a creare piccoli raggruppamenti di categoria e a formalizzarli in vere e proprie scissioni. Nell'ottobre 1909 si costituisce l'Unione nazionale fra il personale attivo del servizio di mantenimento e sorveglianza delle linee con sede a Sulmona. Nella cittadina peligna viene stampato e risiede anche la redazione del periodico della nuova organizzazione, «La Difesa», che si pubblica dal 1910 al 1916. I propositi dell'Unione sono quelli di difendere «non con l'arma dello scio-

17 Il numero degli aderenti allo SFI può essere così stimato: circa 45.000 per il 1909 e il 1910; 55.000 per il 1911; 49.000 per il 1912 e il 1913.

18 Sull'attività dello SFI degli anni 1909-1914 si veda G. DINUCCI, *Il Sindacato ferroviari italiani nella fase a direzione sindacalista*, in M. ANTONIOLI, G. CHECCOZZO (a cura di), *Il Sindacato ferroviari italiani dalle origini al fascismo 1907-1925*, cit., pp. 95-151.

19 *Il Congresso Sindacalista*, «Il Libertario», 15 dicembre 1910. Sul periodico cfr. BdA1, pp.167-171.

pero, ma con la tattica conciliativa» gli interessi del personale di sorveglianza delle linee, dei cantonieri, dei capisquadra, dei guardabarriere e dei manovali addetti ai lavori di mantenimento della rete; gli interessi cioè della «categoria più vilipesa e più sfruttata, che, pur lasciando sui nostri miseri stipendi una ritenuta per la massa vestiario eguale a quella che lasciano gli agenti di altri servizi, non siamo mai riusciti ad avere come loro degli abiti appena possibili [...]. Figuriamoci che ci prendono le misure degli abiti i sorveglianti invece dei sarti e il più delle volte, con i vestiti nuovi, sembriamo dei poveri coscritti a cui sono stati assegnati così alla rinfusa e senza interesse alcuno un paio di calzoni e una giubba. Ma noi paghiamo per dio! E vogliamo essere rispettati! E non vogliamo che si avveri ancora per l'avvenire il caso per il quale un nostro caposquadra si debba vergognare del suo vestito davanti a un manovale del movimento che, d'altra parte, copre una qualifica molto inferiore»<sup>20</sup>. È evidente come l'Unione nasca orientata verso una strategia ultrariformista, di inserimento organico delle rappresentanze dei lavoratori all'interno delle istituzioni statali, assumendo posizioni critiche nei confronti di un qualunque sviluppo dell'azione sindacale dal basso. Basti pensare che fin da subito l'Unione può beneficiare della «protezione» del deputato conservatore di Alfedena Mansueto De Amicis, definito addirittura quale «benemerito protettore» del personale affiliato all'organizzazione<sup>21</sup>. Sono di varia natura, quindi, e non per ultimo la diffusa presenza di forti retaggi di un socialismo paternalista, gli elementi che, nel loro insieme, dividono profondamente l'Unione dallo SFI: «cosa volete parlar voi delle nostre mansioni e dei nostri bisogni» – risponde l'Unione alle puntuali e aspre accuse di corporativismo rivoltegli dallo SFI – «cosa volete stabilir confronti voi che non vi siete mai curati di conoscere, se non di nome, la nostra categoria, voi che non sapete con quali stenti giungiamo a percepire il lauto stipendio di 90 lire mensili, voi che non avete mai reclamato contro l'ingiustizia che tanto ci allontana dal trattamento che si fa ai capi officina, agli assistenti, ecc..., mentre siamo a loro tanto vicini per le attribuzioni?»<sup>22</sup>.

Sul territorio, l'Unione riesce a costituire gruppi anche all'Aquila, Avezzano, Castel di Sangro, Castellamare Adriatico,

<sup>20</sup> *Il vestiario del Mantenimento*, «La Difesa», 1 settembre 1911.

<sup>21</sup> Cfr. *Un sogno avverato*, Ivi, 1 dicembre 1910. Nell'articolo si parla anche degli incontri che De Amicis procura a Roma ai membri del comitato centrale dell'Unione con il ministro dei LL.PP. Sacchi e con il direttore generale delle FF.SS. Bianchi.

<sup>22</sup> *Povero Sindacato!*, Ivi, 1 settembre 1911.



Introdacqua-Cansano, Popoli, favorendo e accelerando spesso e volentieri il passaggio di agenti sindacalizzati dallo SFI verso le proprie fila:

Castel di Sangro. Giorni or sono venne qui, inviato dal Sindacato Milanese, uno dei soliti propagandisti sfaccendati il quale s'era fitto in capo nientedimeno che di distogliere i ferrovieri dall'Unione di Sulmona. Neanche a dirlo trovò chi seppe abilmente confutare le sue false asserzioni e dovette in fretta e furia ritornarsene da dove era venuto senza aver potuto riattirare nessuno sotto la disgregata organizzazione unitaria<sup>23</sup>.

Anche qui a Sulmona, giorni or sono venne a Sulmona un tal [Livio] Ciardi con l'evidente scopo di ricostituire la sciolta Sezione del Sindacato, ma essendo la riunione indetta andata pressoché deserta (sei o sette furono gl'intervenuti) se ne dovette tornare a Milano senza aver potuto concludere nulla. Non è la prima volta che questo signore fa di queste edificanti figure! Quando comprenderà che Sulmona si è completamente svincolata del giogo dei milanesi?<sup>24</sup>.

Il tono dello «scontro» e della polemica apertasi tra i colleghi delle due organizzazioni è destinato a crescere e a degenerare, tanto che sulle pagine de «La Difesa» si giungerà a scrivere che lo SFI «assolda tutta la più infangata marmaglia che insozza i bassifondi sociali [...]. Tra questa gente voi vedrete il prete che tresca con l'anarchico e si vale dell'ignoranza dell'uno per raggirarlo, mentre l'altro si affanna per imporre i suoi pazzeschi piani di indole politica...»<sup>25</sup>.

Nella prima metà del 1911, forte di circa ottomila soci<sup>26</sup>, l'Unione riesce ad organizzare a Sulmona il suo primo congresso nazionale e, nel mese di ottobre, a raggiungere risultati considerevoli in occasione delle elezioni dei delegati per la rappresentanza delle categorie del personale nel «Parlamentino» dei ferrovieri<sup>27</sup>. Il sorvegliante Luigi Rossi, *leader* dell'organizzazione «gialla», viene eletto rappresentante della 13<sup>o</sup> categoria<sup>28</sup>. Contemporaneamente

23 Ibidem

24 Ibidem

25 *Polemichetta*, Ivi, 1 settembre 1913.

26 Cfr. Ivi, 1 luglio 1911.

27 Sul «Parlamentino» dei ferrovieri si veda il paragrafo *Solidarietà a Vanni e Pecoraro*.

28 Sui delegati dell'Unione eletti nei dieci compartimenti nazionali e dei rappresentanti delle categorie di: sorveglianti (13<sup>o</sup> categoria, 9 delegati per l'Unione su 10), capi squadra

te, a Sulmona e in altre sedi si celebra un anno «da che, per opera di tre o quattro poveri agenti (non si sapeva se chiamarli audaci soltanto o folli), si costituì il primo nucleo di quella che doveva poi essere l'attuale Unione nazionale del personale attivo del mantenimento»<sup>29</sup>. Molteplici sono le battaglie che l'organizzazione deve affrontare per gli interessi materiali e professionali dei propri iscritti, per i quali, effettivamente, le condizioni generali del lavoro non sono affatto ottimali. Sulla previdenza sanitaria, ad esempio, a Sulmona «il medico di reparto non è tenuto a curare gli agenti né le loro famiglie. Egli constata solo la malattia e la successiva guarigione dell'agente. Dimodoché, per curarsi, l'agente è costretto a rivolgersi ad altri medici privati i quali vogliono essere pagati profumatamente e portati in carrozza sul posto ove trovasi l'ammalato. Ciò, evidentemente, non può fare chi è retribuito con cinquanta soldi al giorno»<sup>30</sup>. Anche per quanto riguarda l'orario di lavoro ed il riposo settimanale, «noi protestiamo» – scrivono i cantonieri – «perché ci tocca lavorare per tredici giorni, fare un lavoro bestiale e pesante, per averne uno di riposo: il riposo quindicinale per noi Cantonieri che siamo costretti ad una fatica esclusivamente materiale, non può essere sufficiente, ci occorre settimanale, le membra hanno diritto a riposarsi e noi, dopo tredici giorni siamo addirittura schiantati»<sup>31</sup>. Sul piano dell'orario di lavoro, e in particolare del lavoro notturno, nel corso degli anni i progressi erano stati quasi nulli. Al 1913, ad esempio, le piattaforme elaborate dalle singole categorie rivendicano per il personale delle stazioni l'abrogazione delle previste 20 notti al mese e un massimo di 4 notti consecutive, mentre il personale di mantenimento delle linee, che svolge anche 7 notti consecutive con qualunque condizione di tempo e di temperatura, rivendica l'istituzione del riposo quindicinale anziché mensile. Altre questioni irrisolte riguardano i salari, le pensioni, la massa vestiario, il largo impiego di personale avventizio<sup>32</sup>.

Dal 21 al 23 aprile 1912, nei locali di via Acuti 3 si tiene a Sulmona il II congresso nazionale dell'Unione, forte ora di quasi 10.000 soci. I punti all'ordine del giorno vertono su: migliora-

(14° categoria, 4 su 10), guardiani (15° categoria, 7 su 10), cantonieri (16° categoria, 2 su 10) cfr.: *Risultato delle elezioni per i delegati di categoria*, «La Difesa», 1 ottobre 1911; *Una bella e memoriale vittoria*, *Ibidem*

<sup>29</sup> *Il primo anniversario della nostra Unione*, Ivi, 1 ottobre 1911.

<sup>30</sup> Ivi, 1 luglio 1912.

<sup>31</sup> *La protesta dei Cantonieri*, Ivi, 1 aprile 1914.

<sup>32</sup> Sui memoriali presentati nel 1912 alla direzione generale cfr.: *capisquadra e guardiani*, Ivi, 1 gennaio 1912; *cantonieri*, Ivi, 1 febbraio 1912.

menti di pensione, disparità di trattamento fra gli agenti del servizio attivo e quelli del servizio sedentario, «tattica da seguire per rivendicare quei diritti tuttora conculcati», «tattica da usarsi col Sindacato misto di Milano» cioè con lo SFI<sup>33</sup>. Negli anni 1912-1913 l'Unione s'inserisce nel dibattito in corso tra la Federazione ferrovieri italiani (FFI) – costituita nel 1910 da una scissione dallo SFI, con sede a Roma, basata sull'autonomia delle categorie e molto vicina agli orientamenti del socialismo riformista – ed altri raggruppamenti di categoria in vista del processo in corso di riunificazione delle forze ferroviarie riformiste. I promotori dell'iniziativa «non intendono trattare prima coi dirigenti le varie organizzazioni – costituendo in ogni centro dei sottocomitati – vogliono conoscere il pensiero di tutto il personale dimodoché anche se i comitati direttivi ricusassero il loro appoggio, essi darebbero ugualmente vita ad una società mista a fianco di quella di Milano»<sup>34</sup>. Come primo passo, l'Unione decide di aderire alla FFI ma non di federarsi. L'unificazione delle forze ferroviarie riformiste è per forza di cose il principale tra i punti previsti all'ordine del giorno del III congresso nazionale che l'Unione tiene dal 21 al 23 settembre 1913 a Roma<sup>35</sup>. Dopo ampia discussione, l'assemblea, «udito il desiderio dei vari delegati circa l'unificazione delle forze ferroviarie delibera di aderire pienamente ad una federazione unitaria in modo però che ogni servizio o gruppo di categorie possa serbare piena autonomia di gestione finanziaria e di direttiva». Una federazione «con un nuovo statuto concordato fra i vari dirigenti delle attuali organizzazioni», retta «da un consiglio generale composto di membri nominati dai vari comitati» in ragione al numero degli iscritti. Compito del consiglio generale quello di «tracciare le linee generali che dovrebbero essere eseguite dalle varie categorie degli associati», lasciando al comitato centrale dell'Unione «la facoltà di aggiungere tutte quelle altre clausole che ritenesse conveniente introdurre»<sup>36</sup>. La FFI indice quindi un convegno straordinario «per addivenire ad una più vasta federazione che riscaldi i vincoli tra le varie organizzazioni

33 *Il nostro II Congresso Nazionale*, Ivi, 1 aprile 1912; *Verbale del II Congresso Nazionale tenutosi in Sulmona nei giorni 21, 22 e 23 aprile*, Ivi, 1 maggio 1912.

34 *Per l'unificazione delle forze ferroviarie*, Ivi, 1 febbraio 1913. Sul dibattito interno all'Unione relativo al processo di unificazione cfr.: *Per l'unificazione delle organizzazioni*, Ivi, 1 aprile 1913; *Federazione Ferrovieri Italiani*, Ivi, 25 luglio 1913; *Per l'unificazione delle forze ferroviarie*, 1 settembre 1913.

35 Cfr. *Il nostro III Congresso Nazionale tenutosi in Roma nei giorni 21, 22 e 23 settembre 1913*, Ivi, 1 ottobre 1913.

36 *Ibidem*

dei ferrovieri allo scopo di raggiungere la auspicata fusione delle forze per una e più vigorosa azione nei riguardi delle rivendicazioni economiche e morali». Il 14 febbraio 1914 partecipano ai lavori di Roma i delegati dell'Unione nazionale impiegati ferroviari, Sindacato operai ferroviari, Sindacato personale subalterno, Associazione nazionale ferrovieri movimentisti, Unione nazionale fra il personale attivo del servizio mantenimento e sorveglianza ed altri ventidue rappresentanti di altrettanti sodalizi di categoria aderenti alla FFI. Dopo aver opportunamente rivisto e modificato lo statuto, dall'incontro «si considera costituita la nuova Federazione», di cui, complessivamente, fanno parte i sindacati delle categorie di impiegati ferroviari, macchinisti, fuochisti ed affini, personale viaggiante, operai, personale subalterno d'ufficio, personale di stazione, personale di mantenimento e sorveglianza, ferrovieri movimentisti, personale tecnico, personale navigante. In chiusura, «constatato che la CGdL segue il metodo della lotta di classe» e «riconosciuta la necessità che fra la Confederazione e gli impiegati dello Stato debba esistere concordia e affratellamento», il convegno delibera la richiesta d'adesione della FFI alla CGdL; la città di Roma viene designata come sede nazionale<sup>37</sup>.

Anche buona parte dei ferrovieri aquilani (una quarantina per la PS), riuniti in assemblea il 10 marzo nella sede della Società operaia delibera l'adesione alla FFI, «in contrapposto al Sindacato dei ferrovieri con sede in Milano, e ciò per ottenere dei miglioramenti». L'incontro è diretto da Alfredo Croce del deposito dell'Aquila, Mario Bruschetti del deposito di Milano, Raffaele Del Pinto del deposito di Fabriano e Amedeo Giordani del deposito di Ancona<sup>38</sup>. La votazione di adesione è unanime:

I ferrovieri di Aquila, riuniti in assemblea, udita la relazione dei rappresentanti intervenuti; udita la parola di invito alla solidarietà di unione delle forze ferroviarie; deliberano di aderire in massa alla Federazione ferroviaria [...] allo scopo di migliorare la miserevole loro condizione economica ed allo scopo della tutela della loro classe<sup>39</sup>.

37 Cfr.: *Il Convegno Straordinario della Federazione*, Ivi, 1 febbraio 1914; *Il Convegno della Federazione*, Ivi, 1 marzo 1914; *Il proclama della nuova Federazione*, Ibidem; *Modificazione allo Statuto della Federazione F.I.*, Ibidem

38 Prefettura dell'Aquila, 11 marzo 1914, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr. 1914, b. 27, f. D2-Aquila.

39 *I ferrovieri d'Aquila aderiscono alla nuova Federazione*, «L'Avvenire», 22 marzo 1914.

«La Federazione era quella che serviva per noi» – spiega a sua volta la redazione de «La Difesa» – «e convinti dei vantaggi che sarebbero da essa venuti alla nostra Unione, abbiamo aderito con sicurezza piena alla sua direttiva. E infatti voi avete veduto, nel recente torbido che rivoluzionò le masse ferroviarie, che coloro i quali hanno seguito una linea di condotta calma e oculata furono proprio i dirigenti della Federazione, tra i quali sono stati costantemente anche i nostri rappresentanti»<sup>40</sup>. La FFI conta inizialmente circa 30.000 iscritti; tra il 1914 e il 1915 scenderà bruscamente da 16.000 a 3.000 aderenti.

### *La legge Sacchi*

Nell'aprile 1910 lo SFI presenta la propria piattaforma al nuovo ministro dei LL.PP., il radicale Ettore Sacchi. Nel complesso, il memoriale si presenta ancora come una sommatoria disorganica di richieste emerse nei convegni di categoria del personale ferroviario, specialmente per quanto riguarda la parte economica, lo scorrimento delle carriere, i criteri per la determinazione del salario variabile. Sta di fatto che rispetto all'elaborazione precedente il memoriale contiene rivendicazioni più moderate, di cui la più significativa consiste nell'eliminazione dell'obiettivo delle 8 ore; l'onere previsto, calcolato intorno ai 35 milioni di lire, per i ferrovieri deve essere reperito attraverso una politica di riduzione degli sprechi aziendali e dell'eccessiva burocratizzazione, e non ricorrendo all'inasprimento delle tariffe merci e viaggiatori come già annunciato. La nuova azienda di Stato si configura infatti come la maggior impresa nazionale con un'organizzazione del lavoro e un'amministrazione tra le più complesse del panorama industriale italiano: nella direzione romana e nei compartimenti un'articolata macchina amministrativa occupa impiegati, tecnici, ingegneri, medici, amministratori e avvocati, mentre negli impianti e lungo le linee mestieri antichi e nuovi saperi tecnici si fondono nella quotidiana circolazione ferroviaria, che richiede l'impegno e l'integrazione di una vasta gamma di qualifiche e di specializzazioni e che ricorre ad un largo impiego di personale avventizio. Bisogna ricordare che gli agenti avventizi sono assunti in ferrovia con rapporti di lavoro precario e non godono delle tutele riservate agli

<sup>40</sup> *Ai Compagni per la fratellanza e per la verità*, «La Difesa», 1 giugno 1914. Sui rapporti tra Unione di Sulmona e FFI cfr.: *La Federazione e i soci dell'Unione*, Ivi, 1 aprile 1914; *Un comunicato della Federazione*, Ibidem; *Per l'unificazione delle forze ferroviarie*, Ibidem

agenti di ruolo; tra il 1907 e il 1910 essi ammontano ad oltre 39.000<sup>41</sup>.

Il disegno di legge compilato da Sacchi risulta, tuttavia, profondamente inadeguato. Oltre all'assenza di misure di condono per gli agenti colpiti dai provvedimenti disciplinari del 1907, punto richiesto con fermezza dallo SFI, il sindacato respinge innanzitutto l'esiguità degli stanziamenti previsti per i miglioramenti economici: 18 milioni complessivi contro i 35 richiesti, di cui 14 per gli oltre 94.000 lavoratori con stipendi o paghe non superiori a 1.500 lire annuali o a 4 lire giornaliere; 4.310.000 per i 18.000 addetti con stipendi fino a 3.000 lire annuali o a 8,50 lire al giorno, infine 470.000 per i 3.705 dipendenti retribuiti con stipendi compresi entro le 4.800 lire all'anno. Criticate anche: la modalità prevista per gli aumenti, concessi come soprassoldo e non come parte integrante del salario e soggetti alle trattenute di ricchezza mobile; l'introduzione di un sistema di incentivi giudicato fonte di divisione tra il personale; il ripristino della trattenuta sui primi tre giorni di malattia che, abolita nel 1908, viene ora reintrodotta. Una misura questa avvertita come persecutoria per una categoria particolarmente esposta alle malattie professionali e tra queste anche la malaria<sup>42</sup>. Per ottenere radicali modifiche del progetto, lo SFI chiama alla mobilitazione i ferrovieri<sup>43</sup>.

Sindacato Ferrovieri Italiani  
Sezione di Sulmona

Compagni,

mentre la grande massa dei ferrovieri italiani, da tempo, ansiosamente attendeva il promesso progetto riguardante gli indispensabili miglioramenti per la nostra maltrattata classe e il governo della Regia Democrazia, dopo tanto studiare, si è dimostrato ancora una volta ignaro delle responsabilità e delle condizioni morali e finanziarie a cui siamo soggetti.

Ferrovieri tutti,

affinché la nostra protesta si elevi alta e solenne, intervenite compatti alla riunione che si terrà la sera del 2 dicembre, alle ore 20,

41 Cfr. M. TABORRI, *Dal mutuo soccorso al sindacato unitario*, cit., p. 102.

42 Cfr. G. DINUCCI, *Il Sindacato ferrovieri italiani nella fase a direzione sindacalista*, cit., p. 125.

43 Sulla posizione della CGdL e sui rapporti tra questa e SFI si veda A. PEPE, *La CGdL e l'età liberale*, cit., pp. 318-326.

nella sala della Società operaia (gentilmente concessa) in Piazza S. Croce 77 (vicino all'agenzia di trasporti).

Il comitato sezionale<sup>44</sup>

Nei locali di piazza Santa Croce della Società operaia di Sulmona, il 2 dicembre 1910 circa cento ferrovieri coordinati dal macchinista Silvio Palmia, dal ferroviere Voiolani e da Trozzi si riuniscono per definire le fasi della mobilitazione. Va precisato che sono questi gli anni in cui Trozzi «non tralascia mai occasione per fare attiva propaganda di idee sovversive [...], ha ascendenza sulla classe operaia di Sulmona e di altri comuni del circondario, nonché su quella numerosa dei ferrovieri che prestano servizio in questo importante centro ferroviario [...] è in corrispondenza con alcuni deputati socialisti riformisti e con quasi tutti i sovversivi della regione»<sup>45</sup>. La riunione del 2 dicembre esclude comunque per il momento sia lo sciopero che l'ostruzionismo, e dà invece il via libera all'invio di telegrammi «ad onorevoli estrema sinistra protestando contro progetto legge» e alla promozione di un nuovo comizio pubblico di protesta per il giorno 8<sup>46</sup>. In quest'occasione sono più di duecento i ferrovieri che intervengono per ascoltare le relazioni di Trozzi, del repubblicano Luigi Giannini e dell'anarchico Vincenzo Scapaticci<sup>47</sup>: «criticando progetto legge Sacchi che secondo essi ritoglie con trattenute caso malattia e con orfanotrofio ciò che concede in miglioramenti. Anche accenno esorbitanza spese militari che vorrebbero devolute per migliorare condizioni loro classe»<sup>48</sup>. Nonostante le prudenti «istruzioni [del comitato centrale]: astenersi da qualsiasi azione collettiva finché non sia stata portata discussione progetto miglioramento loro condizioni»<sup>49</sup>, pervenute alle sezioni in data 31 dicembre, il proletariato ferroviario della valle peligna torna a riunirsi in assemblea privata il 21 gennaio 1911 allo scopo di «aumentare insistenze presso il governo per l'accoglimento memoriale». I ferrovieri – si legge nell'ordine del giorno votato – «decidono fermamente di non cedere su nessuna delle loro pretese, ac-

<sup>44</sup> Testo del manifesto redatto dal comitato sezionale SFI di Sulmona, in ACS, MI, PS, Agr, 1911, b. 23, f. D2-Aquila.

<sup>45</sup> Sottoprefettura di Sulmona, 2 febbraio 1912, alla prefettura dell'Aquila, ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 5, f. 24.

<sup>46</sup> Prefettura dell'Aquila, 3 dicembre 1910, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1911, b. 23, f. D2-Aquila.

<sup>47</sup> Prefettura dell'Aquila, 9 dicembre 1910, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

<sup>48</sup> Prefettura dell'Aquila, 10 dicembre 1910, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

<sup>49</sup> Prefettura dell'Aquila, 2 gennaio 1911, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

cettano la battaglia ad oltranza» ed invitano il Cc dello SFI «ad una forte ed energica agitazione per la tutela degli interessi della classe»<sup>50</sup>. La prefettura dell'Aquila, evidentemente intimorita, mobilita precauzionalmente PS, carabinieri e autorità militari per organizzare la massima sorveglianza sulle linee allo scopo di «prevenire ed all'evenienza impedire qualsiasi doloso arresto regolare marcia treni»<sup>51</sup>. Tuttavia, anche in questa circostanza la decisione dello sciopero non arriva e il disegno Sacchi, con poche marginali correzioni, il 13 aprile 1911 diventa legge. Prioritario, a questo unto, diventa per lo SFI l'obiettivo del rafforzamento della sua consistenza numerica e della sua capacità di pressione su governo e parlamento da cui, in ultima analisi, dipendono le sorti della categoria.

### *Solidarietà a Vanni e Pecoraro*

La novità più rilevante della legge Sacchi è l'istituzione del «Parlamentino» dei ferrovieri, una rappresentanza del personale all'interno di un'assemblea consultiva che dovrebbe instaurare una prassi di confronto e di collaborazione tra la direzione generale e i delegati delle categorie in vista di una composizione non conflittuale di tutte le questioni relative agli interessi dei dipendenti<sup>52</sup>. Nell'immediato, l'istituto ha il compito di studiare e risolvere quegli aspetti del rapporto e delle condizioni di lavoro degli addetti al trasporto ferroviario rimasti fuori dalla legge Sacchi. Un'esperienza, questa, salutata con entusiasmo dai riformisti, ritenuta fondamentale perché vista come capace di contribuire all'elaborazione delle leggi e dei provvedimenti destinati ad incidere sui rapporti tra capitale e lavoro e quindi, più in generale, sulle condizioni delle classi lavoratrici. L'esito tutt'altro che soddisfacente della mobilitazione condotta per la modifica del progetto Sacchi sviluppa inizialmente anche nello SFI l'interesse verso un organismo che stabilisce un canale istituzionalizzato per la presentazione delle richieste dei lavoratori. Una forte opposizione al principio della rappresentanza emerge durante i lavori del IV congresso nazionale, che si apre a Milano a pochi giorni di distanza dall'entrata in vigore della legge Sacchi, ma lo SFI delibera ugualmente e in via sperimentale la partecipazione all'espe-

50 Prefettura di Aquila, 23 gennaio 1911, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

51 Prefettura di Aquila, 24 gennaio 1911, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

52 Sulla vita del «Parlamentino» dei ferrovieri si veda G. DINUCCI, *Il Sindacato ferrovieri italiani nella fase a direzione sindacalista*, cit., pp. 129-139.



rienza del «Parlamentino», invitando gli iscritti a partecipare in massa alle elezioni (indette per la fine del luglio 1911) dei delegati delle 42 categorie componenti l'assemblea plenaria. Le obiezioni di coloro che temono il coinvolgimento del sindacato in esperimenti di cogestione e la conseguente perdita della sua carica antagonista nei confronti dello Stato, indebolendone quindi la capacità di resistenza e di lotta, vengono superate con la diffusa convinzione che la struttura costituita dai delegati delle categorie sarebbe a suo modo capace di bloccare tale manovra. Le aspettative sulla capacità del «Parlamentino» di funzionare come strumento privilegiato per arrivare in tempi brevi alla modifica di quegli aspetti del rapporto di lavoro dei dipendenti delle ferrovie rimasti fuori dalla legge del 1911 sono però destinati a vanificarsi in un periodo molto breve. Fino all'estate 1913, data di scadenza del primo mandato, le assemblee plenarie convocate sono soltanto due, e i risultati ottenuti su aspetti normativi del rapporto di lavoro, salari, liquidazioni, pensioni e turni di servizio sono praticamente nulli. La causa sta in un vero e proprio atteggiamento di chiusura della direzione verso l'istituto della rappresentanza, in un nuovo clima in cui crisi economica, ripresa dell'inflazione e aumento della disoccupazione pervadono vaste aree del paese, mentre il debole sistema produttivo è impegnato in una fase di ristrutturazione che non può essere esposta alle perturbazioni dello scontro di classe. Non stupisce, quindi, se la forte ripresa della conflittualità sociale provoca nel padronato timori nei confronti delle strategie del sindacalismo riformista non meno che delle tattiche del sindacalismo rivoluzionario. Di fronte alla nuova situazione economica e sociale, inoltre, i cui contrasti non possono facilmente essere mediati nell'ambito dello Stato, iniziano a manifestarsi i sintomi della crisi dell'egemonia riformista sulle masse, come dimostrano alcuni aspri conflitti del lavoro insorti nel 1911 e 1912 di fronte ai quali il padronato aveva scelto la via dello scontro frontale<sup>53</sup>.

In sostegno ai rappresentanti delle categorie, che continuano a non avere alcuna voce in capitolo su provvedimenti e decisioni che incidono pesantemente sulle condizioni dei lavoratori, all'inizio del 1913 i ferrovieri tornano a mobilitarsi. L'assemblea del 15 febbraio della Sala *Cattaneo* di Sulmona «protesta contro l'amministrazione delle ferrovie di Stato circa i mancati miglioramen-

53 Sull'organizzazione nazionale della borghesia e la controffensiva padronale contro le conquiste operaie si veda A. PEPE, *La CGdL e l'età liberale*, cit., pp. 464-474.

ti da loro richiesti». Parlano il macchinista Ciccarelli e Bressani: «si discute sulle condizioni attuali dei ferrovieri e sui conseguenti miglioramenti economici, accusando il procedere dell'amministrazione nonostante le premure fatte dai rappresentanti appositamente delegati»<sup>54</sup>. Una seconda assemblea tra ferrovieri si registra il 20 febbraio sempre negli spazi della Sala *Cattaneo*; alla relazione iniziale del capotreno repubblicano Alberti segue la votazione di un ordine del giorno «di un plauso ai rappresentanti le varie categorie» e contro la direzione generale delle FF.SS., «per aver respinto tutte le richieste fatte nell'interesse economico del personale»<sup>55</sup>. Tra il proletariato ferroviario sono in molti quelli che ora iniziano a chiedere esplicitamente ai dirigenti di chiudere quanto prima l'esperienza della rappresentanza. Il timore più diffuso è che la permanenza in tali strutture possa comportare la progressiva diminuzione della capacità di lotta dei ferrovieri, i quali, invece di dar forza all'organizzazione di classe, potrebbero progressivamente abituarsi ad attendere i benefici dalla rappresentanza, anche se, al momento, poco o nulla è stato ottenuto. A testimonianza dell'umore ormai diffusi, con l'assemblea di Sulmona del 16 ottobre 1911 circa trenta ferrovieri avevano sostenuto «proprio distaccarsi dal Sindacato Ferrovieri di Milano, perché ritenuto [addirittura] ligio al governo»<sup>56</sup>. La questione della rappresentanza torna inevitabilmente ad inasprire il confronto tra le diverse posizioni durante il V congresso nazionale dello SFI (Milano, marzo 1913), proprio per il fatto di aver completamente trascurato la possibilità di ricorrere alla mobilitazione e all'azione dei lavoratori per conquistare quello che la legge non ha concesso. Dopo una lunga e delicata mediazione, il congresso, prendendo atto del fallimento degli organismi rappresentativi, delibera comunque sull'opportunità di continuare ad essere presenti nelle strutture consultive, purché i rappresentanti riescano realmente a portare in quelle sedi le esigenze e le richieste dei lavoratori che li hanno eletti. Ma l'equilibrio costruito al congresso è destinato a rompersi proprio per la politica dell'amministrazione, che conferma sempre più un atteggiamento di sostanziale chiusura verso un reale confronto con i rappresentanti dei lavoratori. Le tensioni esplodono definitivamente in seguito al trattamento inflitto a due

<sup>54</sup> Prefettura dell'Aquila, 17 febbraio 1913, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1913, b. 29, f. D2-Aquila.

<sup>55</sup> Prefettura dell'Aquila, 21 febbraio 1913, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

<sup>56</sup> Prefettura di Aquila, 18 ottobre 1911, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1911, b. 23, f. D2-Aquila.

delegati del personale addetto al movimento, Vanni e Pecoraro, deferiti al consiglio di disciplina con l'accusa di calunnia, diffamazione e ingiurie contro l'amministrazione. Il reato contestato ai due dipendenti è quello di aver reso nota una lettera da loro inviata alla direzione nella quale ribadivano le ragioni delle proteste di febbraio e denunciavano ancora una volta il sistematico rifiuto opposto dal gruppo dirigente delle ferrovie a discutere le questioni che più gravano sulla condizione degli addetti al settore: l'intensificazione dei ritmi di lavoro, resa ancor più pesante dalle esigenze militari conseguenti all'intervento in Libia, l'insufficienza dei salari provocata dall'enorme aumento del costo della vita, la gestione burocratica di tutti i servizi.

I primi a condannare duramente i provvedimenti disciplinari contro i due delegati sono i riformisti e coloro che nel «Parlamentino» avevano visto l'inizio di una fase nuova di collaborazione tra il datore di lavoro pubblico e i suoi dipendenti. Da parte sua, lo SFI chiama i militanti a mobilitarsi in appoggio ai due rappresentanti. All'appello i ferrovieri rispondono in massa, anche quelli non sindacalizzati, a testimonianza del diffuso malcontento e della radicalizzazione delle posizioni. Manifestazioni di protesta inneggianti allo sciopero e alla solidarietà operaia si registrano in molti centri della penisola e con un'alta partecipazione di ferrovieri. Il 16 marzo 1913 comizio di protesta nella sala del cinematografo *Marsicano* di Avezzano. Parla Arturo Pecoraro alla presenza di una cinquantina di ferrovieri impiegati nella cittadina e nei centri limitrofi: «la discussione sulle condizioni economiche e morali dei ferrovieri è alquanto animata [...]. Delusi dalle erronee affermazioni del ministro democratico, protestano contro i sistemi settari che maggiormente inaspriscono il personale, ed affermano ancora una volta che con amministratori più accorti si potrebbe dall'esercizio statale avere un rendimento maggiore, migliorando il servizio e ad un tempo le sorti miserrime dei ferrovieri. Plaudono invece all'opera instancabile ed intelligente del rappresentante della 28° Categoria, Arturo Pecoraro»<sup>57</sup>. Il 20 aprile assemblea nella sede della Società operaia dell'Aquila, con più di cinquanta agenti che protestano contro la sospensione inflitta ai due ferrovieri. Intervengono gli avvocati Vincenzo Camerini, monarchico, ed Emidio Lopardi, socialista, «espressamente invitati per non dar carattere politico al convegno». All'unanimità viene

<sup>57</sup> Prefettura dell'Aquila, 28 marzo 1913, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1913, b. 29, f. D2-Aquila.

votato l'ordine del giorno presentato da Monreale, «col quale si protesta contro la punizione inflitta ai due rappresentanti di classe, Vanni e Pecoraro, e si fanno voti perché l'on. direttore generale non lasci ulteriormente morire di fame il personale ferroviario»<sup>58</sup>. Per la PS, tra i comizi di protesta del 20 aprile tenutisi contemporaneamente all'Aquila, Falconara e Fabriano, quello aquilano «è il più importante», perché «sono intervenuti gli avvocati Camerini e Lopardi, che parlarono appoggiando caldamente la protesta»<sup>59</sup>. Il 27 aprile comizio di protesta nei locali della Sala *Cattaneo* di Sulmona indetto dai dirigenti dell'Unione. Intervengono più di duecento lavoratori del trasporto su rotaia; gli avvocati Trozzi e Speranza ed il capostazione Mancini «censurano l'operato della direzione generale». L'assemblea esprime piena e totale solidarietà ai due delegati e, con la votazione di un ordine del giorno, i ferrovieri si dichiarano «pronti per eseguire qualunque ordine venisse dalla Federazione, qualora non verrà revocato provvedimento preso a carico dei due funzionari»<sup>60</sup>.

È ormai chiaro che in una situazione di dura contrapposizione tra le due controparti, difficilmente le strutture rappresentative possano essere la sede di un confronto costruttivo sulle questioni aperte. L'esperienza del «Parlamentino» è sul punto di esaurirsi, anche perché i segnali di mobilitazione crescente che vengono dalla categoria contribuiscono nello SFI a diminuire l'interesse stesso per la rappresentanza.

### *Una nuova politica rivendicativa*

Nel congresso di Padova della CGdL (24-28 maggio 1911), non ottemperando alle nuove norme statutarie che ne regolano il funzionamento interno lo SFI si ritrova di fatto fuori dalla confederazione<sup>61</sup>. La scissione muove non da temi politici ma da una questione connessa alla fisionomia organizzativa del sindacato, e cioè dal rifiuto all'obbligo imposto dalla CGdL di adesione alle Camere del Lavoro. Le ragioni che sottostanno a tale scelta sono riconducibili in larga parte alle difficoltà che sia la CGdL, sia l'Unione sindacale italiana che va costituendosi, incontrano a recepire gli elementi di novità insiti nel modello di sindacato indu-

<sup>58</sup> Prefettura dell'Aquila, 21 aprile 1913, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

<sup>59</sup> Commissariato di PS di Ancona, 23 aprile 1913, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

<sup>60</sup> Prefettura dell'Aquila, 28 aprile 1913, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

<sup>61</sup> Sull'andamento del congresso si veda A. PEPE, *La CGdL e l'età liberale*, cit., pp. 372-379.

striale rappresentato dallo SFI e di elaborare quindi risposte organizzative e politiche all'altezza dai problemi posti da questo nuovo tipo di struttura sindacale. Un modello organizzativo, quello impostosi nel settore del trasporto su rotaia, che deve conciliare centralismo e decentramento, in quanto rispondente alla tipologia del contratto di lavoro e alla fisionomia della controparte, unica per tutti i lavoratori, indipendentemente dalla località di residenza e dalla attività. Il terreno di mobilitazione dei ferrovieri non può che essere nazionale perché la fisionomia dei contratti di lavoro può essere modificata soltanto con un'azione centralizzata ed estesa a tutto il paese. I ferrovieri, in pratica, né beneficiano dei servizi resi dalle Camere del Lavoro ai loro iscritti né possono inserirsi nelle dinamiche prettamente localiste. La rottura con la CGdL non va tuttavia ad inficiare sulla particolare funzione dello SFI di mediazione rispetto alle diverse tendenze presenti nel movimento operaio. Anche nel congresso di costituzione dell'Unione sindacale italiana (USI) di Modena (23-25 novembre 1912), in cui è rappresentato l'arcipelago di leghe e Camere del Lavoro da sempre collegate all'area sindacalista in rappresentanza di circa 80.000 soci<sup>62</sup>, lo SFI partecipa riaffermando la propria posizione contraria alla nascita di una nuova centrale sindacale, nonostante le affinità che lo legano fin dalle sue origini all'impostazione sindacalista del rigetto di ogni idea di collaborazione tra capitale e lavoro, e ribadisce la propria scelta di autonomia. Come già nei confronti della CGdL, anche nei confronti dell'USI è proprio la questione dell'adesione alle Camere del Lavoro a rappresentare un limite insuperabile. Per non pregiudicare quindi l'unità del proletariato ferroviario e la prospettiva di unificazione con le altre organizzazioni dei ferrovieri, il V congresso dello SFI (Milano, marzo 1913), pur esprimendo simpatia per le idee che informano il programma dell'USI, delibera ufficialmente la scelta dell'autonomia nei confronti delle due centrali sindacali. Nell'insieme, il congresso si tiene in un momento in cui molteplici sono i segnali di mobilitazione e di radicalizzazione provenienti dalla categoria e, da questo punto di vista, rappresenta una verifica della capacità dello SFI di collegarsi a questa nuova realtà di movimento e di recepire le esigenze che ne sono alla base.

62 Sull'USI si vedano: M. ANTONIOLI, *Armando Borghi e l'Unione Sindacale Italiana*, Piero Lacaita, Bari-Manduria, 1990; G. CARERI, *Il sindacalismo autogestionario. L'USI dalle origini ad oggi*, S. Benedetto del Tronto, 1991; A. GIOVANNETTI, *Il sindacalismo rivoluzionario in Italia*, Zero in condotta, Milano, 2004; A. PEPE, *La CGdL e l'età liberale*, pp. 423-445.

Il 18 maggio, ad esempio, il comizio di Sulmona denuncia «l'inumano trattamento a svantaggio del personale di lungo le linee». Riuniti nella sede dell'Unione, i ferrovieri delle linee Sulmona-Aquila-Terni, Sulmona-Pescara, Sulmona-Avezzano e Sulmona-Caianello, dopo aver ascoltato le relazioni dei delegati compartimentali Donfrancesco e Ruggieri sulla diversità di trattamento adottate per il personale delle linee e sul «gravoso» orario di servizio, deliberano:

Di dare mandato ai suddetti delegati di rendersi interpreti presso chi di ragione affinché il provvedimento emanato dalla Direzione generale a favore del personale dei grandi centri venga esteso a tutto il personale di lungo le linee che ha maggiori bisogni; deliberano altresì di dare incarico a delegati stessi di trattare personalmente la questione dell'impossibile orario presso il Servizio IX lavori, Roma<sup>63</sup>.

Ancora a Sulmona, l'11 agosto una quarantina di ferrovieri riuniti negli spazi della sede SFI e coordinati da Dionisio Palla («in diretta corrispondenza coll'Unione Sindacalista di Milano») votano il seguente ordine del giorno: «i ferrovieri di Sulmona riunitisi in assemblea hanno deliberato di tenersi pronti a qualunque ordine venisse impartito dal Comitato centrale»<sup>64</sup>.

In un clima del genere, il congresso aveva deliberato sulla necessità di superare l'impostazione categoriale della politica rivendicativa fin'ora eseguita nonché di sviluppare percorsi ed elaborazioni in grado di saldare effettivamente i diversi antagonismi. Nel mese di gennaio del 1914 il sindacato riesce finalmente a presentare una piattaforma caratterizzata dalla presenza di rivendicazioni comuni a tutte le categorie, come l'uguaglianza di trattamento salariale per i gruppi di lavoratori assimilabili, la concessione di una identica indennità per tutti coloro che svolgono un lavoro notturno, l'integrazione nella paga del soprassoldo, l'elevamento a 3 lire del salario minimo giornaliero e il miglioramento progressivo di quello degli altri gruppi di lavoratori insieme alla revisione degli articoli del regolamento che stabiliscono i turni e gli orari delle diverse figure professionali<sup>65</sup>.

63 *Comizio di Sulmona*, «La Difesa», 1 giugno 1913.

64 Prefettura dell'Aquila, 12 agosto 1913, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr. 1913, b. 29, f. D2-Aquila.

65 Si veda G. DINUCCI, *Il Sindacato ferrovieri italiani nella fase a direzione sindacalista*, cit., pp. 147-151.

Nel formulare queste rivendicazioni economiche il sindacato cambia evidentemente atteggiamento, impegnandosi, piuttosto che a calcolare il costo delle proprie richieste, a dimostrare che esse sono giuste e che corrispondono ai bisogni reali dei lavoratori. Intorno agli obiettivi del memoriale inizia quindi la mobilitazione della categoria che viene sollecitata a tenersi pronta e a superare qualsiasi divisione in vista del confronto con il governo, mentre all'esterno, lo sforzo maggiore è teso a rafforzare il collegamento con le altre forze del movimento operaio organizzato per ottenere la solidarietà verso le rivendicazioni. All'insegna dell'unità e della solidarietà di classe si avvia così una forte mobilitazione della categoria attorno ad obiettivi di carattere economico.

L'assemblea del 24 gennaio 1914 di Sulmona promossa dai cantonieri «al di là delle tendenze di organizzazioni» e per «gli interessi collettivi di categoria» lancia parole di fuoco «contro i sistemi vessatori della superiorità». Nei locali della Sala *Cattaneo*, il personale del mantenimento al completo, considerato che la direzione generale delle FF.SS. «negando alla categoria dei guardiani l'indennità di pernotta, il combustibile di servizio, il riposo quindicinale e il soprassoldo, e in generale respingendo tutti i desiderata delle altre categorie affini, offende nei suoi più vitali diritti le categorie stesse», delibera di non poter far altro che «ricorrere alle organizzazioni, unica loro arma poderosa di battaglia»<sup>66</sup>. Il 7 febbraio si registrano tre partecipate e vivaci assemblee ad Avezzano, Sulmona e Castellamare Adriatico. Nel centro marsicano, tutte le categorie, «dopo ampia e vivace discussione circa i miglioramenti richiesti, stigmatizzando l'opera dell'amministrazione non avendo più fiducia delle rappresentanze le quali non sono che una turlupinatura, deliberano di essere solidali a qualunque azione che starà per prendere il Sindacato ferrovieri italiani»<sup>67</sup>. Nella Sala *Cattaneo* di Sulmona, i delegati dei lavoratori delle linee, Trozzi ed il guardiano Giovanni Lungarini relazionano su «miglioramento tra la classe di ferrovieri [e] ugualianza di grado ed aumento stipendio. Protestano contro il direttore generale per non aver voluto ricevere rappresentanza ferrovieri e loro memoriale». Viene votato un ordine del giorno in cui si minaccia l'applicazione dell'ostruzionismo «in caso che il direttore generale non volesse ricevere rappresentanti per discutere

<sup>66</sup> *Il Comizio di protesta a Sulmona*, «La Difesa», 1 febbraio 1914.

<sup>67</sup> Direzione generale di PS, 8 febbraio 1914, telegramma al prefetto di Aquila, ACS, MI, PS, Agr, 1914, b. 27, f. D2-Aquila.

loro interessi»<sup>68</sup>. Il proletariato ferroviario di Castellamare Adriatico si riunisce in massa negli spazi del Teatro Sociale:

Aprire il comizio il ferroviere [Bindo] Pesaresi il quale espone al numerosissimo pubblico le angarie e le vessazioni a cui sono soggetti i ferrovieri e protesta energicamente contro tali sistemi. Prende poi la parola il macchinista Gottardi che ha anche un simpatico ed applaudito spunto contro la funesta guerra libica. Dopo il Gottardi parlano diversi cittadini, portando le adesioni del proletariato Castellamarese. Si mettono a votazione parecchi ordini del giorno che vengono approvati tutti ad unanimità, fra i quali il seguente:

«I ferrovieri di Castellamare Adriatico, riuniti in imponente e numerosissimo comizio per protestare contro le vessazioni e le ingiustizie da parte della direzione generale e del governo dichiarano:

- di dare aspra battaglia a tutti i sistemi inquisitoriali di cui sono vittime;
- deliberano di essere solidali, a loro volta, col proletariato autentico, in un prossimo domani di insurrezione decisiva».

Noi prendiamo atto di una tale deliberazione, aspettando impazienti *il prossimo domani d'insurrezione decisiva*<sup>69</sup>.

Va precisato che sarà proprio questa grande mobilitazione su obiettivi di carattere economico ad esortare i ferrovieri di Castellamare Adriatico a riprendere in maniera più concreta il discorso dell'organizzazione. Una breve digressione. La vecchia sezione SFI, costituitasi il 13 ottobre 1910, «erasi venuta a sciogliere per mancanza di mezzi, di interessamento e in seguito all'allontanamento dei soci». Grazie al quotidiano e costante impegno del ferroviere Guglielmo Galeazzi, del fuochista Gustavo Valle e dei macchinisti Chisena e Armando Casini, quest'ultimo segnalato dalla PS quale «il più attivo degli agitatori» di quel centro ferroviario<sup>70</sup>, al febbraio 1913 risultava nuovamente funzionante un gruppo SFI «di colore politico sindacalista»<sup>71</sup>. Per tutto il 1914

<sup>68</sup> Roma, Commissariato di PS, 13 febbraio 1914, riservata al ministero degli Interni, Ivi. Sui memoriali del 1914 redatti da sorveglianti, capisquadra, guardiani e cantonieri cfr. «La Difesa», 25 dicembre 1913.

<sup>69</sup> A. CONTI, *Uno dei cento*, «Volontà», 14 febbraio 1914. Sul periodico cfr. BdA1, pp. 261-262.

<sup>70</sup> Prefettura di Teramo, 10 marzo 1913, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, cat. G1 (1912-1945), b. 190, f. 445, s. fasc. 16.

<sup>71</sup> Ministero degli Interni, 5 febbraio 1913, al prefetto di Teramo, Ivi



l'attività propagandistica ed organizzativa viene portata avanti dal capotreno Sallustio Monticelli e dal macchinista Bindo Pesaresi. Il 22 febbraio 1914, promossa da Monticelli si tiene «una riunione privata di ferrovieri per la costituzione di una sezione del sindacato»; dall'incontro risulta «approvata detta costituzione e nominata una commissione per la nomina delle cariche. Alla nuova sezione sarebbero iscritti circa duecento organizzati»<sup>72</sup>.

Ma torniamo alla mobilitazione della categoria.

Il 10 febbraio è la volta del personale di macchina del deposito locomotive di Sulmona, che, «eccessivamente sconfortato per il deficiente trattamento al quale è sottoposto», allo scopo di far pressione sulla direzione consegna anche negli uffici della sottoprefettura il proprio memoriale:

Il personale di locomotive oltre lo stipendio o paga percepisce cespiti oscillanti in ragione diretta delle ore di lavoro prestate, dei km percorsi, delle notti passate fuori la propria residenza, e di un cosiddetto premio di economia di combustibile e materie grasse, in confronto al minor consumo che ogni singola locomotiva riesce a compiere, dato l'assegno fisso delle suddette materie. Il cespite che può spostare in modo impressionante il totale della nostra paga è appunto quest'ultimo, cioè l'economia abbinata al compenso dei minuti recuperati durante l'intero mese. Senonché, mentre in nove decimi circa dei depositi locomotive d'Italia la cifra percepita dal personale col cespite 'economia e minuti' dà a quei nostri compagni il sufficiente per il fabbisogno dell'esistenza, qui in Sulmona è da molto tempo un cespite quasi a tutti passivo, dati gli assegni irrisori stabiliti a questo gruppo di macchine. È sin dall'ottobre 1912 che si tenta persuadere i nostri Egregi Superiori della necessità di aumentare gli assegni di combustibile in modo sensibile, come sensibilmente si sono aumentate le velocità ai treni e giovandoli in molti casi di maggior peso da trainare, ciò che impone un forte consumo di carbone, ma sinora nulla si è ottenuto, e questo ci fa guardare sfiduciati verso un ben triste avvenire, dato l'infrenante aumento dei fitti e dei generi di prima necessità<sup>73</sup>.

Il sottoprefetto, a sua volta, nel trasmettere la notizia ministe-

<sup>72</sup> Prefettura di Teramo, 28 febbraio 1914, al ministero degli Interni, Ivi

<sup>73</sup> Macchinisti e fuochisti del deposito locomotive di Sulmona, 10 febbraio 1914, memoriale per l'Illustrissimo Sig. Sottoprefetto di Sulmona, in ACS, MI, PS, Agr, 1914, b. 27, f. D2-Aquila.

ro degli Interni assicura come «le proteste non siano prive di fondamento» e, «anche per evitare incresciose agitazioni», intercede addirittura «perché l'amministrazione ferroviaria veda se sia possibile di secondare in qualche modo i desideri manifestati col memoriale stesso»<sup>74</sup>. Ancora a Sulmona, il 12 febbraio si registra il comizio «per mettere in evidenza tutti i bisogni e tutte le malversazioni cui è soggetta la classe disgraziata dei ferrovieri a cui fanno capo le quattro categorie del Servizio Lavori». Interviene Italo Ciocci, supplente delegato della 16° categoria, «che dimostra come nel momento attuale bisogna, data la corrente di ribellione che agita tutta la famiglia ferroviaria, approfittare per quanto ci fosse possibile per strappare dalla superiorità quei miglioramenti che per le categorie dei Lavori rappresentano, a quel che sembra, un sogno vano e pazzesco»<sup>75</sup>.

Nel frattempo, una coda straordinaria del V congresso SFI del febbraio 1914 delibera lo spostamento della sede nazionale da Milano ad Ancona e l'istituzione della figura del segretario, fino al momento mancante nella struttura organizzativa del sindacato.

74 Prefettura dell'Aquila, 12 febbraio 1914, riservata al ministero degli Interni, Ivi  
75 *Conferenza Ciocci a Sulmona*, «La Difesa», 1 marzo 1914.

## La settimana rossa e la guerra

### *La crisi del sistema giolittiano*

La crisi congiunturale del biennio 1913-14 scompagina il sistema economico nazionale, acutizza lo scontro sociale e lo radicalizza politicamente. Le contraddizioni del giovane sviluppo capitalistico italiano mandano in crisi in maniera irreversibile il sistema giolittiano, che nell'autunno del 1913 sembrava aver tenuto alle prime elezioni politiche a suffragio universale (maschile)<sup>1</sup>. L'immagine dell'Italia del 1914 è quella di un paese in profonda trasformazione, percorso da gravi contraddizioni sociali ed economiche. La Libia non dà né il benessere né le ricchezze tanto propagandate dal Governo ma solo morti e invalidi. La situazione economica si fa col tempo sempre più difficile, caratterizzata da un quasi costante aumento della disoccupazione, un vertiginoso aumento del costo della vita, una flessione dei salari reali verso il basso e una massiccia emigrazione. I consumi restano ben al di sotto delle medie raggiunte negli altri paesi europei industrializzati ed il sistema salariale continua ad essere caratterizzato da un livello molto basso degli *standard* retributivi. L'analfabetismo resta inchiodato su percentuali altissime (il 60% circa della popolazione), mentre le condizioni di vita e di lavoro della classe operaia sono tra le più dure d'Europa con orari e turni massacranti; la legislazione previdenziale, dal canto suo, caratterizza solo alcuni settori limitati ed è, nel complesso, ancora abbozzata e primitiva<sup>2</sup>. I lavoratori organizzati restano una minoranza rispetto all'esercito di proletari che il decennio di industrializzazio-

1 Oltre 5 milioni di italiani vanno alle urne (il 60,4% degli elettori) e la nuova Camera vede l'ingresso di una folta schiera di nuovi deputati (oltre il 30% del totale). Nel Parlamento si forma una maggioranza liberale ottenuta grazie all'appoggio elettorale dei cattolici, e si registra la presenza di 6 deputati nazionalisti antigiolittiani. Il PSI ottiene un indubbio avanzamento (da 38 a 52 deputati), ma è diviso in correnti spesso conflittuali tra loro e vede comparire alla sua destra e alla sua sinistra altre due formazioni: i socialisti riformisti (20 deputati) e i sindacalisti-rivoluzionari (7 deputati).

2 Sui caratteri della crisi e le ripercussioni sulla classe operaia si veda A. PEPE, *La CGdL e l'età liberale*, cit., 475-483. Sulle ripercussioni nella categoria dei ferrovieri si veda E. PETRUCCI, *Il lavoro, la guerra e il ventennio fascista*, in S. MAGGI, (a cura di), *Lavoro e identità. I cento anni del sindacato ferrovieri (1907-2007)*, cit., pp. 105-116.

ne ha creato in maniera diseguale tra le aree geografiche del paese. Un esercito di sfruttati ostili al gradualismo riformista (le cui teorie considerano la modernizzazione e lo sviluppo economico-industriale del paese i veicoli fondamentali per l'emancipazione delle classi subalterne e il loro, graduale, inserimento all'interno dello Stato liberale), i cui dirigenti vengono accusato di essere complici della borghesia e del capitalismo. Con una crescita dei movimenti sindacalista rivoluzionario e anarchico<sup>3</sup>, la propensione all'azione diretta e la diffusione dell'insurrezionalismo fanno sempre più presa tra le masse proletarie e caratterizzano ormai apertamente anche la propaganda di altre componenti del socialismo italiano.

Giulianova. La liberazione del lavoratore deve essere opera del lavoratore medesimo. Il popolo credulone commette errori sopra errori, eleggendo dei fanatici, degli ambiziosi, che quando si rinchiodono nel teatro di Montecitorio tutto pensano e tutto discutono fuorché l'interesse del popolo. Gli operai non si debbono combattere fra loro, ma organizzarsi, affratellarsi, per combattere energicamente contro la classe borghese e contro lo Stato!<sup>4</sup>.

D'altronde, spiega Giampietro Berti, è ancora grande l'ascendente che il movimento anarchico ha tra i lavoratori: erano stati infatti gli anarchici i primi a parlare delle 8 ore, i primi a indicare la strategia dello sciopero generale, i primi a promuovere la lotta antimilitarista, i primi a denunciare la degenerazione parlamentare. In altri termini, erano sempre stati all'avanguardia nel proporre uno stimolo continuo per il risveglio delle coscienze proletarie e di tutti coloro che in qualche modo erano stati rigettati ai margini della società<sup>5</sup>. Dunque, questo processo in corso di aggregazione a sinistra di forze eterogenee, muovendosi in direzione diametralmente opposta alla strategia che sottende il fenomeno dei blocchi popolari, crea anche in Abruzzo le premesse per lo sviluppo di un 'blocco rosso', attivo nel dar vita ad un movimento anticapitalista e classista – organizzazione proletaria al primo

3 Dai 9.198 «anarchici biografati» al dicembre 1912, di cui 4.968 militanti di 145 associazioni, si passa ai 9.391 «anarchici biografati» al dicembre 1913, di cui 6.530 militanti di 164 associazioni, ai 9.483 «anarchici biografati» al 30 giugno 1914, di cui 6.544 militanti di 204 associazioni. Cfr. L. LOTTI, *La Settimana Rossa*, Felice Le Monnier, Firenze, 1972, p. 291.

4 L. ETTORRE, *Corrispondenze. Giulianova, «Il Libertario»*, 25 dicembre 1913. Sul periodico cfr. BbA1, pp. 167-171.

5 Cfr. G. BERTI, *Errico Malatesta e il movimento anarchico italiano e internazionale 1872-1932*, Franco Angeli, Milano, 2003, p. 448.

posto, chiarezza degli obiettivi e aderenza all'ambiente in cui si opera –, alternativo e antimilitarista. Privo di rapporti dialettici con un gruppo politicamente consolidato di riformisti intransigenti, il PSI abruzzese (ad eccezione del gruppo riformista turatiano) si sposta su posizioni rivoluzionarie, schierandosi accanto a gruppi anarchici, sindacalisti e alle sezioni della FGS<sup>6</sup>. Il picco più alto della parabola organizzativa si tocca con il «Convegno Sovversivo» di Castellamare Adriatico. Il 30 novembre 1913, negli spazi del Teatro Sociale, gli iniziatori si riuniscono in privato per preparare l'incontro che, convocato per la prima domenica del gennaio 1914, slitterà di qualche settimana. Mossi «dalla necessità di creare un serio e pratico movimento di classe», i promotori esprimono l'auspicio che «i socialisti di tutte le scuole, anarchiche e socialiste», riescano ad organizzarsi «per un'opera di propaganda mirante all'organizzazione economica». Anarcosindacalismo, dunque, sulla base di una piattaforma strutturale condivisa, piuttosto che socialismo rivoluzionario o partito politico:

Il 1° febbraio avrà luogo a Castellamare un convegno sovversivo abruzzese al quale sono invitati tutti quei cittadini e quei sodalizi politici ed economici che riconoscono che la miseria della classi lavoratrici è dovuta alla cattiva organizzazione sociale e che intendono cooperare all'abolizione di detta società a mezzo della lotta di classe<sup>7</sup>.

Il convegno si apre negli spazi del Teatro Sociale alle ore dieci antimeridiane. Tra i presenti, gli elementi più in vista del locale movimento socialista, anarcosindacalista e anarchico tra cui: Mario Trozzi, Ettore Croce, Alberto Argentieri (appena rientrato dagli USA, dove, al fianco di Tresca, aveva svolto attività sindacale e politica<sup>8</sup>), Manlio Basile, Alfonso Coppa, Francesco Paolo Caracciolo, Eugenio Pallotta, Attilio Conti, Camillo Di Sciullo e Zaccaria Narcisi; tra le adesioni figura anche quella di Errico

6 Sugli sviluppi del 'blocco rosso' abruzzese si vedano: F. PAZIENTE, *Democrazia e Socialismo in Abruzzo (1870-1917)*, cit., pp. 150-156; ID., *I socialisti abruzzesi e il problema della guerra (1911-1917)*, «Rassfr», a. III, n. 2, 1982, pp. 251-254; ID., *Origini e sviluppo del movimento socialista in provincia di Chieti (1890-1921)*, «Rassfr», a. V, n. 2, 1984, pp. 111-112; A. BORGHESI, F. LORETO (a cura di), *Mario Trozzi. Alle origini del movimento operaio e sindacale in Abruzzo*, cit., pp. 47-58.

7 *Castellamare Adriatico*, «Volontà», 31 gennaio 1914.

8 Di Argentieri è lo scritto *Su l'organizzazione politica delle forze sindacaliste rivoluzionarie*, edito dalla Casa Editrice Abruzzese diretta da Ettore Croce a Rocca San Giovanni.

Malatesta<sup>9</sup>. Punto di riferimento di questo blocco rosso, di cui l'antimilitarismo rappresenta uno dei principali elementi di coesione<sup>10</sup>, è il quindicinale socialista di Castellamare Adriatico «L'Aterno»<sup>11</sup>. Responsabile del periodico è l'ingegnere sulmonese Caracciolo, trasferitosi a Castellamare nel dicembre 1909 dopo una vivace attività politica ai primissimi del secolo: collaboratore de «La Democrazia»<sup>12</sup> e poi de «Il Germe» di Tresca, membro della società operaia, animatore del circolo socialista dopo che quello operaio si era scisso per una polemica con i repubblicani. Il gruppo de «L'Aterno», in aspra polemica con i socialriformisti, si preoccupa di intervenire su questioni strutturali quali scuole, ospedale civile, acquedotto, ferrovie e sviluppo urbanistico; riprende il dialogo con i ferrovieri, promuovendo alcune rivendicazioni di categoria e sostenendone l'agitazione quando il governo minaccia di militarizzarli; così, a Castellamare Adriatico e a Pescara riescono a scioperare con successo i pulitori avventizi del deposito locomotive, per l'aumento del salario da 2 a 2,75 lire e per la diminuzione delle ore di lavoro da 12 a 10<sup>13</sup>.

Il «convegno sovversivo», constatata la necessità pratica di un'intesa rivoluzionaria di base, si pronuncia per l'unità d'azione di socialisti e anarchici, «i soli in grado di creare un serio e pratico movimento di classe», e delibera la costituzione di un comitato regionale col compito di intensificare la propaganda anticapitalista e rivoluzionaria:

Venne stabilito di riunire tutti i partiti estremi allo scopo di fare propaganda sovversiva fra il popolo, mediante comizi, riunioni,

9 Su Errico Malatesta (1853-1932) si vedano: G. BERTI, *Errico Malatesta e il movimento anarchico italiano e internazionale 1872-1932*, Franco Angeli, Milano, 2003; A. BORGHI, *Errico Malatesta in 60 anni di lotte anarchiche*, Samizdat, Pescara, 1999; P. FINZI, *La nota persona, Errico Malatesta in Italia, dicembre 1919 luglio 1920*, La Fiaccola, Ragusa, 1990; M. NETTLAU, *Malatesta*, Samizdat, Pescara, 1998. Di Malatesta si vedano: MOVIMENTO ANARCHICO ITALIANO (a cura di) *Pagine di lotta quotidiana. Scritti*, 2 voll., Tipografia 'Il Seme', Carrara, 1975; MOVIMENTO ANARCHICO ITALIANO (a cura di), *Pensiero e Volontà. Scritti*, Tipografia 'Il Seme', Carrara, 1975; G. CERRITO (a cura di), *Errico Malatesta. Rivoluzione e lotta quotidiana. Scritti scelti*, Antistato, Torino, 1982.

10 Sull'antimilitarismo nell'Italia del periodo si vedano: G. CERRITO, *L'antimilitarismo anarchico in Italia nel primo ventennio del secolo*, Samizdat, Pescara, 1996; L. DE MARCO, *Il soldato che disse no alla guerra: storia dell'anarchico Augusto Masetti (1888-1966)*, Spartaco, Santa Maria Capua Vetere, 2003. Per l'Abruzzo si vedano: R. COLAPIETRA, *Antimilitarismo e pacifismo all'Aquila dall'Unità d'Italia al fascismo*, Democratici di Sinistra, Sezione 'Antonio Gramsci'—Area Cultura, L'Aquila, 2005; F. PAZIENTE, *I socialisti abruzzesi e il problema della guerra (1911-1917)*, «Rassfr», a. III, n. 2, 1982, pp. 243-268.

11 Sul periodico cfr. SPAM, p. 55.

12 Sul periodico cfr.: SPAM, p. 79; GOPS, pp. 46-51.

13 Cfr. F. PAZIENTE, *Democrazia e Socialismo in Abruzzo (1870-1917)*, cit., pp. 152.

convegni, dimostrazioni. Nel pomeriggio poi, per iniziativa delle stesse persone, venne tenuto in piazza [...] un pubblico comizio alla presenza di circa cento persone<sup>14</sup>.

Di Sciullo e Federico Mola<sup>15</sup>, da parte loro, avevano ripreso i contatti con Malatesta<sup>16</sup>, a cui organizzano ora comizi di propaganda anarchica e antimilitarista molto seguiti a Pescara, Castellamare Adriatico, Lanciano, Rocca San Giovanni e Gissi, con l'intento di inserire anche l'Abruzzo nell'audace piano insurrezionale che l'intero movimento sta tenacemente preparando con le altre forze sovversive e classiste del paese<sup>17</sup>:

Voi, o signori, sfruttate continuamente i vostri operai, facendoli lavorare dodici ore al giorno per un salario di trenta soldi o due lire, accumulando le vostre ricchezze, facendo gara per dominarli!!!... Voi vi siete arricchiti col sudore dei miserabili e sono essi che vi producono il lusso [...]. Operai, siate risoluti e coraggiosi e spezzate le catene del servaggio a cui ora siete legati e gettate il grido emancipatore ed insurrezionale!<sup>18</sup>.

### *Lo sciopero del giugno*

Tra il 1906 e il 1914, la categoria dei ferrovieri passa da circa 118.000 a 154.509 unità, di cui 117.994 composte da agenti stabili e in prova e 36.535 da agenti avventizi; lo SFI conta 49.000 iscritti<sup>19</sup>. La capacità di mobilitazione della categoria, la forza finanziaria dell'organizzazione, il diffondersi di velleità autogestionarie e il consenso che lo SFI ha tra le fasce più basse dei lavoratori del trasporto su rotaia sono effettivamente in piena crescita, nonostante il verificarsi di nuove scissioni interne, come quella clamorosa fra macchinisti capeggiata da Giuseppe Fiorentini, che si formalizzerà con la costituzione del Sindacato macchinisti e affini con sede a Sulmona e aderente alla FFI<sup>20</sup>.

Per far fronte alle ripercussioni della crisi, la politica del go-

14 ACS, MI, PS, Agr, 1914, b. 37, f. K5 - Teramo

15 Su Federico Mola cfr. ACS, CPC, b. 3332, f. *ad nomen*

16 Cfr.: ACS, CPC, b. 1819, f. [Di Sciullo Camillo].

17 Si veda F. PAZIENTE, *I socialisti abruzzesi e il problema della guerra (1911-1917)*, «Rassfi», a. III, n. 2, 1982, pp. 251-254.

18 *Corrispondenze. Giulianova*, «Il Libertario», 22 gennaio 1914.

19 Cfr. E. PETRUCCI, *Il lavoro, la guerra e il ventennio fascista*, cit., p. 105.

20 Cfr.: *L'agonia del Sindacato rosso di Ancona*, «La Difesa», 1 gennaio 1915; G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, cit., p. 154, p. 181.

verno aveva privilegiato nel settore ferroviario l'incremento della parte mobile del salario, introducendo così forti elementi di divisione all'interno della categoria e aumentando la discrezionalità in materia salariale della direzione generale. Lo SFI ritrova spirito di mobilitazione e compattezza proprio attorno all'obiettivo di dare maggiore uniformità ai meccanismi retributivi, rivendicando l'integrazione della gran parte delle competenze accessorie nella parte fissa degli stipendi, tanto che attorno alle richieste salariali avanzate dal sindacato si crea un clima politico abbastanza unitario con pronunciamenti solidali da parte delle altre organizzazioni proletarie. Di fronte alla minaccia di uno sciopero generale, il governo dichiara la propria disponibilità ad intervenire sui punti del memoriale con l'istituzione di un'apposita commissione, la Commissione reale, col compito di studiare tutta la materia, dilandando, in questo modo, i tempi della trattativa e avviando un periodo di lungo confronto tra governo e sindacato; dal suo canto, uno SFI a gestione sindacalista rivoluzionaria e anarchica esclude fin da subito ogni forma di partecipazione e coinvolgimento nella Commissione. Nei confronti della direzione generale, invece, va ricordato che nel luglio 1913 vi erano state le elezioni dei delegati di categoria per la costituzione della rappresentanza del personale ferroviario per il biennio 1914-1915. La consultazione aveva visto una buona partecipazione dei ferrovieri in un clima abbastanza pacifico. Alla fine di ottobre, appena entrati in carica, i rappresentanti del personale avevano presentato i memoriali con le richieste provenienti dalle categorie rappresentate, nonché un memoriale dichiarato di carattere urgente e attorno al quale si minacciava di chiamare i ferrovieri a forme estreme di lotta: minimo di paga giornaliera di tre lire, uguaglianza di trattamento per le categorie assimilabili, indennità per il lavoro notturno pari a una lira per notte agli agenti di tutte le categorie, miglior trattamento pensionistico in relazione al maggior costo della vita, riposo settimanale (già concesso per legge ai lavoratori dell'industria), revisione della normativa sulle ore di lavoro, che «obbliga il personale dei treni a 10, 12, 15 e talvolta 17 ore di lavoro ed è la causa principale degli inconvenienti e dei disastri ferroviari», soppressione dei punti di merito e degli aumenti, «che importano aggravio di milioni al bilancio delle ferrovie e sono fomite di sfacciati favoritismi e di discordia tra il personale», revisione del regolamento di disciplina, «non più in armonia coi tempi moderni»<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> *L'appello dei ferrovieri*, «L'Avvenire», 9 aprile 1914.



La direzione generale, a cui era stata imposta una decisione ultimativa entro il 15 aprile 1914, risponde definendo «esagerate» le richieste, minacciando per di più la militarizzazione della categoria «qualora essa insistesse nel pretendere i suoi diritti»<sup>22</sup>. Per i dirigenti dell'Unione di Sulmona «la direzione generale ha gettato il guanto di sfida ai ferrovieri italiani, i quali, solidali e concordi come un solo uomo hanno risposto con cento comizi onde dimostrare al pubblico fin'ora estraneo alla nostra vita di lavoratori, quali siano le condizioni e con quale prodigalità siamo trattati dal patrio governo [...]. La nostra condizione incomincia a divenire insostenibile; vediamo che il gioco della Superiorità si fa sempre più pesante e, se i padroni ci provano gusto, dimostreremo che per noi non è la stessa cosa [...]. L'ora che volge è tetra per noi ma più tetra per coloro che tale stato di cose hanno provocato, avanti!, troppo a lungo pazientammo e soffrimmo tacendo, il cuore di migliaia di madri e di figli battono per noi, e la nostra vittoria sarà anche la loro vittoria»<sup>23</sup>.

Riprende dunque una forte mobilitazione, in realtà mai interrotta dal mese di febbraio. Il 3 aprile comizio di protesta a Castel Di Sangro, con la partecipazione di circa quaranta ferrovieri di Castel Di Sangro, Alfedena e S. Ilario. Il 4 aprile a Sulmona, dove circa duecento ferrovieri intervengono per il comizio di Bucci, Ruggeri e Palla che, contro la possibile militarizzazione degli agenti, minacciano ostruzionismo e sabotaggio<sup>24</sup>. Il 6 aprile la Sala *Patrignani* al Comunale dell'Aquila «è gremita di popolo [più di trecento persone per la PS], accorso a fare atto di solidarietà coi ferrovieri, che in questo momento solenne si apprestano a combattere la più importante delle loro battaglie». Apre il comizio Monreale, spiegando «a rapidi tratti lo scopo del convegno». Segue il ferroviere Alfredo Croce, che porta l'adesione di tutto il personale della linea Sulmona-Terni, e «pronuncia un lungo minuto discorso tecnico denso di cifre e dati statistici»<sup>25</sup>. Continua Lopardi, affermando che «il governo deve trovare i mezzi finanziari per soddisfare i legittimi desideri del personale ferroviario, come li ha trovati e li trova per i bilanci militari e la guerra di Libia». L'avvocato assicura che «in caso di militarizzazione i ferrovieri troveranno solidale tutto il proletariato, che è pronto a pro-

22 Ibidem

23 *L'ora che volge*, «La Difesa», 1 marzo 1914.

24 Ministero degli Interni, Roma, 10 aprile 1914, al ministero dei LL.PP., ACS, MI, PS, Agr, 1914, b. 27, f. D2-Aquila.

25 *Comizio pro-ferrovieri*, «L'Avvenire», 9 aprile 1914.

clamare lo sciopero generale in tutto il Regno»<sup>26</sup>. L'uditorio «segue col più vivo interesse l'esposizione degli oratori, esaltandosi, commovendosi, eccitandosi di gusto e sdegno alle battute più ardenti del complesso problema ferroviario ed applaude calorosamente». L'ultimo intervento è quello di Giandomenico Serafini, presidente della locale sezione postelegrafonica, che porta «l'adesione incondizionata dei suoi colleghi, i quali son pronti a far causa comune con i ferrovieri»<sup>27</sup>. L'incontro si chiude con la votazione di un ordine del giorno «col quale i ferrovieri fanno voti per ottenere i miglioramenti, tenendosi peraltro a disposizione del Sindacato»<sup>28</sup>. Il 7 aprile è la volta di Avezzano, dove, nella sala del cinematografo *Iris*, circa in trecento intervengono al comizio. Il ferroviere Ernesto Santilli informa sulle numerose adesioni pervenute dagli impiegati delle stazioni limitrofe; il collega Lungarini dimostra «insufficienza concessioni finanziarie promesse dal governo»; l'applicato Campanari di Roma «si mostra contrario progetto ministero inasprimento prezzo trasporto merci e persone *et* invocò più equa ripartizione ore lavoro». Infine, gli avvocati Giffi e Luigi Vidimari di Avezzano portano rispettivamente le adesioni di PRI e PSI, esprimendo «vivo interesse per presente agitazione». Con la votazione di un ordine del giorno di piena adesione all'opera dello SFI, l'assemblea si scioglie<sup>29</sup>. Il 14 aprile assemblea di circa quaranta ferrovieri negli spazi della Camera del Lavoro dell'Aquila. Lopardi porta «incondizionata adesione» del proletariato aquilano organizzato nella Camera del Lavoro; Alfredo Gariba, del compartimento di Roma, «raccomanda a nome Sindacato tenersi pronti sciopero, unica arma ormai rimasta per strappare governo concessioni»<sup>30</sup>. A Sulmona, i militanti della sezione SFI «manifestano propositi di agitazione per conseguire i miglioramenti economici»<sup>31</sup> e diramano tra il personale il seguente manifesto:

Sindacato Ferrovieri Italiani  
Sezione di Sulmona

*Il crumiro!!!! Nessun tradimento è più infame del crumiraggio.*

I, PS, Agr, 1914, b. 27, f. D2-Aquila.

27 Comizio *pro-ferrovieri*, cit.

28 Prefettura dell'Aquila, 7 aprile 1914, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1914, b. 27, f. D2-Aquila.

29 Prefettura dell'Aquila, 8 aprile 1914, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

30 Prefettura dell'Aquila, 15 aprile 1914, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

31 Prefettura dell'Aquila, 1 aprile, al ministero degli Interni, Ivi

Mentre una falange di uomini lotta per riscattare il fecondo lavoro dallo sfruttamento, il crumiro tradisce i compagni che si battono per lui e per le sue creature. Compagni ferrovieri! Chi fugge in questa rotta riabilita la bestia, calpesta la dignità umana, vende la propria anima per pochi soldi, infama i propri figli col prezzo del tradimento.

Compagni!

Per la vostra vita fatta di sacrifici, per il vostro lavoro mal pagato, per le famiglie vostre distrutte dalla malaria, per i vostri figli nati dal dolore e che sanno tutti gli stenti e tutte le rinunzie, per l'amore santo della mamma vostra che v'ha data la vita e non per farvi schiavi, siate liberi, siate forti, non disertate le file per la vostra redenzione.

Viva lo sciopero!

I ferrovieri di Sulmona<sup>32</sup>.

Per la PS, l'agitazione intrapresa dalla sezione SFI di Sulmona è da ritenersi preoccupante: riuniti in privato il 14 aprile, i ferrovieri «inneggiano con determinazione allo sciopero generale», discutono esplicitamente «di sabotaggio», persino «di distruzione di opere ferroviarie quali ponti, scambi, etc...»<sup>33</sup>. Tra la popolazione gira addirittura voce che lo sciopero generale dovrebbe scoppiare di lì a pochi giorni, tanto che, verso la mezzanotte tra il 20 e 21 aprile saranno in molti coloro «che si recano alla stazione per curiosare». Le informazioni che circolano non sono forse del tutto infondate, dato che la notte tra il 15 e il 16 aprile i ferrovieri dei depositi di Sulmona e Avezzano erano effettivamente «riuniti in solenne comizio segreto. Ore 24 attendevano fiduciosi loro ordini»<sup>34</sup>. Non è inoltre di poco rilievo l'adesione all'agitazione delle locali sezioni della Federazione nazionale postale e telegrafica<sup>35</sup>.

32 Testo del manifesto redatto dal comitato sezionale SFI di Sulmona stampato il 30 marzo, Ivi

33 Prefettura dell'Aquila, 16 aprile 1914, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

34 Prefettura dell'Aquila, 20 aprile 1914, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

35 I primi tentativi di organizzazione della categoria risalgono al 1893. La Federazione nazionale postale telegrafica si costituisce nel 1902 e in pochi anni acquista un notevole prestigio, tanto che nel 1906 vi aderisce anche la Società nazionale fra ricevitori postali telegrafici fondata nel 1894. Al 1906 l'organizzazione conta circa 14.000 iscritti su un totale di 65.000 impiegati del settore. Il giornale di categoria, «L'Unione postale e telegrafica», passa da una tiratura mensile di 5.000 copie nel 1902 ad una periodicità quindicinale e ad una tiratura di 10.000 copie alla fine del 1903, per attestarsi intorno alle 15.000 alla metà del 1905, e per raggiungere la notevole tiratura di 20.000 copie negli anni precedenti la prima guerra mondiale. La Federazione rappresenta a tutti gli effetti una roccaforte riformista: presidente e grande patrocinatore in sede parlamentare è Filippo Turati e la di-

L'organizzazione, infatti, nel corso degli anni era riuscita a sviluppare una capacità di pressione abbastanza notevole, conseguendo così alcuni importanti successi per la categoria. Nel maggio 1911, ad esempio, entravano in agitazione i postelegrafonici della sezione dell'Aquila, che guidati da Lopardi minacciavano di adottare «mezzi più energici d'azione» per conseguire gli «impellenti desiderata riaffermati» e invitavano il Cc dell'organizzazione ad indire in tempi brevi un referendum interno sulla necessità di ricorrere o meno all'ostruzionismo o allo sciopero<sup>36</sup>. Nel febbraio 1913 era stata la sezione di Sulmona a proclamare lo stato d'agitazione della categoria a causa dell'insufficienza dei salari in confronto al forte aumento del costo della vita, dei prezzi dei generi alimentari di prima necessità e dell'aumento degli affitti<sup>37</sup>. Nel corso del 1914 è ancora la sezione di Sulmona ad agitare attraverso riunioni e comizi e con una certa vivacità le questioni dei salari, «insufficienti ai bisogni della vita costosissima in questa città», dei turni di straordinario malpagato cui sono continuamente sottoposti gli impiegati, del gravoso «rincarare viveri e pigioni», delle condizioni igieniche nei luoghi di lavoro, «pericolosissime per la salute». L'assemblea di Sulmona del 10 giugno delibera quindi «di mantenere viva l'agitazione» e di rinviare ogni decisione «sui mezzi di resistenza necessari a conseguire gli intenti» alla successiva assemblea<sup>38</sup>. Non ce ne sarà ovviamente tempo: è questo il clima in cui per i lavoratori italiani giungono quasi inaspettati i moti della settimana rossa<sup>39</sup>.

L'occasione per i primi tumulti scaturisce dalla categorica quan-

reazione è saldamente tenuta in mano dai riformisti. La capacità di pressione dell'organizzazione consegue un notevole successo nel 1907, quando nel nuovo regolamento per il personale vengono accolte molte delle sue richieste come l'ammissione nei consigli di disciplina di un rappresentante di grado pari a quello del giudicando, la soppressione delle note informative segrete, la fissazione di un orario unico rispettivamente per tutti gli impiegati (sette ore) e per tutti gli agenti (otto ore), l'obbligo di consultare il consiglio di amministrazione per i trasferimenti di funzionari, la revoca della proibizione di collaborare ai giornali politici, l'aumento di retribuzione del lavoro straordinario. Si veda M. DEGL'INNOCENTI, *Geografia e istituzioni del socialismo italiano, 1892-1914*, Guida, Napoli, 1983.

36 ACS, MI, PS, Agr, 1911, b. 26, f. D2-Aquila.

37 ACS, MI, PS, Agr, 1913, b. 30, f. D3-Aquila.

38 ACS, MI, PS, Agr, b. 1914, f. D3-Aquila.

39 Sull'andamento della settimana rossa si vedano: G. BERTI, *Errico Malatesta e il movimento anarchico italiano e internazionale 1872-1932*, cit., pp. 527-547; G. CERRITO, *Dall'insurrezionalismo alla settimana rossa*, Samizdat, Pescara, 2001, pp. 93-115; L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, BFS, Pisa, 2001, pp. 7-13; L. LOTTI, *La settimana rossa*, cit.; A. PEPE, *La CGdL e l'età liberale*, cit., pp. 549-569; G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferroviari italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, in M. ANTONIOLI, G. CHECCOZZO (a cura di), *Il Sindacato ferroviari italiani dalle origini al fascismo 1907-1925*, cit., pp. 153-163.

to mai vana decisione del governo di vietare le circa settanta manifestazioni antimilitariste promosse per il 7 giugno 1914 dalla Camera del Lavoro di Ancona e dai comitati nazionali di sostegno ai soldati Augusto Masetti e Antonio Moroni, incarcerati per insubordinazione<sup>40</sup>. Fra le associazioni aderenti alla giornata di mobilitazione «contro le compagnie di disciplina» vi sono numerose camere sindacaliste e gruppi anarchici, l'USI, la FGS e lo SFI, presente con il proprio segretario Giovanni Bitelli alla manifestazione di Milano. Ad Ancona, dopo un comizio tenuto da Pietro Nenni, Malatesta e dal *leader* dello SFI Livio Ciardi, si verificano gravi scontri con la forza pubblica e tre manifestanti rimangono uccisi. In un'ondata di sdegno generale i moti si estendono in tutta Italia in maniera prevalentemente spontanea, mentre il PSI, seguito dalla CGdL, si vede costretto a promuovere lo sciopero nazionale di protesta per tutte le categorie; in azione fin da subito gli anarchici, l'USI e il PRI. Nel capoluogo marchigiano la popolazione si solleva contro la polizia trasformando l'agitazione in insurrezione, che si estende in tutte le Marche e in Emilia Romagna; allargandosi velocemente in Toscana, a Genova, Venezia, nel napoletano e nelle Puglie, dilaga infine in quasi tutte le regioni della penisola, soprattutto nel centro-nord, travolgendovi istituzioni, truppe e polizia. In molti centri urbani i rivoltosi si impadroniscono dei comuni decretando la «repubblica» e la soppressione di ogni autorità preesistente.

Lo SFI, di cui molti singoli militanti s'impegnano fin dall'inizio, riceve la conferma ufficiale dalla direzione del PSI che tratta di sciopero ad oltranza il 9 e, pur avendo già attuato un blocco ferroviario nelle zone di Ancona e Fabriano, entra in modo ufficiale in azione nel resto d'Italia solo il 10 giugno; ma nello stesso giorno la CGdL se ne chiama fuori. Il paese è letteralmente paralizzato: treni che non partono né arrivano, cartucce di dinamite che danneggiano infrastrutture, vagoni rovesciati sulle linee, edifici di stazioni che si trasformano in teatri di scontri fra militari e scioperanti con numerosi feriti e danni agli impianti, fitte sassaiole contro quei treni che si avventurano sulle linee, lavoratori solidali che arrestano la marcia di treni, tafferugli con i crumiri, treni bloccati nella convinzione di impedire spostamenti di truppe, comizi non autorizzati ovunque nei quali si pronunciano parole di fuoco

<sup>40</sup> Agitazioni pro-Masetti e pro-Moroni si stavano tenendo non solo in Italia ma anche all'estero. Si veda in proposito M. ANTONIOLI, *Il movimento anarchico italiano nel 1914*, «Storia e Politica», a. XII, n. 2, 1973, p. 236, in G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, cit., p. 155.

contro il ‘tradimento’ della CGdL e di critica aperta al comportamento dello SFI, entrato in sciopero troppo in ritardo. Complessivamente, nelle giornate si contano sedici morti. Il Cc dello SFI, ormai isolato, comunica il 12 l’ordine di cessazione dello sciopero ma in tutta l’Emilia, a Genova, Napoli e in alcune località del Veneto e della Toscana si decide di non adeguarsi alla direttiva e di proseguire invece lo sciopero ad oltranza. Gli ultimi focolai di rivolta si spengono il giorno 16. I fermenti hanno riflessi rimarchevoli anche in Abruzzo. All’Aquila le giornate si caratterizzano con momenti di tensione. Socialisti di sinistra e anarcosindacalisti – con alla testa Donato Di Paolo, «caratterizzato nel suo agire politico da evidenti venature anarcoidi», promotore della costituzione del circolo giovanile socialista *Amilcare Cipriani*<sup>41</sup> - cercano di cogliere l’occasione per aderire allo sciopero generale ed estendere le agitazioni, incontrando però la resistenza dei riformisti che paralizzano ogni iniziativa. Esplicitate, a riguardo, le annotazioni autobiografiche dello stesso Di Paolo:

Sentivamo la necessità di provocare degli eccidi per giustificare degli scioperi generali che noi intendevamo svolgere a catena facendoli poi culminare nell’insurrezione generale. Verso il 10 o il 12 giugno ero quasi riuscito a far verificare un eccidio in Aquila con una dimostrazione da parte della Camera del Lavoro e del circolo giovanile, dimostrazione che si sarebbe, ad un dato momento trasformata, ad opera dai giovani da me preparati, in rivolta armata. I membri della Camera del Lavoro, fatti accorti dal riformista Lopardi, declinarono l’invito a partecipare a quell’azione<sup>42</sup>.

A Sulmona la mobilitazione prosegue per tutta la settimana e con qualche colpo di coda fino al 20 giugno, quando, in un comizio di protesta, il repubblicano D’Eramo, «insieme coi socialisti e coi ferrovieri scioperanti, si è reso solidale con i rivoluzionari di Ancona, qualificando pubblicamente assassini gli agenti della forza pubblica»<sup>43</sup>. A Castellamare Adriatico aderiscono allo sciopero la sezione socialista, i ferrovieri, gli anarchici del gruppo *Pisacane* e la Lega dei muratori: il 10 un corteo muove da Pescara a Castel-

41 Cfr. R. LOLLI, *Emidio Lopardi e il circolo socialista aquilano*, cit., p. 114.

42 Cfr. *Autobiografia di Donato Di Paolo*, in R. LOLLI, *Emidio Lopardi e il circolo socialista aquilano*, cit., p. 119.

43 Sottoprefettura di Sulmona, 20 agosto 1914, riservata al prefetto dell’Aquila, ASAQ, Fondo questura, cat. A8, b. 71, f. 18.

lamare, in piazza Vittorio Emanuele; l'11 un secondo corteo da Borgo Marino al municipio di Castellamare; il 13 un terzo corteo in senso inverso che, a Borgo Marino, s'incontra con i lavoratori di Pescara; insieme, dopo essersi unito ad un altro corteo di donne e famiglie di ferrovieri e pescatori, torna a Castellamare, in piazza Vittorio Emanuele, dove si alternano gli accesi comizi di Conti<sup>44</sup>, Emidio Agostinone, Narcisi ed altri. A Chieti, un comizio antimilitarista degli anarchici e dei giovani socialisti provoca i primi scontri di piazza con i gruppi nazionalisti<sup>45</sup>. Non aderiscono allo sciopero i ferrovieri organizzati nella FFI e nell'Unione di Sulmona, «non per mancanza di solidarietà con i lavoratori italiani, né per tema di incorrere alle inevitabili rappresaglie governative, ma solo perché l'agitazione [ha] il colore e la tendenza di rivoluzionare il paese con uno scopo essenzialmente ed esclusivamente politico»: lo SFI «vuole la rivoluzione, usare cioè i sistemi della violenza aggressiva che porti allo scopo senza titubanze...»<sup>46</sup>. Va precisato che la FFI rimane in qualche modo fuori dalla polemica in corso tra SFI e CGdL, ottenendo di fatto l'affiliazione alla confederazione solo nel luglio 1914.

La settimana rossa costituisce l'episodio insurrezionale che ulteriormente segna il divario netto di strategie fra rivoluzionari e riformisti, concludendosi in un clima infuocato di polemiche e astiose accuse di tradimento tra le varie componenti del movimento socialista e sindacale, soprattutto nei confronti della CGdL, uscita di scena a sorpresa da uno sciopero generale in corso dai connotati insurrezionali. D'altro canto, pur con l'intenso ciclo di lotte politiche e sociali e le barricate, il giugno 1914 mette a nudo i lati deboli della struttura organizzativa dello SFI.

### *I ferrovieri e la guerra*

La settimana rossa porta ai ferrovieri conseguenze durevoli nel tempo, inaugura una lunga stagione repressiva, fatta di processi in tribunale e di provvedimenti disciplinari che, in qualche caso, giungono fino al licenziamento. All'ottobre del 1914 risulteranno colpiti almeno 18.853 ferrovieri, per lo più sindacalisti e anarchici, così suddivisi: 48 dimissionati, 41 esonerati, 380 de-

44 Su Attilio Conti si veda DAA, *ad nomen*

45 Si vedano: F. PAZIENTE, *I socialisti abruzzesi e il problema della guerra (1911-1917)*, «Rassfi», a. III, n. 2, 1982, p. 253; R. COLAPIETRA, *Pescara 1860-1960*, Costantini, Pescara, 1980, pp. 268-269.

46 Cfr.: *La burrasca è passata*, «La Difesa», 1 luglio 1914; *Le gravi punizioni contro i ferrovieri scioperanti*, Ivi, 1 agosto 1914.

gradati, 1.921 con proroga d'aumento sullo stipendio per due anni, 10.313 con proroga per un anno, 4.832 per sei mesi, 39 sospesi per dodici giorni, 561 per sei giorni, 724 per tre giorni. Nel giro di qualche mese le cifre salgono. Trozzi, legale di fiducia dello SFI, ha un gran da fare; con alcune assoluzioni clamorose – 250 a Teramo, 54 a Siena, 50 a Verona – e molte condanne pesanti, continuano a celebrarsi decine di processi nei tribunali di Ancona, Arezzo, Firenze, Mantova, Massa, Parma, Pisa e Sulmona<sup>47</sup>. La settimana rossa ha praticamente compromesso definitivamente la politica giolittiana dell'incontro tra classe dirigente e movimento; un solco profondo torna a dividere lo Stato liberale dalle masse lavoratrici e dalle loro rappresentanze, ormai fortemente radicalizzate. Inoltre, la guerra europea accelera la crisi dei vecchi equilibri politici; il neutralismo giolittiano non riesce ad arginare la marea montante della destra liberale di Antonio Salandra e Sidney Sonnino che cavalca, ormai apertamente l'interventismo della destra nazionalista con il sostegno di una parte consistente del mondo industriale, bancario e della corona<sup>48</sup>.

Ciononostante, il sindacato reduce dalla settimana rossa riesce ad intimorire ancora le controparti, incanalando l'attivismo dei suoi militanti principalmente su tre direttrici: la difesa dei ferrovieri colpiti dalla repressione, la lotta per il non intervento e contro il bellicismo dilagante, la lotta sulle vertenze in corso per le rivendicazioni economiche. Dal canto suo, la PS tiene alta l'attenzione sui possibili sviluppi dell'agitazione e quindi sulla tenuta dell'ordine pubblico in determinati punti del paese tra cui Sulmona. Il personale dello polo ferroviario peligno, ad esempio, già per il 21 giugno «attenderebbe ordini dal sindacato di Ancona», «causa punizione ferrovieri resisi responsabili durante recente agitazione». È sì vero che in provincia ad un eventuale sciopero di solidarietà «vi aderirebbero pochi, essendo sorte discordie fra classe ferroviaria e senso stanchezza continuazione agitazione», ma per i depositi di Sulmona ed Avezzano le preoccupazioni restano vive<sup>49</sup>. Negli uffici della prefettura aquilana circolano addirittura voci di una circolare segreta diramata dallo SFI che incite-

<sup>47</sup> Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, cit., p. 175.

<sup>48</sup> Per una storia economica dell'Italia 1914-1918 si veda *Storia d'Italia*, vol. 4, *Dall'Unità ad oggi*, tomo I, Giulio Einaudi, Torino, 1975, pp. 206-219. Per una storia politica e sociale del periodo si veda *Storia d'Italia*, vol. IV, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 3, Giulio Einaudi, Torino, 1976, pp. 1961-2059.

<sup>49</sup> Prefettura dell'Aquila, 21 giugno 1914, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1914, b. 27, f. D2-Aquila.



rebbe i ferrovieri a promuovere attentati alle infrastrutture sulla Terni-Sulmona<sup>50</sup>. Nel paese va accentuandosi un diffuso clima di tensione, effettivamente anche a causa di una serie di attentati con esplosivo che colpisce le linee e gli impianti ferroviari<sup>51</sup>; si arrestano ferrovieri innocenti ritenuti ‘bombaroli’ dei treni, mentre sulla Sulmona-Aquila, località Fontecchio, cresce la vigilanza per l’anarcosindacalista Francesco Piccinini, perché «ha relazioni di qua e di là con i più conosciuti e pericolosi anarchici, compreso il famigerato Malatesta [...]. Possiede e confeziona esplosivi micidialissimi [...]. Oltre ad una corrispondenza compromettente, possiede in casa propria degli esplosivi occorrenti per confezionare bombe»<sup>52</sup>. Viene in pratica a crearsi un clima di allarme tanto che, all’improvviso, la grande stampa inizia addirittura a parlare di un nuovo imminente sciopero generale nelle ferrovie; la voce appare priva di fondamento, eppure ritorna utile ad una campagna di denigrazione antisindacale<sup>53</sup>. Malgrado tutto, è molta la solidarietà che rimane intorno alla categoria e lo SFI riesce a conservare bene il complesso delle sue relazioni e scambi con l’ambiente politico, socialista e sovversivo. Basti pensare che per l’iniziativa del 4 settembre di Sulmona contro la repressione e in solidarietà agli agenti colpiti, i locali della Sala *Cattaneo* si riempiono letteralmente, con la partecipazione di una cinquantina di ferrovieri e di ben quattrocento cittadini. Per il comizio interviene direttamente l’anarchico Camillo Signorini<sup>54</sup>, membro del Cg del sindacato, «che riferisce circa le modalità di chiedere al governo la riammissione in servizio dei ferrovieri licenziati e il condono delle maggiori punizioni inflitte», senza tralasciare «la necessità di raccogliere fondi per sovvenire le famiglie più bisognose dei puniti»<sup>55</sup>. A Castellamare Adriatico, i provvedimenti punitivi e disciplinari generano tra la massa ferroviaria un forte senso di disorientamento. Nella cittadina adriatica la settimana rossa aveva visto i lavoratori del trasporto su rotaia organizzati da Sallustio Monticelli e Guglielmo Galeazzi in «massicci scioperi» e «comi-

50 Ministero degli Interni, 1 luglio 1914, telegramma al prefetto dell’Aquila, Ivi

51 Due bombe si rinvennero inesplose alle stazioni di Caserta e S. Giovanni a Teduccio mentre un terzo ordigno causò invece tre feriti sul treno Brindisi-Napoli. Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla ‘settimana rossa’ alla Grande guerra*, cit., p. 170.

52 ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 92, f. 1. Su Francesco Piccinini si veda DAA, *ad nomen*

53 Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla ‘settimana rossa’ alla Grande guerra*, cit., p. 169.

54 Su Camillo Signorini si veda DBAI, vol. II, pp. 552-554.

55 Prefettura dell’Aquila, 5 settembre 1914, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1914, b. 27, f. D2-Aquila.

zi affollatissimi»<sup>56</sup>, ma, già nel mese di luglio, nonostante i duecento aderenti, «la sezione non è stata ancora definitivamente costituita»<sup>57</sup>. Pesaresi è tra i licenziati, ora membro di in una delegazione che invano tenta di farsi ricevere dalla direzione generale delle FF.SS. ma dove comunque consegna un memoriale a sostegno della piena reintegrazione in servizio dei licenziati. Il documento porta complessivamente le firme di quarantacinque ferrovieri ‘dimissionati’, tutti esponenti dello SFI<sup>58</sup>. Da un comunicato pubblicato su «L’Internazionale» di Parma del 18 luglio 1914, «si rileva che il comitato della sezione SFI di Castellamare, riunitosi in plenaria seduta, delibera di tenersi pronto agli ordini del Comitato centrale del Sindacato ferrovieri per l’azione che crederà opportuna di prendere nella evenienza di agitazioni economiche e morali del paese e della classe»<sup>59</sup>. Per la PS si tratta «senza dubbio del comitato formatosi nelle recenti agitazioni per la direzione dello sciopero [della settimana rossa]», per cui la sezione «esiste semplicemente di nome e non di fatto»<sup>60</sup>. Ciononostante, grazie all’attività di Monticelli e Pesaresi, nel comizio organizzato l’11 ottobre negli spazi del Teatro Sociale si dichiara costituita la nuova sezione SFI di cui Pesaresi viene nominato segretario. Intervengono più di settecentocinquanta persone solidali con i ferrovieri puniti; significativa la partecipazione dei rappresentanti dei circoli socialisti di Popoli e Pescina, nonché le relazioni presentate dagli avvocati Giorgio Romani e Mario Trozzi su «l’organizzazione economica e politica dei ferrovieri, protestando sulle punizioni loro inflitte»<sup>61</sup>. La nuova sezione «è composta da sovversivi», cioè «da anarchici, socialisti e repubblicani»; può inoltre riconfermare i suoi duecento soci, anche se, per la PS, «esercita scarsa influenza sulla massa ferroviaria, avvilita per le recenti punizioni. Non offre quindi per il momento alcun pericolo per l’ordine pubblico. Fa propaganda con comizi e propaganda diretta fra i ferrovieri»<sup>62</sup>.

Nel corso dell’estate 1914 la guerra sembra incombere sempre più sulla vita sociale; il trasporto su rotaia subisce limitazioni

56 Cfr. R. COLAPIETRA, *Pescara 1860-1960*, cit., p. 270.

57 Prefettura di Teramo, 16 luglio 1914, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, cat. G1 (1912-1945), b. 190, f. 445, s. fasc. 16.

58 Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla ‘settimana rossa’ alla Grande guerra*, cit., p. 177.

59 Ministero degli Interni, Roma, 29 luglio 1914, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, cat. G1 (1912-1945), b. 190, f. 445, s. fasc. 16.

60 Prefettura di Teramo, 13 agosto 1914, al ministero degli Interni, Ivi

61 Prefettura di Teramo, 19 ottobre 1914, telegramma al ministero degli Interni, Ivi

62 Prefettura di Teramo, 18 dicembre 1914, al ministero degli Interni, Ivi

notevoli e l'aspetto militare prende il sopravvento sul resto. Lo sforzo logistico-organizzativo della guerra è soprattutto basato sul trasporto ferroviario, con quello che ne consegue: ben 4.464 treni vengono messi fin da subito a disposizione dell'esercito; la politica di inasprimento delle tariffe prosegue ininterrotta; la direzione rifiuta ancora una volta di contrattare i miglioramenti economici per il personale; il ministro dei LL.PP. proroga la scadenza dei lavori della Commissione reale al 30 aprile 1915, poi al luglio 1916; nessun miglioramento sugli orari di lavoro, tanto che, ad esempio, per il personale di macchina vengono stabiliti limiti della giornata lavorativa da 10 a 12 ore e sei turni di notte consecutivi; di prevenzione non si parla e l'assistenza sanitaria per malattia e infortuni è in pratica inesistente<sup>63</sup>. Inoltre, sia in seno al movimento socialista che nelle file delle organizzazioni sindacali si manifestano le prime divisioni con il sorgere di posizioni interventiste favorevoli alla guerra, vista come veicolo di rivoluzione. Nel settembre, a Parma, nel corso del consiglio generale dell'USI il gruppo dirigente apertamente interventista viene sostituito dalla componente anarchica antimilitarista e viene eletto segretario Armando Borghi<sup>64</sup>. Anche nello SFI si registrano alcune defezioni sul fronte antimilitarista, ma, nel suo complesso, il sindacato rimane solidamente ancorato su posizioni pacifiste e antibelliciste, conservando una grande capacità di consenso e di organizzazione tra i lavoratori delle strade ferrate. Il Cc si pronuncia decisamente contro la guerra, dichiarandosi pronto ad avviare tutte le forme di lotta necessarie per opporvisi appellandosi agli «interessi generali del proletariato»<sup>65</sup>. In questo senso lo SFI partecipa attivamente alle campagne nazionali antimilitariste promosse da PSI e USI (15 novembre 1914, 21 febbraio 1915), con l'organizzazione di decine e decine di comizi in tutto il paese. Nel sindacato, l'atteggiamento più intransigente si registra fra gli anarchici. Castrucci e Signorini, con il loro instancabile attivismo ne sono un chiaro esempio: ambedue saranno arrestati con l'accusa di aver propagandato tra i ferrovieri il sabotaggio delle linee<sup>66</sup>. Della stessa portata è l'impegno personale di molti altri agenti, impegno diffuso a livello di base contro la guerra e di condanna all'interven-

63 Si veda G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, cit., p. 163-167.

64 Su Armando Borghi si veda DBAI, vol. I, pp. 228-236.

65 Cfr. *Il proletariato italiano contro la guerra*, «La Tribuna dei Ferrovieri», in E. PETRUCCI, *Il lavoro, la guerra e il ventennio fascista*, cit., p. 120.

66 Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, cit., p. 174.

tismo, spesso circoscritto all'azione individuale ma che va ben oltre il contenuto degli stessi comunicati ufficiali delle categorie, prudentemente misurati a causa della nuova situazione. A Sulmona la PS sequestra copie del foglio *I ferrovieri d'Italia*, «stampato alla macchia» e distribuito clandestinamente il 26 luglio<sup>67</sup>. Per la diffusione di materiali a stampa clandestini i sospetti della polizia cadono immediatamente su Castrucci e sulla sua fitta rete di relazioni e collegamenti: «sta circolando nell'ambiente ferroviario un opuscolo stampato alla macchia invitante i ferrovieri allo sciopero generale, da attuarsi al momento in cui l'Italia abbia ad impegnarsi nel conflitto europeo [...]. L'ordine dello sciopero dovrebbe partire da Pisa»<sup>68</sup>. Sempre a Sulmona si tiene il pubblico comizio per le vittime politiche, per i ferrovieri e contro il militarismo:

Presentati dal compagno Mazzini, parlarono Bonazzi e Pedrini fra le generali acclamazioni. Bonazzi commemorò Giovanni Jaures ed incitò i lavoratori ad un'opera vigile e cosciente onde non venire sopraffatti dagli avvenimenti che minacciosi si prospettano all'orizzonte. Lo seguì Pedrini con un magnifico discorso che fu un inno ininterrotto alla forza proletaria che si erge contro la forza del militarismo che minaccia la rovina della umana civiltà. Si commosse e commosse l'uditorio allorché tratteggiò il quadro desolante della guerra, sul cui sfondo le madri doloranti spargono le loro ultime lacrime. Ebbe una rampogna contro i servi del tedeschismo militarista ed elevò un inno al garibaldinismo che dette agli italiani una coscienza nazionale, atta a trasformarsi in coscienza libertaria e di classe. Terminò coll'esaltare la santità dei principi rivoluzionari che hanno conferma sugli avvenimenti odierni prospettando per il proletariato la tesi di forza. Che più ne ha vince. Il discorso di Pedrini interrotto più volte da scrosci di applausi e da una vera ovazione alla fine ha lasciato una profonda impressione<sup>69</sup>.

Lo spirito antimilitarista dei ferrovieri, specialmente in alcuni settori politici, continua a permanere anche a guerra iniziata, manifestandosi nel corso di convegni riservati tenuti dai dirigenti perché i pubblici comizi vengono proibiti. Tra il personale di

<sup>67</sup> Prefettura dell'Aquila, 29 luglio 1914, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1914, b. 27, f. D2-Aquila.

<sup>68</sup> In G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, cit., p. 174.

<sup>69</sup> *Per le vittime politiche e per i ferrovieri. I ferrovieri di Sulmona*, «L'Internazionale», 8 agosto 1914.

Sulmona, il dirigente SFI Carmine Guacci «fa propaganda antimilitarista, si insinua fra i manovali spiegando loro i teoremi della ribellione». La direzione generale FF.SS. informa addirittura di non avere «il tempo necessario per restare alle calcagna di detto agente per sorprenderlo in flagrante e poi denunciarlo». Retrocesso da macchinista a fuochista per lo sciopero del giugno 1914, «fu in questi ultimi tempi a funzionare, in caso di bisogno, anche da macchinista [...]. Ha nei suoi precedenti dimostrato di essere di idee eminentemente sovversive, di cui fa attiva propaganda, tanto più pericolosa in questo periodo critico»<sup>70</sup>. A San Vincenzo Valle Roveto, il conduttore Gino Corradetti si distingue per un'intensa ed intransigente propaganda antimilitarista e per l'organizzazione di svariati incontri privati e di pubbliche conferenze rivolte ai lavoratori della terra; la PS farà «proposta per il trasferimento del Corradetti perché fa propaganda pericolosa all'ordine pubblico»:

L'azione di detto capostazione acuisce i dissidi fra i diversi partiti e fomenta malumori e disordini. Egli, in una popolazione ignorante, fa attiva propaganda socialista, che, non compresa, ha come unico risultato l'eccitamento degli animi, del quale pare egli si compiaccia. È da considerarsi che la propaganda del signor Corradetti trova facile presa [...] e potrebbe in qualche momento dar luogo a qualche inconsulto ed improvviso tumulto.

Quando le ripercussioni economiche della guerra europea inizieranno ad avvertirsi gravemente nel paese con la penuria di materie prime e di generi alimentari di prima necessità, l'impegnarsi improvviso del costo della vita e un massiccio rientro degli emigrati, Corradetti riuscirà ad organizzare e a far funzionare positivamente una locale cooperativa di consumo tra i lavoratori:

La cooperativa di consumo istituita dal Corradetti ha spostato gravissimi interessi, poiché i tre quarti della popolazione sono ad essa iscritti, togliendo un guadagno non indifferente agli esercenti del luogo. Inoltre il Corradetti è riuscito in tal modo a costituire una forte organizzazione, a lui ligia nelle questioni politiche ed amministrative<sup>71</sup>.

<sup>70</sup> Su Carmine Giuseppe Guacci si veda DAA, *ad nomen*

<sup>71</sup> Gino Corradetti nasce a San Severino Marche il 21 ottobre 1879. Segretario della CdL di Caltanisetta nel 1908, «ascritto al Partito socialista [...] ha influenza sulla massa dei ferrovieri [...] riceve giornali sovversivi, fa propaganda attiva, specie tra i compagni

Non bisogna dimenticare che la guerra giunge in una regione già devastata dal tremendo terremoto di Avezzano del 13 gennaio 1915: «sconosciuta da tanto tempo per il suo sonno letargico, per la sua indifferenza alla solidarietà cogli altri lavoratori, per il suo contegno passivo riguardo alle organizzazioni e alle idealità di rivendicazione umana, la Marsica, causa il recente terremoto, si è fatta notare al mondo intero»<sup>72</sup>. Socialisti, anarchici, repubblicani, democratici e sindacalisti sono in prima linea nell'organizzare gli interventi di soccorso ai sinistrati e, per sensibilizzare l'opinione pubblica, costituiscono un comitato d'agitazione e organizzano diversi comizi di protesta contro il governo, carente nell'opera di soccorso. Particolarmente imponente il comizio organizzato a Sulmona il 3 febbraio per discutere gli interessi dei cittadini, i problemi del carovita e della disoccupazione e ottenere l'inclusione della cittadina tra i comuni danneggiati<sup>73</sup>. Presenti circa milleduecento persone, oratori D'Eramo, Trozzi, Guido Piccirillo e Guacci, che intervengono rispettivamente per i repubblicani, socialisti, radicali e, l'ultimo, per i ferrovieri e per gli anarchici: «fu violentemente attaccata l'autorità politica nonché quella comunale e provinciale e il deputato del collegio»<sup>74</sup>.

Nell'arco di tempo che separa la settimana rossa dall'entrata in guerra dell'Italia si registrano diverse iniziative categoriali, riu-

ferrovieri, ai quali speso ha tenuto delle conferenze nella propria casa e nella Società Riscatto ferroviario. Nel 1 Maggio [1908] si è fatto promotore della festa del lavoro». Nel febbraio 1910, «in occasione della commemorazione di Giordano Bruno, ha svolto un ordine del giorno di protesta contro il clericalismo e l'azione deleteria dei preti». Nell'ottobre è nominato segretario della CdL di Messina, «facendosi istigatore di scioperi di zolfatori e fornai e tentando far nascere tumulti col promuovere dimostrazioni ostili all'impresa di Tripoli [...] In qualità di segretario della Camera del Lavoro di Messina partecipa al congresso agrumario tenutosi a Palermo [7-8 ottobre 1911]. Tratta diversi argomenti intrattenendosi però sui bisogni della classe agrumaria e consigliando la resistenza ad oltranza alla ingordigia capitalistica». Nel marzo 1912 si trasferisce a Cagliari per organizzare «il movimento dei ferrovieri dell'isola [...] e dirigere l'agitazione del personale ferroviario per l'approvazione della legge su l'equo trattamento». Denunciato nel luglio «per aver trascinato i ferrovieri sardi ad un'azione complessiva di abbandono del lavoro». Nello stesso anno è nominato segretario della CdL di Cagliari. Deferito al Cg dello SFI nel 1913 «per aver organizzato un'associazione a parte dei ferrovieri sardi di cui ne è segretario, anziché incorporarli al Sindacato unitario dei ferrovieri italiani». Nel dicembre «invia un telegramma alla CdL di Parma per plaudire agitazione pro-Masetti». Nel maggio del 1914 è in Abruzzo, assegnato alla stazione di San Vincenzo Valle Roveto. Vi rimane fino al 1919. ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 41, f. 7.

<sup>72</sup> F. CAIOLA, *Note dalla Marsica, Paterno di Celano*, «Il Libertario», 20 maggio 1915.

<sup>73</sup> Cfr. *Cronache sulmontine. La protesta civica*, «L'Avvenire», 14 febbraio 1915. «Si è formato spontaneamente un comitato d'agitazione, costituito da cittadini di ogni partito e di ogni classe. Hanno avuto luogo sette comizi, ove un'immensa folla ha plaudito ai valorosi oratori [...] Sappiamo che altre e numerose manifestazioni si stanno preparando».

<sup>74</sup> In F. PAZIENTE, *I socialisti abruzzesi e il problema della guerra (1911-1917)*, «Rassfi», a. III, n. 2, 1982, p. 265.

nioni e convegni su tematiche professionali e specifiche, e, dal 28 febbraio al 4 marzo 1915, il VII congresso nazionale dello SFI di Ancona: nell'assetto organizzazione non si registrano cambiamenti radicali; la sede rimane ad Ancona, con uno SFI sindacalista ma autonomo, equidistante da USI e CGdL (alla fine del 1916 la sede del Cc verrà spostata a Torino)<sup>75</sup>. Sull'altro fronte, Raffaele De Corné viene nominato nuovo direttore generale dell'azienda, il secondo della storia delle ferrovie italiane. Dopo il 24 maggio, per il movimento operaio lo scenario muta profondamente. L'intera struttura delle ferrovie dello Stato viene militarizzata, anche perché le mutate esigenze logistiche della guerra moderna pongono subito in risalto l'importanza strategica del trasporto ferroviario. Tutto l'apparato economico e produttivo del paese passa sotto il controllo delle autorità militari; è la cosiddetta «economia di guerra», di cui lo stato diviene soggetto primario<sup>76</sup>. Per quanto riguarda l'attività e la vita quotidiana del personale non sono poche le novità e i cambiamenti introdotti dal nuovo regime in conseguenza delle trasformazioni nell'organizzazione del lavoro e nella struttura aziendale, con un coinvolgimento diretto delle strutture industriali, tecniche e scientifiche delle ferrovie nella produzione bellica o in ausilio delle autorità militari per studi, analisi e ricerche. In pratica, sia per quanto riguarda l'esercizio ferroviario in zona di guerra sia nella produzione di materiale bellico attraverso l'utilizzo delle officine e dei laboratori delle FF.SS., ai ferrovieri e alle ferrovie viene richiesto uno grande sforzo<sup>77</sup>. Su 156.000 agenti, 13.000 vengono richiamati alle armi e 70.000 vengono mobilitati al servizio delle forze armate<sup>78</sup>, con enormi costi che ricadono ovviamente sulle spalle dei lavoratori. Anche le relazioni tra azienda e sindacati sono fortemente influenzate dal clima bellico e dalla politica del governo nei confronti delle categorie militarizzate. La legislazione di guerra impone l'abolizione dello sciopero e la subordinazione dei rapporti di lavoro all'autorità militare; gli spazi di agibilità politica e sindacale si restringono notevolmente, tanto che a Castellamare Adriatico, ad esempio, al gennaio 1916, con la partenza di Pesaresi ed il trasloco del capotreno Monticelli «avvenuto nel maggio 1915, [la se-

75 Sull'andamento del congresso si veda G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, cit., pp. 177-180.

76 Sul rapporto tra sindacati, ciclo economico e Stato si veda A. PEPE, *La CGdL e lo Stato autoritario*, Ediesse, Roma, 1999, pp. 15-48.

77 Si veda A. GIUNTINI, *Le ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni (1905-1924)*, cit., pp. 33-35.

78 Cfr. E. PETRUCCI, *Il lavoro, la guerra e il ventennio fascista*, cit., p. 125.

zione SFI] non ha dato più segni di vita»<sup>79</sup>.

Nonostante le difficoltà, le limitazioni e le censure introdotte dalla guerra, l'attività del sindacato si orienta soprattutto a contrastare la politica repressiva dell'azienda nei confronti del personale ferroviario, attuata ora anche attraverso lo strumento dei tribunali militari. Lo SFI continua anche ad operare sulla questione ancora aperta dei licenziati per la partecipazione agli scioperi del 1907 e del 1914, sul fronte del carovita, che con la guerra colpisce i salari reali dei lavoratori, sulla questione degli infortuni e le malattie professionali, enormemente cresciuti con le peggiorate condizioni di lavoro, sull'igiene, inesistente nelle stazioni, nei treni e nei dormitori. Nel corso del 1916 si hanno le prime conclusioni dei lavori della Commissione reale, incaricata nel maggio del 1914 di varare la nuova organizzazione del personale. Le proposte sono fortemente criticate dallo SFI, dai macchinisti in particolar modo, che attendono ancora un cenno di risposta al memoriale del febbraio 1914, ma in generale dall'intera categoria, soprattutto per la parte dedicata alle condizioni economiche dei ferrovieri<sup>80</sup>. Il regolamento, fra l'altro, introduce anche elementi di novità l'elevamento del limite pensionabile, nuove norme per i passaggi di qualifica e gli inquadramenti stipendiali e, infine, niente di meno che l'obbligo di giurare fedeltà al re.

Nel convegno nazionale di tutti i segretari di categoria che lo SFI tiene a Torino dal 21 al 24 gennaio 1917 viene programmata la mobilitazione in vista dell'imminente approvazione del nuovo regolamento del personale. Il Comitato di studio del sindacato sulle conclusioni della Commissione reale, parti normativa ed economica, perfeziona le controproposte da presentare al governo (nel corso dell'anno per ben due volte una delegazione del sindacato si recherà al ministero dei Trasporti per la consegna delle controproposte SFI senza intermediari politici), riproponendo con forza la questione salariale e lo sfavorevole rapporto salario/carovita imposto dalla guerra; si dà il via quindi alla lotta per ottenere quei miglioramenti economici negati dalla Commissione reale<sup>81</sup>. Una prima mobilitazione nazionale viene attuata negli ultimi giorni di febbraio, dimostrando sia la diffusione di un malcontento ormai dilagante, sia la capillarità che lo SFI riesce a

<sup>79</sup> Prefettura di Teramo, 20 gennaio 1916, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, cat. G1 (1912-1945), b. 190, f. 445, s. fasc. 16.

<sup>80</sup> Sul nuovo regolamento del personale si veda E. PETRUCCI, *Il lavoro, la guerra e il ventennio fascista*, cit., p. 129-134.

<sup>81</sup> Sull'andamento del convegno si veda G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, cit., pp. 198-199.



mantenere nelle sue strutture periferiche e nei collegamenti. Lo stato di agitazione coinvolge tutte le categorie nelle località non soggette a regime di zona di guerra, in particolar modo nel meridione. Ovunque affollate riunioni di ferrovieri votano ordini del giorno di appoggio alle controproposte del sindacato e contro le conclusioni della Commissione reale; l'Abruzzo risponde all'appello con l'organizzazione dell'assemblea e del comizio ad Avezzano. Nel luglio si registra una seconda ondata di manifestazioni di protesta contro il carovita; ad un aumento del costo della vita del 90% il nuovo regolamento risponde con incrementi in misura massima del 40%, mentre il sindacato chiede l'attuazione di provvedimenti economici speciali e immediati per tutti i ferrovieri, anche per gli avventizi e per i militari; in quest'occasione, le forze del proletariato ferroviario regionale vengono concentrate per la manifestazione di protesta di Sulmona<sup>82</sup>. Il 13 agosto 1917 il nuovo regolamento viene approvato, introducendo alcuni miglioramenti economici richiesti dal movimento sindacale, tra cui un sensibile aumento dei minimi e massimi stipendiali. Ma i problemi reali sono evidentemente altri. Gli inadeguati miglioramenti rispondono alla logica dell'emergenza bellica, che impedisce di contrattare con la controparte secondo condizioni di «normalità»; lo SFI decide quindi di rimandare il contenzioso alla fine della guerra. Alle questioni del pane e del lavoro si aggiungono poi gli entusiasmi per le prime notizie che arrivano dalla Russia rivoluzionaria, un detonatore non trascurabile, mentre, dal 22 al 26 agosto si verifica l'insurrezione di Torino. Nel bilancio di queste giornate vi sono 50 morti fra i manifestanti e 10 nella forza pubblica, oltre a 200 feriti e più di 800 arrestati. Gli scontri con la forza pubblica, le barricate nella cintura operaia, gli assalti collettivi ai forni e ai negozi di derrate alimentari sono manifestazioni originate dalla fame e in odio ai duri sacrifici imposti al popolo a causa della guerra, ma anche il risultato di un paziente lavoro di propaganda e di cospirazione antimilitarista<sup>83</sup>. A questa non erano stati estranei i ferrovieri, soprattutto la buona fetta dei sindacalisti rivoluzionari e degli anarchici, così come sono ora coinvolti in prima persona nelle agitazioni popolari per la pace e contro la guerra ma anche nella cospirazione rivoluzionaria. Il controllo da parte delle autorità cresce, nel timore di nuovi focolai di agitazione o di uno sciopero generale. All'Aquila massima sorveglianza

<sup>82</sup> Ivi, p. 199

<sup>83</sup> Si veda L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, cit., p. 23.

per il macchinista Giuseppe Mezzalira e per il fuochista Olindo Pero, entrambi trasferiti nel capoluogo abruzzese da Venezia; il primo è «attivo propagandista di miglioramenti economici nella classe del personale di macchina», il secondo «a Venezia faceva parte del circolo fra macchinisti e fuochisti»; i due figurano fra i firmatari di una circolare del Comitato d'azione internazionalista anarchica (CAIA) a favore degli internati e detenuti politici e attivisti dello comitato clandestino stesso<sup>84</sup>. Dopo circa un mese viene trasferito nel capoluogo di regione anche Francesco Gradogna, capoconduttore originario di Foggia, in precedenza già trasferito da Milano a Verona, dove si era distinto «per i suoi principi avanzati e perché attivo agitatore. Anche a Milano e a Foggia professava principi sindacalisti, ed era uno dei più ferventi soci del Sindacato ferrovieri italiani, di cui era attivo propagandista. Durante la sua permanenza a Verona fece sempre opera sovversiva e contraria alla guerra»<sup>85</sup>.

Il giorno stesso in cui prende il via l'insurrezione, a Torino si concludono i lavori dell'VIII congresso nazionale dello SFI. Ancora una volta ad animare il dibattito dei delegati è la questione dell'autonomia dalle due centrali sindacali, e ancora una volta la maggioranza dei delegati si esprime per una autonomia assoluta<sup>86</sup>.

Con lo sfondamento austriaco dell'ottobre 1917 e il ripiegamento sul Piave il paese subisce un grande *shock*. I prefetti, in concomitanza del rovescio militare di Caporetto, temono un'azione di sabotaggio da parte dei ferrovieri che, travalicando ogni prudente neutralismo, crei le premesse e le condizioni favorevoli all'insorgere dei moti rivoluzionari simili a quelli che si stanno verificando in Russia<sup>87</sup>. La realtà non è ovviamente proprio in questi termini, tanto che per i dirigenti dello SFI è elemento primario innanzitutto ristabilire le condizioni umane necessarie al ripristino di una dialettica sindacale fuori dall'emergenza. In questo senso, sotto la regia di Angelo Mazzetta – membro del Cc anconetano nel 1914, arrestato dopo i moti della settimana

84 ASAg, Fondo questura, cat. A8, b. 121, f. 18; Giuseppe Mezzalira, nato a Venezia il 6 novembre 1879. Ivi, b. 59, f. 30; Olindo Pero, nato ad Alessandria il 22 marzo 1888. Nel 1920 viene trasferito ad Ancona. Sull'attività del CAIA, sull'organizzazione degli anarchici italiani durante gli anni del conflitto e sui due convegni nazionali clandestini (1916 e 1917) si veda L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, cit., pp. 18-24.

85 ASAg, Fondo questura, cat. A8, b. 81, f. 16. Francesco Paolo Gradogna, nato il 7 luglio 1883 a Foggia.

86 Sull'andamento del convegno si veda G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dalla 'settimana rossa' alla Grande guerra*, cit., pp. 201-206.

87 Ivi, p. 211.

rossa, riammesso in servizio nel 1916 e quindi trasferito in Abruzzo – si tiene il 27 novembre 1917 l'assemblea dei ferrovieri di Castellamare Adriatico. Il lavoratori del trasporto su rotaia impiegati nella cittadina adriatica, «udita l'ampia e dettagliata relazione del compagno Mazzetta circa le principali innovazioni contenute nel nuovo regolamento sul personale, che costituiscono una turlupinatura», e preso atto delle richieste già avanzate dalla Commissione dello SFI per l'aumento dell'indennità caroviveri, fissato in 75 lire mensili per gli stipendi annui fino a 3.000 lire e a 60 lire per quelli superiori, «onde mettere in grado i ferrovieri tutti di mangiare a sufficienza e vestirsi ed alloggiare alla meno peggio», deliberano all'unanimità: «di soprassedere, dato l'attuale momento su qualsiasi giudizio inerente all'applicazione del nuovo regolamento» e di «rendersi solidali con la commissione del Sindacato ferrovieri italiani per la richiesta di aumento del caro-viveri nella misura sopra indicata»<sup>88</sup>. Passando al secondo punto previsto all'ordine del giorno, distinguendosi ancora una volta sul terreno della solidarietà e dell'impegno per la pace, i ferrovieri di Castellamare Adriatico deliberano di sostenere gli abitanti delle zone di guerra e di far fronte in qualche modo alla tragica condizione determinatasi con l'invasione dei territori nazionali stabilendo: «di rilasciare, a pro di essi, una giornata di paga; di far costruire provvisoriamente n. 100 brande onde sopperire i bisogni più urgenti; di consegnare le brande stesse al Comitato locale per i profughi qui destinati; di aprire per altri bisogni impellenti una libera sottoscrizione allorquando saranno pagate le gratificazioni dipendenti dalle economie conseguite nell'esercizio 1916-1917 (punti di merito)»<sup>89</sup>. Ultimo punto all'ordine del giorno riguarda il caro-vita, effetto inevitabile della guerra che ora affligge letteralmente le famiglie dei lavoratori d'Europa e su cui da tempo monta la protesta del personale ferroviario italiano. Ed è in casi come questo che emerge il coinvolgimento e la portata del loro impegno nelle lotte territoriali e nelle vertenze locali:

Constatando ancora una volta che malgrado le più vive proteste della classe ferroviaria e le critiche della stampa, le autorità municipali non si sono mai sufficientemente occupate e preoccupate delle questioni annonarie, specialmente per quanto riguarda la

<sup>88</sup> Cronaca degli Abruzzi. (Per telegrafo e per telefono dai corrispondenti del 'Messaggero'). Castellamare Adriatico. Adunanza di ferrovieri, «Il Messaggero», Roma, 2 dicembre 1917.

<sup>89</sup> Ibidem

somministrazione della pasta, del riso, olio, lardo e di altri generi di primissima necessità, che altrove non sono mai mancati, mentre qui ve ne è stato sempre difetto; rilevando che le autorità comunali con il progettato ente dei consumi, per il quale già da parecchi mesi fu fatto l'atto costitutivo, hanno inteso soltanto di illudere la cittadinanza; [i ferrovieri di Castellamare Adriatico riuniti in assemblea ]ad unanimità di voti deliberano di nominare, come nominano, una commissione con l'incarico di far presente, con apposito memoriale, al capo compartimento di Ancona, le condizioni critiche in cui trovansi i ferrovieri tutti e la cittadinanza per la insipienza e l'incapacità delle suddette autorità comunali, invocando provvedimenti atti a far cessare fra il personale ferroviario i motivi del giusto risentimento<sup>90</sup>.

La guerra si avvia verso il suo ultimo anno. Lo SFI non ha mai smobilitato, anzi; alle condizioni imposte dalla militarizzazione della rete, alla gestione autoritaria seguita dall'azienda, al clima di stanchezza e alle misere condizioni di vita imposte dalla guerra il sindacato ha sempre risposto ingaggiando coraggiose battaglie per le rivendicazioni morali ed economiche dei ferrovieri, mantenendo sempre alta la bandiera dell'antimilitarismo, del pacifismo e della solidarietà di classe.

90 Ibidem

## Il biennio rosso

### *Il dopoguerra*

Al termine del conflitto, lo SFI si ritrova al pari della Federazione italiana operai metallurgici (FIOM)<sup>1</sup> a riprendere il suo ruolo di avanguardia nella classe lavoratrice italiana. Tre anni di guerra e di dura militarizzazione del rapporto di lavoro in ferrovia non erano riusciti a fiaccare le categorie, vero cuore pulsante dell'intera struttura sindacale che, per tutto il 1918, riescono a tessere una fitta rete organizzativa di collegamenti a carattere territoriale sia locale che nazionale. Nei vari convegni di categoria il personale degli scambi, della manovra, i verificatori e gli untori, gli impiegati e gli operai, gli addetti alle merci e alle sale, il personale viaggiante, i macchinisti e fuochisti, esprimono piattaforme e memoriali che, con la richiesta di un miglioramento strutturale delle condizioni di vita, contengono indirizzi di lotta e parole d'ordine all'insegna dell'unità e della solidarietà di classe. Viene prodotto un esteso ventaglio di rivendicazioni categoriali, le quali vanno a formare la base dell'articolata piattaforma rivendicativa che il sindacato porterà avanti nel dopoguerra. Tra le richieste più diffuse spiccano quella di un mutamento del regolamento approvato nel 1917 e la conquista delle 8 ore, obiettivo storico del movimento operaio. Mentre la guerra strazia ancora l'Europa, i ferrovieri italiani sono praticamente tra i primi nel movimento sindacale a riprendere concretamente l'attività rivendicativa; in ogni sezione si moltiplicano le iniziative di protesta per la riassunzione dei licenziati e, soprattutto, sul carovita e le disperate condizioni economiche in cui versano i ferrovieri con le loro famiglie. Il quadro sociale italiano risulta assai mutato dalle conseguenze del lungo conflitto mondiale. Nei centri urbani è aumentata la popolazione di salariati in conseguenza dell'incremento dei posti di lavoro nelle fabbriche, nella pubblica amministrazione e nei servizi generato dalla produzione richiesta dalla guerra e dalla nuova organizza-

<sup>1</sup> Per una storia della FIOM si vedano: M. ANTONIOLI, B. BEZZA (a cura di), *La FIOM dalle origini al fascismo 1901-1924*, De Donato, Bari, 1978; M. ANTONIOLI, *Sindacato e progresso. La FIOM tra immagine e realtà (1901-1914)*, Franco Angeli, Milano, 1983.

zione dello Stato; il numero del personale delle FF.SS. registra a sua volta una crescita consistente, passando da 156.610 a 180.409 unità, con un incremento di 23.709 agenti, in prevalenza avventizi. Ma la guerra ha falciato i salari, con un aumento del costo della vita che all'ottobre 1918 risulta aumentato fino al 180% in più rispetto al 1912; il tenore di vita è di molto peggiorato, tanto che per l'operaio e l'impiegato le spese per l'acquisto del carbone, della legna e degli indumenti per l'inverno è diventato insostenibile a causa dei prezzi aumentati vertiginosamente<sup>2</sup>. Uno stato di cose che stimola fin da subito lo SFI ad elaborare e a sostenere l'introduzione di automatismi di salvaguardia salariale, attraverso una regolamentata revisione periodica della indennità, in ragione sia delle oscillazioni medie dei prezzi dei generi di prima necessità sia del numero di conviventi a carico del lavoratore<sup>3</sup>.

Il sindacato ottiene alcuni successi immediati quali la riammissione in servizio dei licenziati per gli scioperi del 1907 e del 1914, il condono delle punizioni maturate dal personale ferroviario a partire dall'esercizio di Stato e, sul fronte economico, l'aumento di alcune indennità richieste dai macchinisti. La ripresa dell'attivismo sindacale avviene in un clima di generale ripresa del movimento di classe, all'interno del quale si accentuano posizioni apertamente rivoluzionarie e si genera un clima d'attesa per un'imminente «soluzione risolutiva» per l'emancipazione del proletariato. Con la forte ripresa della mobilitazione delle varie categorie del personale ferroviario, lo SFI convoca a Roma nel luglio 1918 il Consiglio generale che pone al centro delle future iniziative sindacali il tema delle 8 ore e la riforma del regolamento del 1917. Nel mese di dicembre l'assise dei ferrovieri pone anche con forza il problema del ripristino delle libertà sindacali e della fine delle restrizioni imposte nel periodo bellico. In particolare i ferrovieri chiedono: abolizione della censura, libertà per tutti gli internati e carcerati per motivi politici, riconoscimento dello SFI da parte del governo e dell'amministrazione ferroviaria, smobilitazione e smilitarizzazione di tutti i ferrovieri, 8 ore giornaliere, abolizione dell'articolo 56, nomina di una commissione incaricata di recepire le proposte dello SFI per la riforma del re-

<sup>2</sup> Per una storia economica dell'Italia del dopoguerra si veda *Storia d'Italia*, vol. IV, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 1, Giulio Einaudi, Torino, 1975, pp. 220-247. Per una storia politica e sociale del periodo si veda *Storia d'Italia*, vol. IV, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 3, Giulio Einaudi, Torino, 1976, pp. 2059-2085. Sulla condizione del proletariato italiano del dopoguerra si veda A. PEPE, *La CGdL e lo Stato autoritario*, cit., pp. 49-53.

<sup>3</sup> Si veda G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, in M. ANTONIOLI, G. CHECCOZZO (a cura di), *Il Sindacato ferrovieri italiani dalle origini al fascismo 1907-1925*, cit., pp. 214-215.

golamento del 1917<sup>4</sup>. Com'è evidente, si tratta di un fitto programma che costituirà un autentico volano per l'imminente stagione di lotte. Il Cg riconferma anche la piena adesione del sindacato al fronte rivoluzionario proletario, cui ora aderiscono PSI, CGdL, Lega dei Comuni socialisti, Lega delle cooperative. Con la fine del 1918 tutte le organizzazioni proletarie trovano un punto unificante nell'obiettivo della costituente proletaria, che nel programma pone obiettivi quali l'abolizione di ogni potere arbitrario dello Stato, disarmo totale, autodecisione dei popoli e ritiro delle truppe inviate dalle potenze occidentali contro la Russia sovietica, giornata di 8 ore, socializzazione delle terre, controllo operaio nella gestione delle fabbriche, elevamento del grado di cultura proletaria ed educazione laica.

Nell'estate del 1919 scoppiano ovunque i moti per il carovita, che si estendono in tutto il paese vedendo la partecipazione attiva di molti ferrovieri. Le proteste, a carattere prevalentemente cittadino, vanno a sommarsi alle forti agitazioni sociali che dalla primavera erano esplose nelle campagne. Nell'aprile, con il congresso di Firenze si costituisce su prospettive apertamente rivoluzionarie l'Unione comunista-anarchica italiana (UCAI, poi Unione anarchica italiana, UAI); il congresso dichiara praticamente concluso il tempo dei dibattiti e delle polemiche interne come quello dei comizi caotici e delle inconcludenti manifestazioni di protesta: per gli anarchici è giunto il momento di armarsi e di concentrare le forze per dare battaglia al primo momento opportuno<sup>5</sup>. Il PSI, dal suo canto, dominato ormai dalle correnti massimaliste si propone di coordinare e dirigere le manifestazioni di malcontento popolare e di incanalarle verso il programma massimo dell'espropriazione capitalistica borghese, con l'obiettivo della repubblica socialista da realizzarsi attraverso la dittatura del proletariato e la socializzazione dei mezzi di produzione.

Il 1919 è anche l'anno in cui lo SFI, in mutate condizioni di agibilità politico-sindacali, tiene a Torino il suo IX congresso nazionale, presentandosi forte di un larghissimo consenso tra i fer-

4 Cfr. «Avanti!», Milano, 11 dicembre 1918, in G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., p. 218.

5 Sull'andamento del congresso si vedano: *Convegno degli anarchici italiani*, «Il Libertario», 17 aprile 1919; *Le risoluzioni del Congresso Anarchico di Firenze*, «Volontà», 1 maggio 1919; G. BERTI, *Errico Malatesta e il movimento anarchico italiano e internazionale (1872-1932)*, cit., pp. 607-615; G. CERRITO, *Il ruolo della organizzazione anarchica*, Samizdat, Pescara, 2002, pp. 53-72; L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, cit., pp. 25-30; V. MANTOVANI, *Mazurka blu*, 2 voll., Samizdat, Pescara, 2002, pp. 69-72; G. SACCHETTI, *Sovversivi in Toscana (1900-1919)*, Altre Edizioni, Todi, 1983, pp. 107-113.

rovieri e con una struttura sindacale capillare e geograficamente molto diffusa. Augusto Castrucci, Enzo Fantozzi, Angiolo Sbrana e Camillo Signorini sono le figure che ancora emergono nel dopoguerra; tutti dirigenti di riferimento e tutti aderenti al movimento anarchico, sindacalisti che hanno maturato una lunga esperienza di lotta e di contrattazione al fianco delle maestranze ferroviarie. Per la sezione di Sulmona partecipa ai lavori il ferroviere Carmine Fulgione. Il congresso riconferma l'autonomia del sindacato da USI e CGdL e trova i ferrovieri già in fermento, in attesa delle risposte al memoriale presentato all'azienda sin dal mese di febbraio, nel quale, tra i punti in comune, risultanti di istanze collettive e diversificate provenienti dalle singole categorie<sup>6</sup>, spiccano: riconoscimento ufficiale dello SFI, 8 ore, rappresentanze del personale, abolizione delle restrizioni politiche e sindacali, riforma del regolamento del 1917, pensioni, case per i ferrovieri. Nel congresso si elaborano anche le richieste di assistenza sanitaria in forma gratuita, paga durante i primi tre giorni di malattia, indennità malaria, igiene e nuovi dormitori. Ad una commissione mista azienda-SFI, detta «dei 16», viene dato l'incarico di affrontare le questioni relative agli aumenti di stipendio da erogare nel corso del 1919 e le modifiche del regolamento del 1917, soprattutto nelle parti relative a immissioni in ruolo, periodo di prova, modalità di reclutamento, avventiziato, valutazione delle campagne militari a fini pensionistici. Negli ultimi mesi dell'anno la sede centrale dello SFI viene trasferita da Torino a Bologna<sup>7</sup>.

### *Sezioni e gruppi*

Ai primi del 1919, la struttura organizzativa dello SFI si articola complessivamente in sezioni e gruppi, rispettivamente 50 e 1.800, e in 10 commissioni di categoria; per le province abruzzesi si ha un quadro sostanzialmente così delineato.

### *Aquila*

Ad eccezione di una piccola cellula di ferrovieri anarchici stretta attorno ad Antonio Cera<sup>8</sup>, il gruppo SFI dell'Aquila è a stragrande maggioranza composto da ferrovieri massimalisti. Il conduttore

<sup>6</sup> Sui memoriali di: macchinisti e fuochisti, personale viaggiante, personale degli scambi, della manovra e verifica, manovali, movimentisti, impiegati, ferrovie delle secondarie, avventizi, si veda G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., pp. 263-271.

<sup>7</sup> Sull'andamento del convegno si veda Ivi, pp. 223-230.

<sup>8</sup> ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 143, f. 24. Antonio Cera, nato a Montecompatri.



Guido Costantini viene nominato capogruppo: «ha spiegato sempre e spiega tuttora attività sovversiva, facendo ovunque propaganda e tenendo anche convegni e piccole segrete riunioni con elementi affiliati ai partiti sovversivi [...] Ha sempre rappresentato i ferrovieri aquilani al Sindacato Rosso [...] È persona intelligente, capace di sovvertire le masse anche in ambienti di una certa cultura. Per quanto sopra, si ritiene pericoloso e quindi è opportuno schedarlo regolarmente»<sup>9</sup>. I ferrovieri del capoluogo possono contare sull'appoggio politico dei riformisti di Lopardi, dei massimalisti di Mario Cavarocchi<sup>10</sup>, e, dal 1920 dei militanti del gruppo comunista-anarchico *Sorgiamo!*, aderente alla Federazione anarchica abruzzese (FAA, costituitasi con il convegno anarchico di Sulmona del 20 maggio)<sup>11</sup> e all'UAI.

Ad Avezzano, «quasi tutto il personale della stazione e del deposito è di colore leninista»<sup>12</sup>.

A Sulmona, la sezione SFI più numerosa e combattiva d'Abruzzo è diretta da una salda *leadership* di sindacalisti anarchici, tra cui si distinguono: il macchinista Quirino Perfetto<sup>13</sup>, segretario regionale per tutto il biennio rosso nonché *leader* del locale gruppo anarchico *I Liberi*, segretario della FAA, in collegamento con i dirigenti dell'UAI e con gli esponenti più in vista del movimento anarchico italiano:

[Sottoprefettura di Sulmona ]. Comunico che realmente il macchinista Perfetto Quirino è un attivo propagandista di agitazioni fra i ferrovieri di Sulmona. Come ebbi già a segnalare con miei precedenti rapporti il Perfetto è segretario della locale sezione del Sindacato ferrovieri, ed in tale qualità ed anche perché è un tipo piuttosto prepotente, s'impone alla massa ferroviaria della quale una buona parte non lo osteggia per tema di rappresaglie. È iscritto al partito anarchico ed è segretario della Federazione anarchica abruzzese e per tale ufficio è in corrispondenza con gli anarchici più in vista degli Abruzzi [...]. È anche corrispondente da Sulmona del giornale anarchico «Umanità Nova»<sup>14</sup>;

<sup>9</sup> Ivi, b. 90, f. 5. Guido Costantini, nato all'Aquila il 20 ottobre 1879. Verrà licenziato nel gennaio 1924.

<sup>10</sup> Mario Cavarocchi nasce a Jesi il 6 dicembre 1889. Nel 1920 è segretario della FGS aquilana. L'anno successivo è per qualche tempo segretario della CdL di Trieste. Futuro *leader* del movimento comunista regionale. Cfr. Ivi, b. 112, f. 31

<sup>11</sup> Sul movimento anarchico regionale si veda E. PUGLIELLI, *Il movimento anarchico abruzzese 1907-1957*, Textus, L'Aquila, 2010.

<sup>12</sup> ACS, CPC, b. 3857, f. [Perfetto Quirino]

<sup>13</sup> Su Quirino Perfetto si veda DAA, *ad nomen*

<sup>14</sup> ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 59, f. 24.

il macchinista Amedeo Moscardini, «assieme al noto Perfetto Quirino, è un attivo propagandista di agitazioni per la classe dei ferrovieri»<sup>15</sup>; il fuochista Jafet Toro, «fra i più attivi propagandisti di agitazioni fra la classe dei ferrovieri»<sup>16</sup>; il macchinista Camillo Fiorentini, «attivo propagandista ed animatore. Nella massa ferrovieri [ha] molto ascendente e dai suoi compagni di fede e di lavoro la sua parola [viene] assai ascoltata, e la propaganda di idee comuniste ch'egli [fa] nelle riunioni e alla spicciolata [riesce] a creare nuovi proseliti»<sup>17</sup>; il macchinista Luigi Rossi, che «ha partecipato a tutte le manifestazioni sovversive ed ha sempre cercato di inculcare fra la massa ferroviaria idee e principi contrari alla monarchia ed all'attuale governo»<sup>18</sup>. Questa loro doppia militanza, nello SFI e nel movimento anarchico, sarà decisiva nel far procedere in maniera complementare rivendicazioni di classe e strategia politica, occupandosi in maniera esemplare degli interessi diretti dei lavoratori e, al contempo, della distruzione dell'attuale sistema di proprietà e distribuzione, della totale trasformazione cioè della società e della sua riorganizzazione su basi comuniste ed antiautoritarie. Al loro fianco sono attivi: il controllore Enrico Roesler, socialista, propagandista SFI, arrestato per disfattismo durante gli anni del conflitto<sup>19</sup>; il capostazione di Pratola Peligna Vincenzo Scapatucci<sup>20</sup>, che «professa idee anarchiche ma si è associato ai socialisti massimalisti dei quali è compagno indivisibile sia nelle loro conferenze che nei comizi, nelle riunioni, nelle elezioni, ove porta sempre la sua parola audace, ed aizza chi lo ascolta a fare di più dei loro propositi. [...] È anarchico convinto»<sup>21</sup>. Scapatucci si distingue durante i moti contro il carovita, che nell'estate 1919 dilagano in ogni località<sup>22</sup> e, per la provincia aquilana, raggiungono a Sulmona il culmine dell'intensità, con un'agitazione popolare di più giorni continuati che provoca addirittura le dimissioni della giunta comunale e la fuga del sindaco:

15 Ivi, b. 2, f. 36; b. 168, f. 55. Amedeo Moscardini, nato a Bribbona il 14 agosto 1892.

16 Ivi, b. 86, f. 20. Jafet Toro, nato a Cugnoli il 28 agosto 1901.

17 Ivi, b. 116, f. 21; Ivi, b. 168, f. 9. Camillo Maria Fiorentini, nato a Perugia il 27 novembre 1885. Passerà successivamente al PCdI.

18 Ivi, b. 25, f. 14. Luigi Rossi, nato a Sulmona il 19 novembre 1877. Passerà successivamente al PCdI.

19 Ivi, b. 124, f. 7. Enrico Roesler, nato a Roma il 29 maggio 1897.

20 Su Vincenzo Scapatucci si veda DAA, *ad nomen*

21 ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 65, f. 8.

22 Sui moti del 1919 si vedano: R. BIANCHI, *Pace, pane, terra. Il 1919 in Italia*, Odradek, Roma, 2006; P. MUZI, *I moti sociali in Abruzzo nel primo dopoguerra (1919-1920)*, «Rassfr», a. III, n. 3, 1982, pp. 453-503.

Il Sindaco divenne prigioniero dei dimostranti e fece buon viso a cattivo gioco, si sottopose, almeno apparentemente, alla volontà del popolo angariato che domandava giustizia contro gli affamatori e gli strozzini. Ricordiamo ancora le facce pallide esterrefatte di quei signori che reggono la baracca municipale. Quella sera che mentre la commissione discuteva sul calmiere, la massa popolare ruggiva nella strada come un uragano. La giunta comunale rassegnò le proprie dimissioni nelle mani del sottoprefetto imbellè, il panciuto sindaco se ne scappò spaurito e tremante, la città di Sulmona rimase senza testa [...]»<sup>23</sup>.

Si registrano manifestazioni e sassaiole contro le abitazioni dei commercianti e, quando il 25 luglio questi sparano sulla folla, è rivolta generale: la popolazione prende d'assalto le botteghe, saccheggia, impone i prezzi, requisisce e nomina i Commissari del popolo, in possesso delle chiavi dei negozi. Scapaticci viene nominato Commissario del popolo e, per le elezioni del 16 novembre 1919, candidato tra le file massimaliste del PSI<sup>24</sup>. Tiene diversi comizi elettorali in giro per l'Abruzzo<sup>25</sup>, mentre la redazione di «Abruzzo Rosso»<sup>26</sup> provvede a stilare un suo *curriculum vitae*:

Ferroviere ed organizzatore di razza, milita nel partito dal 1901; è conosciutissimo nell'ambiente ferroviario che lo ebbe sempre tra i più gagliardi e valorosi assertori dei diritti di classe nelle lotte sindacali. S'impone da parte nostra la presentazione perché la sua figura – che ha linee precise e robuste – non sfugga alla massa dei lavoratori che dovranno votare la lista socialista nella circoscrizione di Aquila. È una vittima della implacabile reazione che si annida nella direzione generale delle Ferrovie, dove è più che conosciuto per la sua... recidività negli scioperi ferroviari avvenuti nello scorcio che corre dal 1904 al 1914. I suoi traslochi per rappresaglia sono innumerevoli; prese parte nel movimento che fu denominato *settimana rossa*, e nel luglio scorso in Sulmona, in occasione dell'agitazione del caroviveri, fu uno dei

<sup>23</sup> Note *sulmonesi. Il Caroviveri a Sulmona*, «Abruzzo Rosso», numero unico, Aquila, 7 settembre 1919.

<sup>24</sup> Con le elezioni del 16 novembre cambia in Italia lo scenario politico. Votano 5.793.507 su 10.235.878 cittadini aventi diritto (56,6%). Il PSI diventa il primo partito, con il 32,4% (156 seggi), il Partito popolare il secondo (20,6%), conquistando 100 seggi; scendono i liberali, i repubblicani e i radicali.

<sup>25</sup> Cfr. *Da Castellamare Adriatico*, Ivi, 7 novembre 1919; *Da Raiano. Grandioso comizio socialista*, *Ibidem*

<sup>26</sup> Sul periodico cfr. SPAM, pp. 37-38.

Commissari del Popolo, ed ebbe le chiavi dei negozi. Ragioni più che bastevoli queste perché la borghesia... commerciale sulmonese, sollecitasse un altro e certamente non ultimo trasloco per lo Scapatucci. Ma il nostro compagno ha fatto il callo a queste vicende; non si milita in un partito come il nostro per non ricavarne almeno il vantaggio di poter guardare in faccia il nemico tranquillamente e disprezzarne le manovre odiose. Dovunque il compagno Scapatucci si trovò non dimenticò di essere buon socialista ed organizzatore, motivo per cui seppe guadagnarsi presto le ... simpatie del capintesta delle camorrette che lavorano si bene l'orticelli borghesi. Tanto vero che nel 1912 – gli esempi non guastano – trovandosi a Popoli, ruppe con tanto poco garbo le uova nel paniere di un galoppino dell'allora deputato Fusco, un tale Achille De Martinis che per mestiere ricorse al solito specifico portentoso: il trasloco. E Scapatucci rassegnato, ma niente affatto emendato, continuò sempre ininterrottamente il suo lavoro di organizzazione e di propaganda socialista, infischandosi profondamente delle persecuzioni dei grossi papaveri dell'amministrazione ferroviaria che lo amano come il fumo negli occhi. Perfetto tipo di lavoratore – è capostazione e tra i migliori per servizio – ha sposato con ardore la sua causa dei lavoratori, e tiene col pugno saldo, in alto, la fiammante bandiera del socialismo. Questo giornale che porta in cima al suo programma la più pura e la più bella formula rivoluzionaria che Lenin – il colosso della rivoluzione russa – ha resa concreta e reale, saluta e addita alle masse lavoratrici aquilane che credono al socialismo, il compagno Scapatucci, l'uomo che offre se stesso alla causa del proletariato che trionfalmente si avvia verso la sua dittatura<sup>27</sup>.

Quella delle candidature rappresenta anche l'occasione per denunciare i livelli di pura sopravvivenza in cui si ritrovano a guerra finita i dipendenti dell'azienda delle FF.SS. con le loro famiglie, rispetto all'aumento del costo della vita, che colpisce ormai da anni i ferrovieri come gli altri lavoratori. Al contempo, i ferrovieri sono e saranno costretti ad intervenire per replicare alle continue e sistematiche campagne denigratorie ed antisindacali orchestrate da governo e stampa borghese:

Alcuni di Sulmona, tre o quattro, di quelli che siedono per ventiquattrore della giornata in quel caffè, che per loro acquistò il nome

<sup>27</sup> *I nostri candidati*, «Abruzzo Rosso», 7 novembre 1919.

del 'caffè dei vagabondi', si sono permessi di presentarsi alla Direzione delle ferrovie e dichiarare che i carissimi compagni capo stazione Scapatucci, capo conduttore Narciso e conduttore Magrini sono tre anarchici teppisti pericolosi e che la cittadinanza reclama il loro allontanamento. Secondo gli affamatori del popolo, è teppista chi non è con loro e cioè colui che li smaschera e li addita al pubblico disprezzo. È teppista il galantuomo che non ruba, come loro, che non disonora la donna d'altri, come loro. A quelle facce di bronzo noi non sputiamo nemmeno in faccia perché il nostro sputo farebbe loro troppo onore. Gente sozza, uomini sporchi di tutte le nefandezze; buttate giù la maschera e scopritevi, combattete con armi leali. Vada ai nostri compagni l'attestato della nostra simpatia e di quelle della intera cittadinanza proletaria e cosciente. I loro onesti intendimenti, la loro coscienza candida e pura, sta molto al di sopra di quel fango che ancora per poco altro tempo insozza la nostra città. Alla gogna i vili!<sup>28</sup>

Bisogna precisare che quella dei ferrovieri è senza dubbio la categoria più colpita dalle campagne antioperaie e antisocialiste; e questo trova risposta almeno in un paio di fattori. Innanzitutto, è spesso l'adesione dei ferrovieri a determinare la riuscita o l'insuccesso di uno sciopero generale, così come, sul fronte interno, sono le loro agitazioni quelle che hanno ancora la capacità di provocare un'ondata di effetti dirompenti sugli equilibri politici del movimento sindacale. In secondo luogo, va presa in considerazione la natura stessa dei rapporti di lavoro dei ferrovieri; a differenza delle categorie operaie, in lotta contro il capitale privato, la controparte per ferrovieri è rappresentata dallo Stato liberale, di cui le ferrovie non sono altro che una delle sue più grandi imprese; ciò sta anche a spiegare il perché del prevalere di una maggioranza anarchica e sindacalista rivoluzionaria sia alla base che alla dirigenza del sindacato. Non stupisce, quindi, se nel settembre 1920, nel pieno degli scioperi, delle lotte antipadronali, delle agitazioni di piazza, dell'occupazione e degli esperimenti autogestionali di campi e officine di mezz'Italia, a ridosso delle elezioni amministrative il «borbonico» commissario di PS di Sulmona impedirà addirittura alle locali tipografie di stampare manifesti redatti dai ferrovieri che si ritrovano a dover smentire false notizie propalate ad arte ai contadini «ai quali si vorrebbe

28 *Da Sulmona. Ai vigliacchi*, Ivi, 25 settembre 1919.

far credere – e questo è assolutamente falso – che i ferrovieri abbiano deciso d’impedire la esportazione dell’uva e del mosto!»<sup>29</sup>

Complessivamente, la composizione del proletariato ferroviario di Sulmona risulta abbastanza politicizzata e rappresentativa di tutta l’area politica di riferimento dello SFI, con la presenza di compatti raggruppamenti di ferrovieri anarchici, sindacalisti rivoluzionari, socialisti delle varie correnti, repubblicani e, più tardi, comunisti. L’attività della sezione sarà continuamente spalleggiata e sostenuta anche nei momenti più difficili sia dai militanti del gruppo anarchico *I Liberi*, aderente alla FAA e all’UAI, sia da Mario Trozzi e da Manlio D’Eramo, nella loro duplice figura di dirigenti dei movimenti socialista e repubblicano e di avvocati; nelle sue lotte, la sezione vedrà anche la partecipazione di dirigenti nazionali del movimento sindacale italiano e, dal 1921, quella del locale movimento comunista.

### *Chieti*

Il gruppo SFI di Chieti è egemonizzato dai ferrovieri massimalisti che, nel corso del 1919, coordinati da Guido Torrese, sono tra i promotori della costituzione della Camera del Lavoro provinciale (inaugurata il 6 luglio) a fianco delle leghe di falegnami, calzolai, elettricisti e panettieri, delle associazioni di impiegati e salariati comunali e pensionati dello Stato, delle sezioni FIOM, postelegrafonici e gassisti, del gruppo tipografi e della cooperativa muratori<sup>30</sup>. Nella provincia teatina i ferrovieri costituiscono «la punta di diamante della coscienza e del movimento di classe»; le loro mobilitazioni riscuotono «totale e combattiva adesione soprattutto nei centri dove la loro presenza [è] maggiormente concentrata, cioè Lanciano, in cui i più forti [sono] i nuclei di dipendenti della Sangritana»<sup>31</sup>.

### *Teramo*

Nel gennaio 1919, infiltrati della PS informano le autorità che «fra qualche giorno la ricostituzione in Castellamare Adriatico della sezione del Sindacato ferrovieri sarà un fatto compiuto»; nel mese di maggio «l’associazione è sorta»<sup>32</sup>. La sezione si raf-

<sup>29</sup> *Pubblica Sicurezza e ... manovre elettorali*, «L’Avvenire», 10 ottobre 1920.

<sup>30</sup> Cfr. F. PAZIENTE, *Origini e sviluppo del movimento socialista in provincia di Chieti (1890-1921)*, «Rassf», a. V, n. 2, 1984, p. 117. Su Torrese si veda F. PAZIENTE, *Guido Torrese. Fondatore della Camera del Lavoro di Chieti*, Ires Abruzzo, Pescara, 2002.

<sup>31</sup> Cfr. C. FELICE, *La provincia di Chieti tra rivoluzione e reazione: appunti per un’analisi del primo dopoguerra*, «Rassf», a. II, n. 3, 1981, p. 26.

<sup>32</sup> Prefettura di Teramo, 5 maggio 1919, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, cat. G1 (1912-1945), b. 190, f. 445, s. fasc. 16.

forza nel corso dei moti popolari dell'estate 1919 e, nel suo insieme, risulta molto politicizzata e rappresentativa di tutta l'area politica di riferimento dello SFI, dagli anarchici ai socialisti ai repubblicani. Nella provincia «regna vivo malcontento a causa elevato prezzo generi prima necessità» e si registrano «grandi e violente sommosse dell'intera popolazione» e «manifestazioni tumultuose». La PS richiama l'attenzione sull'agitazione per il caroviveri intrapresa dai ferrovieri; i *leader* del locale movimento sindacale ferroviario gestiscono il comizio cittadino del 13 luglio e l'agitazione finisce per assumere «un vero e proprio carattere politico, per opera soprattutto di sovversivi»<sup>33</sup>. Il gruppo dirigente è composto da un misto di anarchici e massimalisti. Tra i primi spicca la figura di un fuochista e fabbro non ancora diciannovenne, Giuseppe Gialluca, «forse il personaggio più suggestivo» dell'antifascismo pescarese nell'emigrazione clandestina in Francia e poi nella rivoluzione anarchica del 1936 in Spagna<sup>34</sup>, e quella del fratello Renato, fuochista<sup>35</sup>. Tra i secondi, invece, ritroviamo vecchie conoscenze tra cui il verificatore Angelo Mazzetta, segretario sezione, «noto agitatore e corrispondente dell'Avanti», principale artefice della ricostituzione della sezione<sup>36</sup> nonché esponente del locale movimento politico socialista<sup>37</sup>, e il macchinista Bindo Pesaresi; entrambi agiscono «in modo pericoloso sugli animi di quella numerosa classe dei ferrovieri»<sup>38</sup>. La sezione avrà il sostegno politico di Attilio Conti, segretario della locale Camera del Lavoro confederale, dirigente del gruppo anarchico *Pisacane* e della FAA, e quello di Smeraldo Presutti, futuro *leader* comunista, ora dirigente della FGS e segretario della sezione socialista di Città Sant'Angelo<sup>39</sup>. Per le elezioni del novembre 1919, oltre a

33 Cfr.: ACS, MI, PS, Agr, cat. G1, 1919, b. 81; *Da Castellamare. Caro Viveri*, «Il Risorgimento d'Abruzzo», 29 giugno 1919; *La sommosa di Penne*, Ivi, 3 agosto 1919; *La nostra inchiesta sui fatti di Penne*, Ivi, 17 agosto 1919; *Cronaca Atessana. Il caroviveri*, *Ibidem*; *Caro Viveri in Abruzzo*, Ivi, 19 ottobre 1919. Sul periodico cfr. SPAM, p. 150.

34 Cfr. R. COLAPIETRA, *Pescara 1860-1960*, cit., p. 293. Su Giuseppe Gialluca si veda DBAI, vol. I, pp. 703-704.

35 Su Renato Gialluca si veda DBAI, vol. I, pp. 704-705.

36 Prefettura di Teramo, 5 maggio 1919, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, cat. G1 (1912-1945), b. 190, f. 445, s. fasc. 16.

37 Sull'attività politica nel PSI di Angelo Mazzetta si vedano: E. MARINARO, *Novembre 1920: la campagna amministrativa dei socialisti in provincia di Teramo*, «Rassfr», a. I, n. 3, 1980, p. 29; *Id.*, *L'unità socialista dei lavoratori abruzzesi nel 1921: fantoccio o realtà?*, «Rassfr», a. II, n. 3, 1981, p. 112; R. COLAPIETRA, *Pescara 1860-1960*, cit.

38 ACS, MI, PS, Agr, cat. G1, 1919, b. 81.

39 Nel gennaio 1921 Presutti viene nominato responsabile del Comitato comunista della provincia di Teramo e fiduciario per l'Abruzzo del Comitato sindacale comunista. Relatore al congresso costitutivo del PCdI di Giulianova. Nominato segretario della CdL di Castellamare Adriatico nel marzo 1921, incarico che manterrà per pochissimo tempo

Scapatucci il PSI candida anche un altro ferroviere, Getulio Dolci, di cui si ricordano i seguenti comizi elettorali del 2 novembre. Prima a Silvi paese, con Lidio Ettore<sup>40</sup>; poi a Teramo dove grazie all'adesione della Lega Proletaria si registra una partecipazione di più di seimila persone, intervenute ad ascoltare i candidati Dolci, l'operaio metallurgico Raffaele Valmaggi, Emidio Presutti, Cavarocchi ed Agostinone: «in chiusura prende la parola Attilio Conti, il quale fustigò la vile borghesia che non sapendo reagire apertamente e lealmente, dopo aver condotto il paese al disastro, cerca nei palleggiamenti elettorali e nei connubi innaturali, la forza per contrastare il passo al popolo che si avanza minaccioso. Ricordò come tutto questo sia inutile perché ormai il popolo è in cammino verso la redenzione, verso il trionfo dell'internazionale»<sup>41</sup>. Infine a Giulianova, «il centro del movimento rosso provinciale». Davanti a millecinquecento persone Alessandro Pica presenta il ferroviere candidato, «il suo potente e convincente discorso è continuamente interrotto da applausi interminabili»; subito dopo l'anarchico Conti inaugura la bandiera della Lega Proletaria: «il suo discorso rivoluzionario viene interrotto da applausi e da evviva Conti! [...] prosegue e termina inneggiando alla rivoluzione sociale. Tutti applaudono gridando: Viva la rivoluzione! viva il socialismo!. Terminato il comizio si forma il corteo che attraversa il corso al canto di *Bandiera Rossa*. Dalla sede della Sezione parlano Pica e Conti; invitando i lavoratori a sciogliersi! Giorno di rabbia e di paura per la borghesia tremenda. Il socialismo si afferma anche in Abruzzo»<sup>42</sup>.

### *Lo sciopero del gennaio*

Anche per i ferrovieri il 1920 è un anno di grandi lotte, condotte con energia e grande solidarietà di classe. Se dal punto di vista della politica generale e dei rapporti con il movimento rivoluzionario e di classe «il ruolo» dello SFI va via via assestandosi, sull'intervento sindacale diretto sulle tematiche tipiche del lavoro ferroviario, degli interessi delle maestranze e della contrattazione dei regolamenti esso esprime un'elevata competenza e una forte

perché inviato dal partito a dirigere la CdL di Ancona. Con Ettore Croce, Alessandro Pica e il ferroviere sulmonese Francesco Orsini riprende nel 1921 le pubblicazioni di «Abruzzo Rosso», rifondando il giornale col titolo «L'Abruzzo Rosso». Partecipa al IV Congresso dell'Internazionale comunista di Mosca. Su Presutti si veda F. TRIPOTI, *Smeraldo Presutti. Da Città Sant'Angelo a Mosca*, Samizdat, Pescara, 2004.

40 Cfr. *Comizio a Silvi*, «Abruzzo Rosso», 7 novembre 1919.

41 *La solenne proclamazione dei nostri candidati*, «Abruzzo Rosso», Ivi

42 *Danesi fischiato e sconfitto in contraddittorio*, Ivi



capacità di rappresentanza delle istanze di base. Una lunga storia di confronti diretti con l'azienda ferroviaria aveva forgiato una dirigenza sindacale di provata esperienza in grado di confrontarsi coi livelli più alti dell'azienda e, spesso, direttamente coi rappresentanti governativi. Come nel caso della commissione dei miglioramenti ai ferrovieri istituita nel 1919 dal governo Nitti, che vede lo SFI trattare direttamente col ministro dei Trasporti Giuseppe De Nava per l'applicazione delle 8 ore al personale<sup>43</sup>. Riprendono le trattative anche per il nuovo regolamento del personale, sulla base di un dettagliato memoriale presentato dallo SFI che ne prevede una radicale riforma. Il sindacato chiede ormai anche il riconoscimento del monopolio della rappresentanza sindacale della categoria, nonché l'istituzione di commissioni elette direttamente dal personale con funzioni di controllo sull'applicazione degli accordi stipulati e di contrattazione decentrata. Quest'ultima rivendicazione, ispirata da un nuovo modello, il socialismo dei consigli, tendente a costituire gli embrioni di una struttura democratica di base, si qualifica come autentica novità nel panorama sindacale italiano. La trattativa con lo SFI viene condotta direttamente dal ministro dei Trasporti Roberto De Vito e dal direttore delle FF.SS. Raffaele De Corné. In un clima di generale e crescente tensione politica, la stampa borghese inizia a scagliarsi duramente contro il potere dello SFI, accusando il potere politico di debolezza e di cedimento al «bolsevismo ferroviario». È a questo punto che, ad un tentativo del fronte governativo di imporre una soluzione limitata alla questione della rappresentanza del personale in seno al consiglio di amministrazione delle ferrovie, lo SFI interrompe le trattative e risponde chiamando lo sciopero generale. La stampa socialista aquilana leva immediatamente gli scudi schierandosi con i ferrovieri: «lo sfruttamento continuo che il governo ha usato verso i propri impiegati, la dura vita di lavoro e sacrifici di tutti gli addetti ai pubblici servizi, i patimenti di quattro anni di guerra che ha portato un accrescimento di lavoro nelle ferrovie e nelle poste, ed il logoramento nell'organismo degli impiegati, il caro vita ognora crescente, sono le cause alle quali deve imputarsi questo atto di ribellione verso i dirigenti del patrio governo. E non dimenticando una serie di promesse non mantenute, una continua e sempre menzognera politica di ripieghi e cuciture noi avremo trovato la causale, unica e diretta, dello sciopero postale-telegrafico e ferroviario»<sup>44</sup>. Il 20 gennaio 1920 i la-

43 Cfr. E. PETRUCCI, *Il lavoro, la guerra e il ventennio fascista*, cit., p. 143.

44 *Scioperi*, «L'Avvenire», 19 gennaio 1920.

voratori del trasporto su rotaia incrociano le braccia, iniziando uno dei più grandi scioperi generali mai organizzati dal personale ferroviario, con estese azioni di picchettaggio dei treni e degli impianti e numerose azioni di sabotaggio alla circolazione che rendono arduo l'utilizzo dei crumiri e dello stesso Genio ferroviario, vanamente inviato a sostituire il personale. Al fianco dei ferrovieri ci sono i dipendenti delle poste, in agitazione anche in Abruzzo già da tempo per i miglioramenti economici: il 5 gennaio attuano uno sciopero di 24 ore completamente riuscito nei comuni di Capestrano, Carapelle Calvisio, Castelvecchio Calvisio, Ofena e Villa Santa Lucia; il giorno successivo scioperano i ricevitori supplenti di Arischia e Barisciano; il 15 è la volta dei posteografici di terza categoria di tutta la provincia aquilana e dei portalettere e fattorini della città dell'Aquila<sup>45</sup>. Come spiegano le pagine dell'organo della federazione socialista provinciale:

I posteografici e i ferrovieri da molto tempo sono in fermento per una serie di riforme delle rispettive amministrazioni, e per un aumento di salari e stipendi che permetta loro di vivere decorosamente. Il dichiarato sciopero dei posteografici porterà nel paese un arresto completo, o quasi, di tutta quella tessitura di affari che solo colla posta e il telegrafo può avere vita. Se a questo sciopero si accoppierà quello dei ferrovieri allora la paralisi sarà completa e noi assisteremo ad una lotta ciclopica fra il governo borghese [...] e le organizzazioni di classe [...]. Il paese, quello composto dall'immensa schiera dei sfruttati e dei perseguitati, il paese dei lavoratori e produttori di ricchezza è coi scioperanti, disposto ad aiutarli e soccorrerli nella lotta che hanno intrapresa contro la tirannide di un governo che lesina un soldo a chi deve mangiare e che dà a piene mani a quei fornitori mai saturi di sopraprofiti di guerra e d'indennità per mancati contratti e tiene sotto le armi ancora 80 mila ufficiali, spendendo ancora circa 800 milioni al mese per l'esercito. Il paese guarda con simpatia gli scioperanti ed è pronto a tutto perché la lotta abbia il solo ed inevitabile epilogo: la vittoria dei posteografici, la vittoria dei ferrovieri<sup>46</sup>.

Fin da subito «giungono notizie allarmanti sullo sciopero ferroviario in Pratola Peligna», dov'è capostazione «il noto sovversivo» Vincenzo Scapatucci: «la stazione di Pratola venne trovata

45 ACS, MI, PS, Agr, 1920, b. 96.

46 *Scioperi*, «L'Avvenire», cit.

chiusa: aperta mediante scassinamento di una porta si costatò, oltre lievi danni, che le chiavi di tutte le porte erano state asportate, e che era stato interrotto il servizio telegrafico»<sup>47</sup>. A Sulmona, dove «la classe ferroviaria è numerosa e forma la gran maggioranza del partito socialista», lo sciopero è compatto, diretto da Quirino Perfetto e dai dirigenti della locale sezione SFI; al loro fianco D'Eramo e Trozzi<sup>48</sup>. La protesta si allarga a macchia d'olio in tutto il paese e la tenuta dell'ordine pubblico degenera: in ogni stazione si tengono comizi e cortei non autorizzati e si registrano scontri; gli avventizi vengono esplicitamente minacciati di licenziamento, ma non cedono; le forze dell'ordine procedono a numerosi arresti di ferrovieri, anche prelevandoli direttamente dalle loro case. A Sulmona vengono arrestati il segretario Perfetto ed altri sette ferrovieri ritenuti organizzatori e dirigenti dello sciopero, nonché Mario Cavarocchi ed Eugenio Amorosi, «ex-prete, entrambi accesi e pericolosi agitatori». Mario Trozzi chiederà direttamente un'interrogazione al presidente del Consiglio, per provvedere adeguatamente «contro il Prefetto di Sulmona, il delegato di pubblica sicurezza, il capitano e il maresciallo dei carabinieri di quella città, i quali tutti, in occasione dello sciopero ferroviario, hanno deliberatamente compiuto atti palesemente lesivi di ogni norma di legge, operando e perpetrando perquisizioni in pubblico, violazioni di domicilio ed arresti arbitrari in pregiudizio tanto di agenti delle ferrovie quanto di privati cittadini, quelli e questi affatto

47 Prefettura dell'Aquila, 26 gennaio 1920, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1920, b.94, f. D2-Aquila.

48 Sulmona. Elenco completo dei ferrovieri scioperanti: Adami A., Agostinelli A., Alessandrini L., Alessandrini S., Andreotti L., Aonso F., Baldini L., Benedetti G.C., Bertini G., Biagi L., Bianchini T., Bondanelli V., Borzatta A., Brandomarte E., Caffari L., Capparuccia G., Carrozza F., Ceccarelli R., Ceccarello U., Cellerino G., Cicchetti N., Cimaroli R., Ciocchetti E., Conti E., Costanzi M., Cota N., Cucchi A., D'Alessio A., D'Antuono F., Daziano B., De Angelis F., De Bonitatibus L., De Falco D., De Felice L., Degni O., Del Beati G., Del Bianco V., Del Citerna L., Del Rosario C., Di Bartolomeo A., Di Benedetto F., Di Brigida C., Di Domenico M., Di Perna A., Di Salle F., Di Tommaso P., Diolaiti A., Evangelista R., Fallocco A., Faraone A., Fattori R., Federici L., Ficini M., Fiorentini C., Galvani F., Gattella I., Gelatini L., Giammarco P., Giammarco R., Giorgi F., Gravina G., Guidotti F., Izzarelli A., La Rosa G., La Rovere C., Lamonica P., Lanciani F., Lattanzi C., Lombardi S., Lustri G., Maggini A., Malvestuto A., Mangiacapra D., Marconi N., Martellini D., Martocchia R., Mascanzoni G., Masseroni E., Menchinelli L., Meo V., Migliozi A., Montagnoli L., Moroni A., Moscardini A., Muzzi O., Narciso E., Nardone E., Natale F., Nusili G., Ogier G., Orsini F. Pace T., Pacelli E., Pagliaro G., Palazzona D., Palesi A., Pallotta M., Pallozzi D., Palma P., Palombi P., Pantaleo A., Pantaleo A., Pantaleo F., Pantaleo R., Pedrini G., Perfetto Q., Perna G., Petri A., Pettinella D., Piastra D., Pichezzi G., Presutti P., Presutti V., Puglielli A., Rapone G., Repetto A., Rocca P., Roesler E., Romano V., Rossi L., Santilli N., Scapatucci V., Schnco I., Serafini A., Sgreccia C., Simone G., Stefanelli B., Tani G., Tiberi E., Tonini E., Treonze A., Vernacotola B., Vincenzini O., Visione F.

responsabili e neppure imputati di alcun reato specifico, ciò che è chiaramente dimostrato [...] dal rilascio degli arrestati dopo tre giorni di illegittima detenzione, durante la quale costoro furono anche fatti oggetto di volgari contumelie e di violenze personali da parte dei carabinieri»<sup>49</sup>. Per poter rispondere all'interrogazione parlamentare, il ministero degli Interni chiederà elementi utili al prefetto dell'Aquila, che, a sua volta, non potrà altro che rispondere che perquisizioni e arresti sono stati operati «in seguito agli ordini ed alle istruzioni ministeriali», che prevedevano «l'arresto dei ferrovieri dirigenti ed organizzatori dello sciopero nonché di tutte le persone sospette e pericolose»; di conseguenza, l'autorità di PS di Sulmona – «la sola località della provincia dove lo sciopero era stato proclamato con numerosi aderenti» – procede nei giorni 20 e 21 gennaio agli arresti. Il giorno 22, «essendo pervenute dal ministero disposizioni diverse, cioè che non si dovesse eseguire nessun arresto», gli arrestati vengono rimessi in libertà<sup>50</sup>. L'agitazione continua, anche se in Abruzzo sono i soli ferrovieri di Sulmona a distinguersi. A Castellamare Adriatico, infatti, nonostante la partecipazione di circa cinquecento lavoratori del trasporto su rotaia ad un precedente comizio di protesta nel corso del quale si approvava la piattaforma di lotta, il 20 gennaio solo ottantatré ferrovieri entrano in sciopero<sup>51</sup>.

Con la seconda giornata di lotta, mentre i postelegrafonici tornano al lavoro, giunge esplicita più che mai la solidarietà da parte di tutta la sinistra: mettono in campo la loro forza PSI, UCAI, PRI, CGdL e USI; la Federazione italiana lavoratori del mare (FILM) si dichiara disponibile a proclamare a sua volta lo stato di agitazione fra i marittimi.

Lo sciopero dura ben dieci giorni, con una compattezza ed estensione territoriale senza precedenti. Il paese viene letteralmente messo in ginocchio e il governo non può far altro che riaprire le trattative. Tra il 27 e il 29 gennaio si svolgono a Roma numerosi incontri tra lo stesso Nitti e la delegazione dello SFI, composta da Augusto Castrucci, Angiolo Sbrana, Camillo Signorini e Dante Mosca. Il giorno 29 lo SFI annuncia di aver concluso un accordo che accoglie la gran parte delle richieste della categoria. Si tratta di una vittoria su tutta la linea. L'accordo infatti prevede:

49 In ministero degli Interni, 31 gennaio 1920, al Direttore generale di PS, ACS, MI, PS, Agr, 1920, b.94, f. D2-Aquila.

50 Prefettura dell'Aquila, 4 febbraio 1920, al ministero degli Interni, Ivi

51 Cfr. *Corrispondenza. Da Castellamare Adr. Lo sciopero dei ferrovieri a Castellamare Adriatico*, «Falce e Martello», 12 febbraio 1920. Sul periodico cfr. SPAM, pp. 87-88.

riammissione in servizio di tutti gli scioperanti senza conseguenze, destinazione delle trattenute effettuate dall'azienda per lo sciopero ad un fondo per la costruzione di case economiche per i ferrovieri, 8 ore per tutte le categorie, ammissione di cinque rappresentanti del personale nel consiglio di amministrazione delle FF.SS, istituzione delle commissioni locali, formazione delle tabelle organiche e conglobamento nello stipendio delle competenze accessorie; fra gli impegni assunti dal governo, fra l'altro, vi è anche quello dei miglioramenti ai pensionati. Dopo dieci giorni di sciopero il bilancio non può che essere positivo per i lavoratori delle ferrovie e per il prestigio stesso del sindacato. L'accordo viene sottoscritto tra ferrovie dello Stato e SFI, che ottiene di fatto il monopolio della rappresentanza – essendo rimasti esclusi dalle trattative e dal confronto i sindacati ferroviari cattolico e fascista – e l'ingresso ufficiale dell'organizzazione in seno agli organi aziendali nella gestione dell'azienda stessa. Inoltre, la riammissione in servizio senza conseguenze di tutti gli scioperanti abroga di fatto l'articolo 56, estendendo a tutta la categoria la libertà assoluta di sciopero.

Con la conquista della rappresentanza diretta ottenuta con le commissioni locali riappare la vecchia parola d'ordine «le ferrovie ai ferrovieri». Le commissioni vengono considerate l'equivalente dei consigli di fabbrica elaborati tra il proletariato industriale e in cui non pochi vedono o vogliono vedere il nucleo nascente del futuro «soviet ferroviario». I mesi che seguono lo sciopero ferroviario del gennaio vedranno infatti lo svolgersi definitivo della grande stagione dei consigli, uno dei tentativi più concreti di collegare il conflitto economico-sociale del paese con progetti politici rivoluzionari. A guidare il movimento saranno la direzione massimalista del PSI, gli anarchici dell'UAI, l'USI e il gruppo torinese dell'«Ordine Nuovo». Sull'altro fronte, la stampa al soldo del padronato e dell'alta finanza accusa apertamente il governo di aver indebolito l'autorità dello Stato e di aver fortemente compromesso il potere di gestione dell'azienda ferroviaria. In effetti, a causa delle conseguenze della Grande guerra, la situazione economica e finanziaria dell'azienda, così come più in generale quella dell'economia nazionale, versa in gravi condizioni. Nel corso del biennio rosso la produttività tecnica della rete ferroviaria crolla a livelli minimi scendendo del 30% rispetto al 1914. Anche la produttività economica del lavoro subisce il medesimo tracollo scendendo nel periodo 1920-21 al minimo storico (-20% rispetto al 1914). Tutto questo a fronte di una forte crescita di personale che raggiunge nel 1920-21 la cifra record di 235.460

addetti (+35% rispetto al 1914). Il notevole accrescimento del personale, i miglioramenti economici, la svalutazione della moneta, l'aumento dei prezzi, dei cambi e dei noli determinano un aumento esponenziale del costo di esercizio; l'incidenza percentuale delle spese per il personale rispetto alle entrate passa dal 46,15% del 1913-14 al 45,46% del 1918-19 al 63,30% 1919-20. Nelle relazioni che chiuderanno gli esercizi della gestione ferroviaria per il periodo 1919-1921, i vertici dell'azienda ferroviaria manifesteranno apertamente insoddisfazione e disagio per l'impossibilità di moderare le trattative e gli accordi che, ormai, vengono conclusi direttamente tra governo e SFI. Si sottolinea così il carattere «politico» delle nuove misure economiche adottate per i ferrovieri con l'aumento degli organici, delle paghe e l'introduzione generalizzata delle 8 ore<sup>52</sup>. Questi motivi sono alla base di un atteggiamento dilatorio della dirigenza FF.SS. rispetto all'attuazione degli accordi di gennaio, atteggiamento che contribuisce non poco a mantenere viva la conflittualità dei ferrovieri. Già nel mese di febbraio, il ministro dei trasporti De Vito si rivela poco propenso ad applicare gli accordi del doposciopero, anzi, accusato di aver falsato gli accordi stessi, se ne chiedono, ottenendone, le dimissioni. Torna quindi De Nava, con cui lo SFI riesce almeno a fissare alcuni punti fermi per il rispetto e la leale applicazione del concordato. Ciò è frutto di forti pressioni esercitate dal sindacato, che per tutto il mese di marzo tiene ben novantotto comizi e manifestazioni in altrettante località d'Italia<sup>53</sup>; a Sulmona il 13 marzo, dove l'assemblea di circa duecento ferrovieri delibera «aderire incondizionatamente sciopero ferroviario se verrà proclamato dal Sindacato ferrovieri il 16 corrente»<sup>54</sup>. Nel mese di aprile una delegazione nominata dal Cc dello SFI è ancora alle prese con il governo per concordare le tabelle organiche e, soprattutto, per garantire l'integrale applicazione degli accordi. Contemporaneamente si registra uno sciopero generale ferroviario attuato con successo in tutto il Piemonte, che, al conseguente tentativo di risposta militare trova la solidarietà dei ferrovieri di Firenze, Livorno, Pisa, Milano, Bologna e Genova che al grido «a terra i fucilatori del popolo!» bloccano i convogli di carabinieri inviati a reprimere le agitazioni. Si tratta di azioni co-

<sup>52</sup> Si veda E. PETRUCCI, *Il lavoro, la guerra e il ventennio fascista*, cit., pp. 146-147.

<sup>53</sup> Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., p. 254.

<sup>54</sup> Prefettura dell'Aquila, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1920, b.94, f. D2-Aquila.

munque scollegate, che inducono i dirigenti dello SFI a far incanalare ogni velleità rivendicativa e malcontento nel successivo sciopero proclamato per il I Maggio:

Sulmona - I nostri lavoratori hanno festeggiato con insolito entusiasmo il I Maggio. È stata una magnifica, straordinaria, indimenticabile manifestazione di forza, di disciplina, di fede. Il corteo interminabile, cui hanno preso parte anche un bel gruppo di bambini e la locale sezione femminile col suo fiammante vessillo, ha percorso le vie della città preceduto dalla musica e cantando Bandiera Rossa [...]. Dopo l'imponente comizio in Piazza XX Settembre, in cui hanno parlato applauditissimi il ferroviere Roesler, l'on. Filippini, del Collegio di Pesaro, e l'on. Trozzi, i nostri bravi lavoratori, calmi, sereni e dignitosi, tornano alle proprie case. E così avverrà sempre e dovunque quando la tutela dell'ordine sarà affidata ai cosiddetti sovversivi. La disciplina, l'ordine, la calma, derivano al proletariato dalla consapevolezza della propria forza<sup>55</sup>.

In provincia di Teramo la partecipazione dei ferrovieri allo sciopero è compatta a Castellamare Adriatico, dove «imponentissimo» è il comizio in piazza Vittorio Emanuele con circa tremila persone. Oltre ai dirigenti del movimento sindacale ferroviario parlano Conti per gli anarchici e per la Lega dei muratori, il segretario della sezione repubblicana, in rappresentanza anche degli ex-combattenti, Recalcati per i socialisti. Per il comizio di Rosburgo interviene il ferroviere Serino, attivista dello SFI<sup>56</sup>. Complessivamente lo sciopero del I Maggio è compatto e si riesce a farne coincidere gli esiti con le conclusioni delle trattative romane. I maggiori risultati conseguiti, a coronamento dell'agitazione, riguardano le 8 ore giornaliera effettive e le conseguenti modalità di definizione dei turni per il personale di macchina e dei treni, l'approvazione del relativo regolamento che prevede l'apposita istituzione di commissioni locali competenti in tale materia<sup>57</sup>. Siamo comunque ancora lontani della soddisfazione completa di quanto almeno sulla carta conquistato con lo sciopero vittorioso di gennaio. In molte località si parla di nuovo di licenziamento degli avventizi, per cui si riaprono ancora pazienti trat-

<sup>55</sup> *Dalla provincia. Da Sulmona. Primo Maggio*, «L'Avvenire», 9 maggio 1920.

<sup>56</sup> *La grande manifestazione del I Maggio in Provincia*, «Falce e Martello», 6 maggio 1920.

<sup>57</sup> Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., p. 257.

tative con la controparte, mentre il tribunale di Sulmona condanna a 1.000 lire di multa e a sei mesi di sospensione dall'impiego il capostazione Vincenzo Scapatucci, denunciato per aver abbandonato la stazione di Pratola Peligna il 20 gennaio: si tratta dell'unico ferroviere italiano punito per aver partecipato al grande sciopero.

### *Il «caso Scapatucci»*

Il verdetto del tribunale di Sulmona è del 17 maggio. Scapatucci è accusato di «aver sottratto oggetti inventariati dalla stazione di Pratola Peligna (che abbandonò appena proclamato lo sciopero del 20 gennaio) asportando con sé la chiave della cassaforte contenente valori per oltre 8.000 lire ed un timbro a secco, essendo armato di pistola Browning, bombe a mano, tubi di gelatina». Nonostante il ritiro della pubblica accusa e la difesa di D'Eramo e Trozzi, il capostazione viene condannato a 1.000 lire di multa e a sei mesi «di interdizione dai pubblici uffici, in omaggio all'articolo 181 del Codice penale che non è se non il riflesso del articolo 56 di felice memoria, basandosi su di un precedente che non esiste perché è l'unico ferroviere condannato tra migliaia di ferrovieri scioperanti»<sup>58</sup>. La sera stessa i lavoratori del trasporto su rotaia di Sulmona si riuniscono in «imponente assemblea» negli spazi della sede SFI:

#### Considerato

che l'abbandono di servizio da parte dello Scapatucci non fu un atto isolato ma contemporaneo e concorde con lo sciopero di tutti i ferrovieri d'Italia, per cosciente e spontanea disciplina ai deliberati del Comitato centrale del S.F.I.;

che la pubblica sicurezza di Sulmona, nel denunciare all'autorità giudiziaria soltanto lo Scapatucci ha voluto compiere un atto di rappresaglia politica per colpire un uomo di fede e di battaglia, da lunga pezza preso di mira dalla polizia locale e fatto oggetto di sistematica persecuzione;

che l'autorità giudiziaria pur sapendo che i ferrovieri scioperanti sono stati numerosi e compatti a Sulmona e stazione vicine, non ha proceduto che soltanto contro lo Scapatucci per rendere evidente un basso servizio alla Pubblica Sicurezza;

che, essendosi chiaramente e fermamente impegnato coi rappre-

<sup>58</sup> Cfr.: Q. PERFETTO, *Echi dello sciopero generale ferroviario. Sulmona*, «Umanità Nova», 22 maggio 1920; *Sulmona. Condanna reazionaria*, «L'Avvenire», 23 maggio 1920.



sentanti del S.F.I., pregiudizialmente al concordato pattuito nel gennaio scorso tra Governo e Sindacato per la cessazione dello sciopero Ferroviario Italiano, di non far procedere né amministrativamente in base all'articolo 181 del Codice penale, la procedura e la condanna a carico dello Scapatucci, unico episodio del caso, rappresenta manifestamente una concorde violazione del concordato;

che il Presidente del tribunale di Sulmona, in merito all'incidente pregiudiziale sull'esercizio dell'azione penale eccetto dalla difesa dello Scapatucci ha dichiarato in udienza altezzosamente che egli ignorava Nitti, il Governo, il Sindacato e i rispettivi impegni;

che, per le ragioni testé esposte, la condanna dello Scapatucci rappresenta un'offesa ed una sfida ai diritti dell'organizzazione ferroviaria e perciò devesi rintuzzare l'offesa e raccogliere la sfida con una vasta e forte agitazione, la quale dimostri tanto ai troppo zelanti magistrati quanto ai poliziotti denunziatori e provocatori tutta la forza della più grande organizzazione del Proletariato Italiano, che non ammette tradimenti e sopraffazioni né dall'alto né dal basso;

#### Deliberano

di invitare il Comitato centrale del S.F.I. ad iniziare al più breve un'agitazione nazionale di protesta contro la condanna del compagno Scapatucci, colpendo il quale la polizia e la magistratura hanno colpito lo stesso Sindacato;

di sospendere il lavoro domani 18 maggio dalle ore 13 alle ore 17 in attesa di istruzioni dal Comitato centrale del Sindacato;

di incaricare il compagno deputato Trozzi di presentare alla Camera una interrogazione sulla ingiusta condanna dello Scapatucci e sulla violazione del concordato tra Governo e Sindacato.

Deplorano la condotta reazionaria e provocatrice della polizia e della magistratura di Sulmona, e plaudono alla condotta ferma e coraggiosa del compagno Scapatucci al quale esprimono tutta la fraterna solidarietà dei ferrovieri di Sulmona<sup>59</sup>.

E così, dalle ore 13 alle ore 17 del 18 maggio i ferrovieri di Sulmona, «questi demolitori dei poteri statali guidati dai loro picconieri» incrociano le braccia per 4 ore. Il traffico viene total-

<sup>59</sup> *Da Sulmona, Agitazione ferroviaria, «L'Avvenire», 31 maggio 1920.*

mente interrotto sulle linee Sulmona-Castellamare Adriatico, Sulmona-Aquila, Sulmona-Avezzano e Sulmona-Caianello, «nelle ore in cui tutta la giurisdizione del Deposito locomotive di Sulmona [...] sviluppa il suo massimo ed intenso traffico». Gli scioperanti sono più di seicento; con essi rimangono anche Agostinone e Trozzi. «Imponente manifestazione fu di vedere tutti gli operai dell'officina, squadra rialzo, personale di macchina, di accudienza e manovalanza, in tenuta di lavoro ed assieme ai compagni di altri servizi, sostare inoperosi sotto la tettoia della stazione. Nessuna protesta da parte dei viaggiatori obbligati al fermo di quattro ore. Leggero apparato di forza la quale ancora una volta dovette ingoiare la amara pillola che i ferrovieri non sopportano imposizioni»<sup>60</sup>. Alle 17 cessa lo sciopero «ma occorre quasi un'altra ora per mettere in pressione le macchine»<sup>61</sup>; dopodiché, una nuova assemblea generale si riunisce per definire le nuove fasi di lotta. Costatato «che la deliberata sospensione del lavoro dalle 13 alle 17 è riuscita compatta e solenne, dimostrando così la piena solidarietà e la dignitosa protesta della classe ferroviaria», e considerato «che con l'odierna manifestazione i ferrovieri di Sulmona hanno dato prova della loro forza», la sezione di Sulmona rimette disciplinatamente al Cc dello SFI la decisione e la direzione di qualunque altra iniziativa, essendo l'agitazione di «carattere generale», di «tutti i ferrovieri d'Italia, colpiti nei loro diritti e nella loro dignità dalla deplorata sentenza». Si delibera quindi di «sospendere momentaneamente l'agitazione locale in attesa delle istruzioni del Comitato centrale» ma, al contempo, si richiede il trasferimento immediato del capostazione Tomasselli, unico crumiro e dunque «in manifesto conflitto con la totalità dei ferrovieri sulmonesi»; «col suo contegno provocatore e la sua condotta arbitraria, ha inasprita la sua posizione personale di incompatibilità verso l'unanime massa dei ferrovieri»<sup>62</sup>. Segue l'interrogazione parlamentare richiesta da Trozzi, «per sapere se sia lecita e leale la condotta, seguita dal Governo, il quale, dopo essersi impegnato, preliminarmente al concordato pattuito nello scorso mese di gennaio con la rappresentanza del Sindacato ferrovieri italiani, a non punire in guisa veruna i ferrovieri scioperanti, consenta che l'autorità di pubblica sicurezza denunci all'autorità giudiziaria

60 Q. PERFETTO, *L'agitazione dei ferrovieri. Lo sciopero bianco a Sulmona*, «Umanità Nova», 27 maggio 1920. Sul periodico cfr. BdA1, pp. 289-291.

61 Prefettura dell'Aquila, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1920, b.94, f. D2-Aquila.

62 *Da Sulmona. Agitazione ferroviaria*, «L'Avvenire», 31 maggio 1920.

alcuni ferrovieri, che parteciparono allo sciopero generale concluso con il riferito concordato, per il reato di indebito abbandono di pubblico ufficio»<sup>63</sup>.

Il caso diventa nazionale e si protrae per altri due mesi. «Sul Corriere d'Italia di oggi» - scrive Scapaticci - «leggo allusioni a mio riguardo. Secondo il corriere io sarei reo confesso di danni causati alla stazione di Pratola Peligna in occasione dello sciopero 20-30 ed avrei inoltre causato un milioncino di danni alla ferrovia per negligenza. L'impudente mendacio del falsario giornale degli scagnozzi avrebbe potuto esimersi dall'intervenire il polemica se la canagliaggine dello sgrammaticato scriba non mi imponesse di assestare a costui, a mezzo della pubblica stampa, una sferzata in pieno per ricacciarlo nell'angolo della sagrestia nel cui velenoso ambiente egli vegeta»<sup>64</sup>.

Il 29 maggio la situazione si complica, quando i ferrovieri Scapaticci e Narciso dichiarano al segretario della regia procura, «perché a sua volta lo dicesse al presidente del tribunale [che aveva emesso la sentenza] sig. Sacchini Gaetano», che non sarebbe mai più ripartito da Sulmona: «essi non lo avrebbero permesso, facendo arrestare il treno»<sup>65</sup>. Interviene quindi il ministero degli Interni, chiedendo un trasloco d'urgenza di Scapaticci da Sulmona direttamente alla direzione generale delle FF.SS., non facendo altro però che esasperare il clima di tensione già vivo tra i lavoratori: «il proletariato organizzato» di Sulmona, «mentre protesta energicamente contro la sfacciata indebita ingerenza del ministero suddetto in cose che non lo riguardano affatto, fa sapere agli emeriti autori della balorda e reazionaria sentenza, di cui a suo tempo si occupò diffusamente la stampa nostra, che non è disposto a subire violenze e provocazioni da qualunque parte esse provengano, sia pure quando si tenta di giustificarle con pretesti puerili, e che se è stato o sarà stabilito che essi non debbano fruire del treno, possono essere fin d'ora ben certi che non partiranno con nessun treno, si trovi o non in questa residenza il capostazione Scapaticci. Il fermento qui è vivissimo e quanto prima sarà indetto un grande comizio pubblico di protesta. La Direzione del PSI, il GPS e il Cc del S.F.I. stiano bene in guardia»<sup>66</sup>.

La vicenda si chiude il 28 luglio, quando, finalmente, la corte

63 In ministero degli Interni, 27 maggio 1920, al Direttore generale di PS, ACS, MI, PS, Agr, 1920, b.94, f. D2-Aquila.

64 V. SCAPATICCI, *Menzogna e malafede pretesca*, «L'Avvenire», 6 giugno 1920.

65 Sottoprefettura di Sulmona, 30 maggio 1920, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1920, b.94, f. D2-Aquila.

66 *Ingerenze illecite*, «L'Avvenire», 11 luglio 1920.

d'appello dell'Aquila assolve appieno il capostazione di Pratola Peligna Vincenzo Scapaticci «per non aver commesso reato»<sup>67</sup>.

### *Agitazioni locali*

Nel mese di giugno prosegue ancora in varie parti d'Italia lo stato di agitazione con scioperi locali. A Cremona si attuano ben tredici giornate di sciopero continuate, a causa delle interferenze dei fascisti nelle relazioni sindacali locali con l'amministrazione e dal rifiuto dei ferrovieri cremonesi ad effettuare un trasporto di materiale bellico; al comizio si verificano gravi incidenti, i carabinieri aprono il fuoco su un corteo causando un morto e molti feriti. Per calmare le acque Giolitti accoglie la richiesta dell'indennità mensile caroviveri, punto dell'ennesimo memoriale presentato dal sindacato al governo che comprende anche: regolamento, sistemazione degli avventizi, risarcimento danni agli infortunati anche in caso di colpa, raddoppio dell'indennità di infortunio, pensione calcolata sull'ultima annata di stipendio, buonuscita e sussidi; per le tabelle organiche ancora un nuovo rinvio<sup>68</sup>. In contemporanea alle agitazioni del compartimento di Milano appena concluse, si tengono decine e decine di manifestazioni e comizi di solidarietà in tutta Italia, a testimonianza di grande vitalità del sindacato e di massima disponibilità alla partecipazione da parte dei ferrovieri. In Abruzzo si registrano le mobilitazioni di Castellamare Adriatico, dove la sezione SFI invita anche «i suoi aderenti a non leggere i giornali borghesi per le menzogne che scrivevano sugli scioperi», e di Lanciano, dove lo sciopero riscuote «totale e combattiva adesione»; qui il sottoprefetto in una nota del 27 giugno riferisce al suo superiore che, mentre lo sciopero continua, solo l'addetto alla direzione della stazione si è recato a lavorare<sup>69</sup>. Il 21 luglio «imponentissimo comizio» presso i locali regionali SFI di Sulmona: i ferrovieri «votano ad unanimità un ordine del giorno [...] riaffermando di volere con sollecitudine vedere risolti tutti i problemi che li interessano, dichiarando di essere pronti a qualsiasi azione, mantenendosi disciplinatissimi agli ordini che verranno impartiti dagli organi dirigenti l'organizzazione»<sup>70</sup>.

67 ASAQ, Fondo questura, cat. A8, b. 65, f. 8.

68 Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., pp. 257-258.

69 Cfr. C. FELICE, *La provincia di Chieti tra rivoluzione e reazione: appunti per un'analisi del primo dopoguerra*, «Rassfr», a. II, n. 3, 1981, p. 26.

70 *I ferrovieri di Sulmona*, «L'Avvenire», 1 agosto 1920.

Bisogna ricordare che i mesi che vanno da aprile a luglio vedono i ferrovieri abruzzesi molto attivi anche su lotte e questioni locali. Durante la primavera sono in prima linea e al fianco della popolazione nel far fronte al dilagare della propaganda nazionalista e «guerrafondaia» spiegata dalle locali sezioni dell'Associazione nazionale combattenti (ANC) e dai dannunziani; una propaganda, quella della «vittoria mutilata», pericolosa, perché va accrescendo il sentimento di scontentezza tra i reduci nazionalisti. La popolazione, dal canto suo, è stanca e, soprattutto, dalla fine del conflitto non riesce più a tollerare la propaganda nazionalista così come quelle pubbliche manifestazioni che continuano ad esaltare Fiume, la guerra e le imprese militari. E così, una manifestazione in onore di Gabriele D'Annunzio organizzata a Pescara da combattenti e «nittiani», «riuniti senza pregiudiziali dal vincolo dello sfruttamento», viene vista come un'ennesima provocazione e si chiude con tumulti di piazza: «i socialisti, gli anarchici e i ferrovieri del Sindacato di Castellamare Adriatico e di Pescara raccolsero la sfida. Il comizio non è andato avanti; ma la sbirraglia, con la teppa assoldata dai pescecani, trasece a violenze, esplodendo alcuni colpi di arma da fuoco, fortunatamente andati a vuoto»<sup>71</sup>.

Nei mesi di giugno e luglio i ferrovieri sono impegnati nell'organizzazione di una «settimana rossa» tutta regionale, promossa dal PSI contro la violenza politica esercitata dallo Stato liberale attraverso le prefetture, le questure e i carabinieri che colpisce sistematicamente gli scioperi degli operai, le occupazioni delle terre dei braccianti e le manifestazioni di protesta contro le difficili condizioni di vita. Divieti, soprusi, ordini illegali, ricorso al crumiraggio, intimidazioni, minacce e non solo; la brutalità dei carabinieri nelle campagne, delle guardie bianche e delle guardie regie in città, la complicità della magistratura che sistematicamente ribalta la verità dei fatti attribuendo le colpe sempre ai dimostranti: una terribile *escalation* di violenza che, a partire dalla primavera del 1920, ha moltiplicato il numero delle «vittime della regia mitraglia». In poco più di un mese, tra aprile e maggio, nella regione si erano registrati sei eccidi con decine di morti e circa cinquanta feriti: a Raiano il 18 aprile, a Pescara il 28 aprile, a Campotosto e Mascioni l'8 maggio, a Celano l'11 maggio, a San Benedetto in Perillis il 20 maggio, ad Ortona il 24 maggio<sup>72</sup>.

71 A. CONTI, *Provocazioni e violenze. Pescara*, «Umanità Nova», 13 maggio 1920.

72 Cfr.: *Sommate: altri due morti! Aquila*, «Umanità Nova», 20 aprile 1920; *Tre morti, due moribondi, undici feriti. Salvataggio?! Aquila*, Ivi, 21 aprile 1920; *La verità sui fatti*

Complessivamente, nel paese, «in un anno – dal marzo 1919 al marzo 1920 – sui solchi, per le piazze, per le vie della più grande patria sono stati massacrati dal piombo regio 175 proletari, 330 sono stati feriti. In complesso un assassinato ogni due giorni e tutti i giorni un ferito»<sup>73</sup>. La «settimana rossa» abruzzese, fatta di manifestazioni popolari, comizi, cortei e presidi contro gli eccidi proletari e per la liberazione dei prigionieri politici riesce a mobilitare anche gli abitanti dei centri più piccoli delle province. Nella provincia aquilana si registrano manifestazioni ad Antrodoco (corteo e comizio), Aquila (corteo e comizio in piazza Sallustio), Avezzano, Borgo Velino («prima manifestazione rossa che ebbe luogo nel nostro paese»), Bussi, Capestrano, Caporciano, Castel del Monte, Castel di Sangro (circa 1.000 i partecipanti), Fossa, Luco dei Marsi, Ofena, Pescara, Pettorano (comizio e corteo di circa 2.500 persone), Popoli (operai, contadini e donne accorrono in massa per il comizio in piazza della Libertà), Pratola Peligna (3.000 i manifestanti), Raiano, Roio Piano, San Lorenzo di Pizzoli, San Pio, San Pio delle Camere, Secinaro (corteo e comizio), Sulmona («piazza XX Settembre gremita di popolo»), Tussio, Vasche di Coppito, Villa Carufo d'Ofena e Villa Santa Lucia<sup>74</sup>. In provincia di Teramo «comizi imponentissimi» si tengono a Castellamare Adriatico, Penne, Atri, Montorio, Sant'Omero e Colonnella<sup>75</sup>. Lo SFI regionale è presente con il proprio segretario Quirino Perfetto al comizio di Lanciano, dove per l'organizzazione e la riuscita della manifestazione si sono concentrate le

*di Raiano. Raiano*, Ivi, 23 aprile 1920; F. CELLAMARE, *I morti di Raiano sono 5. Il regio commissario fu ammazzato da un carabinieri*, Ivi, 24 aprile 1920; *Il salvataggio dei responsabili. Raiano*, Ibidem; F. CAIOLA, *Da lettere e cartoline. Celano*, Ivi, 30 aprile 1920; *Un nuovo eroico fatto d'armi dei rr.cc. Tre morti e più di 30 feriti. Aquila*, Ivi, 11 maggio 1920; F. CAIOLA, *Carabinieri malmenati dalla folla. Celano*, Ibidem; *Ancora morti e feriti! Aquila*, Ivi, 12 maggio 1920; *Un morto e vari feriti. Avezzano*, Ivi, 13 maggio 1920; F. CAIOLA, *Due morti a Celano*, Ivi, 18 maggio 1920; *E i carabinieri ammazzano. Aquila*, Ivi, 23 maggio 1920; *Due morti e parecchi feriti ad Ortona. Chieti*, Ivi, 27 maggio 1920; T. LAZZARINI, *Da lettere e cartoline. Ortona a Mare*, Ivi, 27 giugno 1920; T. LAZZARINI, *La magistratura opera. Ortona a Mare*, Ivi, 22 gennaio 1921; *Il processo per i fatti di Raiano, «L'Avvenire»*, 21 marzo 1921; *Dopo il verdetto sull'eccidio di Raiano*, Ivi, 27 marzo 1921; *La verità sull'eccidio di Mascioni*, Ivi, 16 maggio 1920; *Dalla Provincia. Da Mascioni*, Ivi, 23 maggio 1920; *Ancora sangue proletario*, Ibidem; *La verità 'vera' sui fatti di Mascioni*, Ivi, 31 maggio 1920; *L'eccidio di S. Benedetto*, Ibidem; *Per i fatti di Mascioni*, Ivi, 18 luglio 1920.

<sup>73</sup> Cfr. *Fra una strage e l'altra*, «Cronaca Sovversiva», in ANONIMI COMPAGNI, *1914-1945. Un trentennio di attività anarchica*, Samizdat, Pescara, 2002, p. 39. «Cronaca Sovversiva», *Ebdomadario anarchico di propaganda rivoluzionaria*, diretto a Torino da Luigi Galleani. Vengono pubblicati 19 numeri dal 17 gennaio al 2 ottobre del 1920.

<sup>74</sup> Cfr. *La Settimana Rossa Abruzzese in Provincia*, «L'Avvenire», 8 agosto 1920.

<sup>75</sup> Cfr. *La settimana rossa in Abruzzo*, «Falce e Martello», 12 agosto 1920.

forze dei militanti anarchici della FAA<sup>76</sup>.

Infine, a testimonianza dell'esemplare e attiva solidarietà di classe che da sempre contraddistingue i lavoratori del trasporto su rotaia, il 29 luglio si discute presso la pretura di Città Sant'Angelo la causa a carico del macchinista Giardini, denunciato «per il fatto che furono fatti scendere 19 carabinieri dal treno 54» inviati a reprimere l'agitazione dei contadini della provincia teramana in lotta per la riforma del patto colonico<sup>77</sup>.

### *Occupazioni di campi e officine*

La più autentica e totale solidarietà di classe dei lavoratori delle ferrovie si concretizza quando la vertenza nazionale dei metallurgici, dopo la serrata proclamata dagli industriali a fine agosto, prende la forma di occupazione, con mezzo milione di operai asserragliati dentro le officine e organizzati in consigli<sup>78</sup>. L'esperienza autogestionaria condotta nel settembre 1920 in alcune fabbriche, infatti, non avrebbe potuto svolgersi senza il concorso diretto e determinante degli addetti al trasporto su rotaia.

Ogni sezione locale dello SFI riceve istruzioni nei confronti delle contromisure già adottate dal governo nella disciplina dei trasporti diretti alle fabbriche occupate. L'indicazione del sindacato consiste nel dare, coordinandosi con le locali Camere del Lavoro, il massimo di solidarietà concreta e di collaborazione ai consigli operai, ed in particolare: rifiutare le «rispedizioni» al mittente dei trasporti provenienti dalle officine interessate dal movimento; acconsentire alla circolazione di carri da e per questi stabilimenti; effettuare la normale manutenzione al materiale mobile comunque usato per conto dei consigli di fabbrica<sup>79</sup>. Per avere l'idea della portata degli eventi, basta il tono di una telefonata del direttore delle ferrovie di Torino alla direzione romana il 7 settembre:

<sup>76</sup> Cfr. E. GIANNETTI, N. IUBATTI, *Temi e spunti di storia sociale ad Ortona nella prima metà del Novecento*, «Rassfr», a. II, n. 1, 1981, p. 61.

<sup>77</sup> Cfr. *Corrispondenze. Da Castellamare Adriatico. Il compagno Giardini processato, «Falce e Martello»*, 12 agosto 1920. Si veda anche L. PONZIANI, *Lotte agrarie nel primo dopoguerra: la nascita del fascismo a Teramo*, «Rassfr», a. I, n. 3, 1980, pp. 87-108.

<sup>78</sup> Sull'occupazione delle fabbriche e il movimento dei consigli di fabbrica si vedano: A. PEPE, *La CGdL e lo Stato autoritario*, cit., pp. 53-65; M. ANTONIOLI, B. BEZZA (a cura di), *La FIOM dalle origini al fascismo 1901-1924*, cit., pp. 133-134; L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, cit., pp. 75-84.

<sup>79</sup> Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., pp. 258-259.

Guarda che qui continua allegramente la consegna dei trasporti ai raccordi specialmente dello scalo smistamento. Ieri hanno consegnato altri sette carri alla FIAT Lingotto [...] i ferrovieri non ci guadagnano nulla [...] in sostanza quello che sta maturando qui e di cui si hanno diverse notizie, è la presa di possesso delle ferrovie, capisci?<sup>80</sup>

La sera dell'8 settembre, nei locali della Camera del Lavoro di Sulmona il segretario sezionale Perfetto informa l'assemblea sulle istruzioni pervenute:

[Legge] molte lettere di compagni di Brescia e di altri centri, inneggianti alla solidarietà coi metallurgici in lotta: la massa ferroviaria di tutta Italia è compatta, disciplinatissima e pronta a rintuzzare in maniera decisiva e solenne qualsiasi velleità di provocazione da parte del governo di Giolitti. Notata e commentata vivamente una circolare del Governo che ordina ai ferrovieri di non trasportare materie prime destinate ai diversi stabilimenti metallurgici. Per un governo che proclama la più assoluta neutralità, non c'è male! [Viene] inoltre comunicato che il Comitato centrale del S.F.I. ordina che non deve essere trasportato nessun genere di materiale bellico né verso il nord, né verso qualsiasi porto<sup>81</sup>.

Dai settori produttivi l'occupazione e la gestione diretta deve ora estendersi anche ai servizi, a cominciare da quello del trasporto, tant'è che nello scalo di Sulmona, alla pubblica assemblea dell'8 ne segue una «segreta», allo scopo di elaborare le possibili soluzioni «sovietiste»:

In una riunione segreta tenuta da anarchici del deposito locomotive di Sulmona, sarebbe stato deciso di invadere, al momento opportuno, il deposito stesso, sostituendo i dirigenti e nominando i titolari nelle persone dei macchinisti più turbolenti. Disposta vigilanza<sup>82</sup>.

L'ufficio centrale della polizia ferroviaria informa tempestivamente la direzione generale di PS che «macchinisti deposito

80 In L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, cit., p. 76.

81 *Assemblea di ferrovieri*, «L'Avvenire», 25 settembre 1920.

82 ACS, MI, PS, Agr, 1920, b. 24, f. D2-Aquila.



Sulmona hanno tenuto varie riunioni segrete in cui avrebbero deliberato di invadere, a momento opportuno, il deposito e di sostituire i dirigenti, nominando il titolare e gli aggiunti nelle persone dei macchinisti Fiorentini Camillo, Rossi Luigi, Diolaiti Antonio e Perfetto Quirino»<sup>83</sup>. Contemporaneamente, i metallurgici e i chimici delle officine di Bussi occupano e si impossessano degli stabilimenti, verso cui, il 14 settembre, una vettura carica di mitraglieri con quattro mitragliatrici è pronta a partire dallo scalo di Sulmona. Perfetto e i ferrovieri anarchici staccano immediatamente la vettura bloccando quel treno, il 1882, provocando, peraltro, una paralisi del traffico sulla linea Sulmona-Castellamare Adriatico:

Ieri alle ore 14.29, con il treno 1882 che nasce qui diretto a Castellamare, vi era una vettura completa, composta da una sezione di mitraglieri in completo assetto da guerra, con quattro mitragliatrici. Il personale ferroviario, intuendo che essa era diretta a Bussi dove i lavoratori metallurgici e i chimici dello stabilimento elettro-chimico si sono impossessati dello stabilimento, dichiarò che quella vettura non sarebbe partita. Dinanzi l'irremovibile decisione dei ferrovieri, si fece staccare la vettura. Però i poliziotti e i reali carabinieri cercarono di vendicarsi arrestando il nostro compagno Perfetto Quirino, il quale aveva esortato i suoi colleghi ferrovieri alla solidarietà<sup>84</sup>.

All'intervento dei carabinieri e all'arresto di Perfetto esplose spontaneo e compatto lo sciopero del personale viaggiante e di tutti gli operai del deposito; seguono tumulti e scontri con le forze dell'ordine, costrette alla ritirata e al «rilascio incondizionato» del segretario, addirittura «pregato» dal capitano dei carabinieri «di andare con lui alla stazione perché tutto si calmasse». Il treno 1882 viene fatto partire soltanto a sera, scortato fino a Pescara da alcuni macchinisti per impedirne una possibile sosta a Bussi<sup>85</sup>; come ben noterà anche la sottoprefettura di Sulmona, «il Perfetto s'impone alla massa ferroviaria»<sup>86</sup>. Nella Marsica, mentre «l'invasione dei terreni nella plaga Fucense si ripercuote giorno per giorno nei vari paesi»<sup>87</sup>, mentre Alessandro Farias<sup>88</sup> «impartisce

83 Ufficio centrale di polizia ferroviaria, al ministero degli Interni, Ivi

84 *Ferrovieri che compiono il loro dovere. Sulmona*, «Umanità Nova», 19 settembre 1920.

85 Ibidem

86 ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 59, f. 24.

87 F. CAIOLA, *Note marsicane. Paterno*, «Umanità Nova», 8 settembre 1920.

88 Su Alessandro Farias si veda DAA, *ad nomen*

agli aderenti [della Camera del Lavoro di Avezzano] lezioni sul da farsi per occupare le terre del Fucino», spostandosi freneticamente da una località all'altra con una serie di comizi a getto per mantenere il clima insurrezionale «[invitando] la massa alla resistenza ed alla lotta ad oltranza contro i proprietari»<sup>89</sup>, i ferrovieri di Avezzano inviano un *ultimatum* al sottoprefetto minacciando la paralisi del traffico in caso di mancata risoluzione dei disagi creati dal caroviveri. Il sottoprefetto interviene immediatamente, affrettandosi «a far avere il dovuto assegnamento mensile. Possa questo esempio dare buoni frutti a tutti i contadini marsicani, ancora troppo docili adoratori delle loro catene»<sup>90</sup>.

Il 10 settembre, però, con l'ordine del giorno adottato dalla CGdL contrario all'estensione del movimento inizia inesorabilmente la fase calante dell'agitazione. Al consiglio generale dello SFI che si tiene a Bologna dal 9 al 13 settembre, si decide intanto di riprendere da subito le trattative interrotte al ministero dei LL.PP. mentre si esprime condanna nei confronti dell'amministrazione ferroviaria, che nella vertenza dei metallurgici ha preso posizione a fianco degli industriali; si invitano inoltre gli associati a costituire le commissioni locali. Nei giorni immediatamente successivi, una delegazione dello SFI ottiene soddisfazione su alcuni punti di una piattaforma precedentemente presentata; in particolare, si acconsente che la commissione per gli esami di promozione a macchinista sia formata anche da rappresentanze del personale. Una questione, questa, per cui il 27 agosto avevano scioperato i macchinisti di Sulmona, quando, in quello scalo, si tenevano gli esami per macchinista ai fuochisti crumiri dello sciopero del gennaio addirittura «in forma privata». Il servizio ferroviario era stato sospeso dalle 14.30 alle 16.30, «essendosi i macchinisti dei treni 1885 e 1882 rifiutati di condurre le macchine in segno di protesta perché esami di promozione a macchinista dei fuochisti che non scioperarono nel gennaio ultimo, hanno luogo senza assistenza del rappresentante della locale sezione sindacale»<sup>91</sup>. Quelle contro le promozioni «d'ufficio» o «a timbro» dei crumiri sono agitazioni che affondano le proprie radici nella storia stessa dello SFI; ci sono in ballo dignità professionale, orgoglio di mestiere, etica della solidarietà di classe, insomma tutti quei sentimenti che da

<sup>89</sup> ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 84, f. 6.

<sup>90</sup> F. CAIOLA, *Sciopero elettorale a S. Benedetto dei Marsi*, «Umanità Nova», 2 ottobre 1920.

<sup>91</sup> Prefettura dell'Aquila, 28 agosto 1920, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1920, b. 24, f. D2-Aquila.

sempre costituiscono le basi stesse del movimento sindacale. Altro punto presente nella piattaforma e definitivamente accolto agli inizi del 1921 riguarda le tabelle organiche, soprattutto il conglobamento nella parte fissa dello stipendio delle competenze accessorie.

*Stessi doveri, stessi diritti*

Assunti in ferrovia con contratti a tempo e rapporti di lavoro precari, gli avventizi, pur rappresentando l'anello più debole sul piano sindacale, vedono in questi anni le loro istanze recepite in toto nelle piattaforme dello SFI e, come già detto, si erano dimostrati capaci anche di non cedere al ricatto del licenziamento in occasione dello sciopero del gennaio. Fra le prime conquiste ottenute nel dopoguerra si annovera la riassunzione di coloro che si erano trovati costretti ad abbandonare il servizio perché chiamati al fronte, dei licenziati negli scioperi del 1907 e 1914, di chi vantava almeno 12 mesi di servizio ininterrottamente prestato<sup>92</sup>. La loro attività rivendicativa è ora polarizzata sulla stabilizzazione del rapporto di lavoro e sugli obiettivi generali della categoria. Una «numerosa assemblea» a loro favore viene organizzata il 27 settembre dai dirigenti della sezione SFI di Sulmona; coordina i lavori il segretario Perfetto, che spiega come nelle ultime agitazioni non si sia per niente accennato all'esclusione del personale avventizio dall'ultimo supplemento caroviveri, «testé accordato al personale stabile ed in prova». Un provvedimento, questo, ritenuto «illogico» ed ingiusto, che penalizza e «danneggia gli avventizi i quali avendo gli stessi doveri devono avere gli stessi diritti». L'assemblea di Sulmona, dunque, sprona il Cc dello SFI «ad iniziare un'azione energica senza trascurare più oltre una gran massa di umili ma utili lavoratori, che sono stati e saranno sempre presenti in tutte le lotte del lavoro»; invita inoltre il comitato centrale «a studiare e imporre» provvedimenti anche per la sistemazione di quegli avventizi ex-combattenti, che a causa della ritardata smobilitazione non hanno compiuto il minimo di servizio richiesto dal regolamento; rivolge, infine, «vivo appello a tutte le sezioni del S.F.I. d'Italia, di far proprio detto ordine del giorno ed iniziare a tenere viva l'agitazione sino al conseguimento dei giusti desiderata»<sup>93</sup>.

<sup>92</sup> Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., p. 271.

<sup>93</sup> Cfr.: Q. PERFETTO, «Umanità Nova», 6 ottobre 1920; *Sindacato Ferrovieri Italiani, Sezione di Sulmona*, «L'Avvenire», 24 ottobre 1920.

## *Per la Russia e contro la reazione*

A partire da quell'ottobre rosso del 1917, per tutto il movimento operaio internazionale la Russia rivoluzionaria non cessa più di essere un mito. Fin dall'ultimo anno di guerra i ferrovieri italiani hanno sempre inserito nei loro ordini del giorno di solidarietà allo stato proletario nascente e di protesta contro i governi dell'Intesa che non esitano ad inviargli le truppe contro. Già dal primo maggio 1919, l'impegno dello SFI e di tutta la sinistra italiana è quello di non lasciare isolato il primo governo bolscevico della storia e di porre, quindi, come obiettivo immediato il ritiro dei soldati italiani dalla Russia. Mobilitazioni scollegate di solidarietà con il governo dei soviet, pressioni provenienti dalla base e ordini del giorno delle sezioni SFI a manifestare al più presto per le repubbliche socialiste di Russia e Ungheria, tentativi di boicottaggio del trasporto di armi verso la Russia e l'Ungheria si registrano per tutto il 1919. Dopo il fallimentare sciopero nazionale del 20 e 21 luglio 1919<sup>94</sup>, nel 1920, nel momento in cui la giovane repubblica sovietica si trova costretta a fronteggiare la controrivoluzione bianca e l'aggressione imperialistica, lo SFI si fa ancora una volta promotore di una nuova mobilitazione nazionale. Nel corso di convegni e riunioni unitarie che si svolgono tra il maggio e l'agosto aderiscono anche PSI, UAI, USI, CGdL e FILM, le redazioni dei quotidiani «Avanti!» e «Umanità Nova», Federazione nazionale Lavoratori dei porti (FNLP), Lega Proletaria e Comitati di difesa libertaria vittime politiche. Tutti assumono fin da subito l'impegno a sabotare il transito e la partenza dall'Italia del materiale bellico di rifornimento agli eserciti impegnati contro la Russia. Detto fatto: a Brescia si blocca un treno di 24 vagoni di armi proveniente dalla Francia e diretto in Romania; analoghe azioni si ripetono nelle stazioni di Padova, Pisa, Cremona e Bologna e nei porti di Trieste e Genova; carabinieri e guardie regie non riescono a raggiungere le proprie destinazioni perché i ferrovieri si oppongono; a Siena il personale rifiuta persino di trasportare il quotidiano «La Nazione» a causa del suo contenuto ostile alla Russia sovietica<sup>95</sup>. Con il clima preinsurrezionale che vive il paese, la grande mobilitazione nazionale proclamata per il 14 ottobre contemporaneamente per la liberazione delle vittime

<sup>94</sup> Si veda L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, cit., pp. 32-35.

<sup>95</sup> Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., p. 240.

politiche e per la Russia dei soviet trova facile presa. Lo SFI si impegna con uno sciopero dalle ore 15 alle 17 e la vita del paese si ferma effettivamente per due ore; sono migliaia i manifestanti e i comizi che si tengono ovunque, spesso di fronte le stazioni. Per i comizi di Sulmona interviene direttamente l'anarchico Angiolo Sbrana<sup>96</sup> del Cc dello SFI:

Lo sciopero per l'amnistia e per la Russia è riuscito meravigliosamente [14 ottobre 1920]. Al completo si è astenuto tutto il personale del deposito, delle officine e della stazione. Anche i capi hanno aderito alla protesta e solidarizzato con gli scioperanti. Non un treno ha viaggiato. Alle ore 15 precise, le sirene di treni in stazione, hanno annunciato la sospensione del lavoro, che è avvenuta simultaneamente con la massima disciplina. Alle varie centinaia di ferrovieri riuniti a comizio entro la stessa stazione, ha parlato Angiolo Sbrana del Comitato centrale del Sindacato ferrovieri, ed il compagno prof. Damiano Presutti. Entrambi gli oratori sono stati calorosamente applauditi. Alle 17 le sirene avvertono la ripresa del lavoro, avvenuta con ordine ammirevole. Allo sciopero hanno aderito pure i nostri ottimi compagni tranvieri, che in ogni circostanza sanno assumere il loro posto di battaglia. La borghesia è rimasta alquanto sconcertata da questo esperimento in piccolo stile, ed a causa di certi effetti ha dato molto smercio alle farmacie<sup>97</sup>.

Perdurando questa situazione, il governo si rassegnerà «a non permettere più l'invio di materiale d'aviazione o materiale bellico in genere dal Regno ai belligeranti in Oriente»<sup>98</sup>; si tratta di un grande successo per lo SFI, consapevole di aver partecipato da protagonista ad un vero e proprio 'appuntamento con la storia'. Consapevolezza e, al contempo, forte senso di responsabilità che segna definitivamente la vita del sindacato e quella dei suoi attivisti, come si evince anche leggendo il testo della scheda che Angelo Mazzeta, segretario della sezione SFI di Castellamare Adriatico, invierà ai capigruppo locali per l'iniziativa di sottoscrizione *pro-Popolo Russo* promossa dal sindacato:

Caro compagno capogruppo,  
ai ferrovieri d'Italia che per l'eroico popolo russo scrissero la più

96 Su Angiolo Sbrana si veda DBAI, vol. II, pp. 499-500.

97 Sulmona. *Lo sciopero per l'amnistia e per la Russia*, «L'Avvenire», 24 ottobre 1920.

98 In G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., p. 240.

bella pagina di storia, ora che si è abbattuto su di esso un nuovo flagello: la fame!, la nostra organizzazione ha lanciato un fervido appello acciocché diano immediatamente tutto il loro aiuto possibile. A tale appello doveroso, civile ed umanitario i ferrovieri devono dare tutto il loro impulso, tutto il loro entusiasmo che l'animo dei generosi consente. Perciò, essendo stato affidato alle Sezioni il gradito compito di esplicare quest'opera grandemente umanitaria, ti unisco alla presente una copia di sottoscrizione che rimetterai dopo la fine del mese unitamente al danaro sottoscritto al seguente indirizzo: Mazzetta Angelo, Corso Vittorio Emanuele 286 – Castellamare Ad.

In attesa di annoverarti fra coloro che avranno dimostrato il maggiore interessamento, fraternamente ti saluto.

Il Segretario Sezionale  
Angelo Mazzetta<sup>99</sup>

Con lo sciopero pro-Russia, inoltre, lo SFI è di nuovo al centro di quel processo in atto dal dopoguerra di ricomposizione dell'unità proletaria, o meglio, pur non affrontando nello specifico il tema del fronte unico proletario è in ogni modo impegnato nel metterne in pratica i principi, all'interno di un contesto politico e sociale incandescente. Nel corso dell'anno si sono registrati ovunque tentativi, riusciti a macchia di leopardo, di costituzione dei gruppi del Fronte unico rivoluzionari (FUR), che a livello di base hanno raccolto forti adesioni da parte dei militanti di PSI, UAI, CGdL, USI, SFI, Lega Proletaria e raggruppamenti minori della sinistra, riuscendo, spesso e volentieri, a fare un tutt'uno con la popolazione in rivolta. Dopo l'esperienza dell'occupazione delle fabbriche ed il fallimento dell'ipotesi insurrezionalista lo scenario cambia e le relazioni con le altre forze politiche e sindacali diventano per lo SFI abbastanza complesse. Il rapporto con l'USI è diretto mentre non sono rosei quelli con la CGdL, anzi, accusata di tradimento da anarchici e sindacalisti rivoluzionari, gli elementi di contrasto aumentano. L'attenzione verso la categoria è molta alta da parte del PSI, e deriva dalla speranza di poter allargare la propria influenza in una struttura non aderente alla CGdL sulla base delle concezioni sul rapporto tra organismi politici ed economici, per cui i secondi debbono essere subordinati ai primi; da questo punto di vista non sussistono dunque sostanziali differen-

<sup>99</sup> A. MAZZETTA, *Sottoscrizione pro Popolo Russo*, «Il Proletario», 3 settembre 1921. Sul periodico cfr. SPAM, p. 140.

ze fra le varie correnti organizzate nel PSI, ivi compresi i comunisti alla vigilia di Livorno. Per uno SFI a maggioranza anarchico e sindacalista rivoluzionario, la critica all'idea di separazione fra lotta politica e lotta economica rimane però molto viva. Almeno in certe zone, come ben spiega il direttore generale dell'amministrazione FF.SS. De Corné:

Sezione SFI Pisa: socialisti essendo in dissenso con gli anarchici, si sarebbero dimessi dalla dirigenza della detta Sezione [...] ora sezione retta tutta da anarchici con a capo il macchinista Castrucci. A Livorno [...] fenomeno analogo sotto l'influenza del macchinista Sbrana; ed a Spezia [...] quella Sezione del Sindacato inaugurò bandiera [...] oratore ufficiale anarchico Malatesta. Il S.F.I. va diventando così, di giorno in giorno un'associazione politica di cui le aspirazioni economiche non sono che l'etichetta<sup>100</sup>.

Per questa ragione, all'indomani dell'occupazione delle fabbriche e dello sciopero pro-Russia sovietica torna a scatenarsi la reazione, *in primis* contro il movimento anarchico. Già il 12 ottobre, sfruttando un vecchio mandato per oltraggio, Giolitti aveva fatto arrestare Armando Borghi a Milano; il 15 vengono arrestati tutti i redattori di «Umanità Nova»; Errico Malatesta viene preso il 17 a Milano, al rientro da Bologna; il 21 è la volta di quasi tutti i segretari regionali e dei membri del consiglio generale dell'USI. Nel giro di pochi giorni il movimento anarchico e quello sindacalista libertario sono decapitati e una volta messi in galera i principali dirigenti viene per essi formulata la nuova accusa di complotto insurrezionale contro i poteri dello Stato. La repressione si estende capillarmente, soprattutto nei confronti degli esponenti più in vista, e, dove non riesce ad arrivare, a colpire ci pensano i fascisti. In occasione delle elezioni amministrative, mentre buona parte degli organizzati nel gruppo SFI dell'Aquila «decidono di dare incondizionato appoggio alla lista del partito socialista come quella che comprende uomini che danno sicuro affidamento alla classe lavoratrice per la sua tutela dei propri sacrosanti diritti»<sup>101</sup>,

100 In G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., p. 283.

101 *I ferrovieri di Aquila*, «L'Avvenire», dell'Abruzzo, numero unico, 7 novembre 1920. Elenco dei ferrovieri firmatari: Aleandri, Amedero, Baldinucci, Barbanti, Baroncini, Bartolucci, Beducci, Bizzini, Brandani, Branzelli, Cagnoni, Capulli, Cardellini, Castorani, Castrucci, Colagrande Fausto, Colangeli, Colaprete, Costantini, Davarelli M., De Felice, De Vincenzo A., De Vincenzo, Del Cotto, Di Cursio, Di Muzio, Fattori, Fiamma, Flati, Gardini, Giustini, Granati, Laglia, Magnani, Mancini, Marccacci, Marchetti, Massari L.,

a Torre de'Passeri, durante i festeggiamenti per la vittoria riportata dalla lista dei combattenti, il 17 ottobre si registra il pestaggio del macchinista anarchico Antonio Diolaiti ad opera di una squadra di fascisti coperta dai carabinieri: «percosso, bastonato, colpito con pietra e atterrato e ballottato, finché non lo resero esanime. La sbirraglia ghignava e rideva dello scempio che si faceva d'un uomo, e incoraggiava la delinquenza»<sup>102</sup>. Perfetto, Scapaticci e i dirigenti della sezione di Sulmona rispondono immediatamente proclamando lo sciopero dei macchinisti di 24 ore per il giorno successivo, il 18 ottobre: per il proletariato abruzzese si tratta con molta probabilità della prima mobilitazione antifascista di classe. All'appello infatti rispondono in massa tutti i ferrovieri, paralizzando così totalmente il traffico sulle linee Sulmona-Chieti, Sulmona-Avezzano, Sulmona-Aquila e Sulmona-Isernia<sup>103</sup>. Negativo è comunque il giudizio che ne dà «L'Avvenire», che lancia invece ai lavoratori un primissimo appello per la costituzione di gruppi di Arditi Rossi armati:

Se non vi è più una legge che ci difenda, noi dobbiamo far valere la legge del diritto, la legge della forza. A nulla valse lo sciopero ferroviario di 24 ore che Sulmona ha proclamato per protesta antifascista e come solidarietà col compagno Diolaiti. Questa è azione negativa. Bisogna prepararsi a rintuzzare in ogni circostanza la tracotanza avversaria, con l'azione materiale. Organizziamoci in gruppi di arditi rossi, prepariamoci sulla difensiva; risvegliamo pure l'istinto e lo spirito della lotta, se la lotta deve esservi<sup>104</sup>.

Su Perfetto, in quanto segretario sia della FAA che della più numerosa e combattiva sezione SFI attiva sul territorio regionale, si concentra questa prima ondata repressiva. Per il macchinista, la lotta di classe rappresenta la sua realtà e la sua stessa cultura e le questure sanno bene che, mettendolo nella condizione pratica di non poter agire, potrebbero effettivamente dare un duro colpo al locale movimento proletario così come ad ogni possibile naturale sbocco di questo in fronte unico popolare:

Montagnani, Nardis Angelo, Pace, Palumbo D., Palumbo, Panitti, Paolucci, Piccirillo, Pilotti, Quirini, Rossi A., Santarelli A., Santarelli, Scorrano, Settimi, Tamburini, Tiberi, Tisi, Trivellone, Valente, Villanova, Zurlo I., Zurlo

<sup>102</sup> *Arditi rossi, a noi!*, «L'Avvenire», 24 ottobre 1920.

<sup>103</sup> Ufficio cifra, da Aquila, 18 ottobre 1920, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1920, b. 24, f. D2-Aquila.

<sup>104</sup> *Arditi rossi, a noi!*, cit.



Sottoprefettura di Sulmona, 28 ottobre 1920

Al sig. Questore–Aquila

Operata perquisizione domicilio macchinista 38715 Perfetto Quirino segretario locale Sindacato Ferrovieri non furono rinvenute armi stop [...] Altre perquisizioni domicili persone anarchiche locali continuano finora con esito negativo stop. Informerò<sup>105</sup>.

Si mettono in guardia tutti i gruppi anarchici, Unioni e Federazioni, che la questura locale, operando una perquisizione in casa del segretario della Federazione Anarchica Abruzzese, Perfetto Quirino, ha asportato carta intestata, timbri con la scritta nella corona circolare Federazione Anarchica Abruzzese ed in mezzo su tre righe Gruppo *I Liberi* Sulmona, nonché il timbro: Il segretario della FAA<sup>106</sup>.

Sottoprefettura di Sulmona, 27 novembre 1920

Al sig. Prefetto–Aquila

Come ebbi a significare col telegramma del 28 ottobre da una perquisizione eseguita nell'abitazione del macchinista ferroviario Perfetto Quirino risultò che egli è il segretario della Federazione anarchica abruzzese e fondatore del gruppo anarchico *I Liberi* di Sulmona. Lo stesso fu qui assieme al noto Scapatucci Vincenzo promotore dello sciopero ferroviario di 24 ore che ebbe luogo il 18 ottobre da Chieti ad Avezzano e da Aquila a Isernia in seguito a lesioni riportate da un macchinista ferroviario il giorno 17 in Torre dei Passeri<sup>107</sup>.

Il 27 novembre Perfetto viene processato con Amedeo Moscardini e Jafet Toro per l'azione del 14 settembre di boicottaggio ai reparti armati e in solidarietà agli operai di Bussi, cioè perché «non permisero la partenza di una sezione di mitraglieri, in pieno assetto guerresco, da questo scalo ferroviario»; il primo viene condannato a 400 lire di multa, gli altri due a 200 ciascuno. «Era inevitabile che il dibattimento assumesse il colore politico. L'avv. di difesa, Manlio D'Eramo, ricorse in appello. Degno di nota è che [il pretore], quattro giorni prima, avvisava l'avvocato che avrebbe condannato, trattandosi di procedere contro Perfetto specialmente perché anarchico!»<sup>108</sup>. Scapatucci viene

105 ASAg, Fondo questura, cat. A8, b. 59, f. 24

106 Q. PERFETTO, *Sulmona*, «Umanità Nova», 11 novembre 1920.

107 ASAg, Fondo questura, cat. A8, b. 59, f. 24

108 *Processo a carico di ferrovieri. Sulmona*, «Umanità Nova», 2 dicembre 1920.

denunciato direttamente della direzione delle FF.SS. e subirà l'ennesimo processo il 10 gennaio 1921 presso un tribunale di Gorizia: «le accuse sono state così banali che il tribunale non ha creduto di interrogare i sedici testimoni del discarico ed ha completamente assolto il compagno Scapatucci. Anche in questa circostanza l'autorità di pubblica sicurezza di Sulmona ha creduto di far colpo scaricando sulla testa del nostro compagno tutto lo scemo frasario del suo repertorio poliziesco suscitando l'ilarità dei pur tanto seri giudici sloveni. Così tanti processi, tante montature non hanno ancora procurato a tutti gli scagnozzi nostrani la gioia di vedere in galera lo Scapatucci»<sup>109</sup>

Alle prime notizie sui provvedimenti disciplinari avviati contro gli organizzatori del sindacato e di fronte ad una situazione che, a parte l'obiettivo quasi raggiunto dell'accordo sulle tabelle organiche, non si prospetta per niente facile, lo SFI decide di tornare ancora alla lotta e alla mobilitazione. Gli obiettivi sono ben mirati: mantenere alto il livello fino all'approvazione definitiva in parlamento delle tabelle organiche e protestare contro la reazione e per la liberazione delle vittime politiche. Dicembre diventa così il mese dei «cento comizi», durante i quali i ferrovieri di tutt'Italia scendono in piazza per rivendicare praticamente la storia di un intero anno di lotte, una mole incalcolabile d'attività sindacale e politica. Ma proprio perché ritenuti promotori e responsabili delle manifestazioni del dicembre, nonché dello sciopero del 14 ottobre, tutti i membri del Cc dello SFI vengono denunciati all'autorità giudiziaria dal governo. Lo strumento usato torna ad essere l'articolo 56 del regolamento disciplinare a cui questa volta si somma anche la denuncia. Giolitti ha ormai reso più evidente il proprio disegno politico, verso cioè la legittimità del licenziamento del pubblico impiegato per attività antigovernativa, precorrendo in tal modo alcuni principi della successiva normativa fascista in materia e definendo così il terreno su cui si innesteranno misure di militarizzazione dei dipendenti pubblici.

Tra le assemblee del dicembre, in Abruzzo si registrano quella del 15 in forma privata nei locali della sezione SFI di Sulmona e quella del 18 negli spazi della Camera del Lavoro dell'Aquila. Nella prima interviene Giuseppe Billanovich, appositamente designato dal Cc, in occasione della quale protesta «contro gli atti di inconsulta reazione scatenata dal governo e dalla Direzione delle Ferrovie. [I ferrovieri] reclamano la immediata approvazione delle

109 *Un altro pallone sgonfiato*, «L'Avvenire», 18 gennaio 1921.

tabelle organiche e dei regolamenti, dichiarandosi pronti a fiancheggiare i movimenti che a sostegno di tanto postulati, gli organi direttivi del Sindacato stesso vorranno iniziare; si rendono solidali nella lotta contro la coalizione che tenta far ricadere sulle condizioni già disagiate del proletariato gli sperperi causati dalla guerra voluta dalla borghesia»<sup>110</sup>. Qualche elemento in più si coglie leggendo la relazione del solito infiltrato di PS, in cui si apprende che i presenti sono circa trenta, «in maggioranza appartenenti al personale di macchina [...] Parlò certo Billanovich [...] il quale, dopo aver protestato contro il Governo per il licenziamento del macchinista Gavassi e per aver fatto denunciare all'Autorità Giudiziaria i componenti il Consiglio direttivo [...], che ordinò la sospensione del servizio ferroviario [...] del 14 ottobre a scopo di dimostrazione a favore delle vittime politiche, disse che il Governo spiega ora una gran reazione contro i ferrovieri, ai quali sta infliggendo sospensioni dal servizio e dallo stipendio e multe per fatti avvenuti vari mesi addietro. Invitò i presenti a tenersi pronti per reagire [...] con tutti i mezzi contro il Governo il quale, a quanto disse, sembra che voglia richiamare in vigore l'articolo 56 del regolamento per l'applicazione della legge sullo stato giuridico degli impiegati»<sup>111</sup>. Nella Camera del Lavoro dell'Aquila si riuniscono invece circa novanta ferrovieri, che proclamano di «uniformarsi incondizionatamente a tutto ciò che il Sindacato sarà per deliberare in caso di mancata approvazione, da parte del Governo, delle tabelle organiche e degli altri miglioramenti che dicono promessi». La delegazione del personale di Sulmona, composta da cinque ferrovieri, avendo sicuramente capito prima degli altri che, come al solito, la repressione inizia a colpire partendo dall'avanguardia e non si può mai sapere dove arriverà, molto pragmaticamente si pronuncia consigliando «prudenza», e «di far figurare che l'agitazione non abbia carattere politico, ma esclusivamente economico, e ciò per poter trarre dalla loro parte l'unanime consenso del personale ferroviario ed anche quello della massa operai, e di poter così meglio combattere la borghesia»<sup>112</sup>.

Bisogna infatti ricordare che nel corso del 1920, anno in cui lo SFI raggiunge la sua massima espansione organizzativa e la sua più alta influenza politica e sindacale, il movimento di Benito Mussolini inizia a trovare eco e consensi tra il padronato agrario e

110 *I ferrovieri contro la reazione. Sulmona*, «Umanità Nova», 22 dicembre 1920.

111 Sottoprefettura di Sulmona, 17 dicembre, telegramma al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1920, b. 24, f. D2-Aquila.

112 Prefettura dell'Aquila, 19 dicembre 1920, al ministero degli Interni, Ivi

industriale, spaventato dalla marea montante del movimento rivoluzionario. Anche l'opinione pubblica borghese comincia a guardare con simpatia i fascisti, per aver iniziato a fronteggiare i «rossi» opponendosi a quello che veniva percepito come un crescente strapotere di sovversivi e sindacalisti. Tra i ceti piccolo-borghesi poi, cresce l'insoddisfazione e la frustrazione per un dopoguerra che ha portato solo miseria a causa della grave crisi economica e dell'inflazione. Si tratta di strati di popolazione che peraltro non risultano inquadrati in alcuna organizzazione professionale o di classe che ne possa rappresentare gli interessi. In un clima di inflazione montante e di crescente disoccupazione sono proprio questi i ceti che entrano in uno stato di maggior insoddisfazione e che cominciano a guardare con crescente ostilità il proletariato, il quale tramite le sue organizzazioni di classe riesce a difendere i salari e a conquistare crescenti porzioni di potere politico nel paese. Lo SFI, con la sua forza e il suo largo consenso ormai posseduto nella categoria, è fin da subito al centro delle attenzioni del fascismo e lo stesso Mussolini inizia ad occuparsi direttamente dei ferrovieri e delle loro agitazioni. Come scriverà anni più avanti Carlo Sforza, antifascista del versante liberale:

Il vecchio Errico Malatesta voleva la rivoluzione, era forse il solo a volerla subito [...]. Egli disse [...] se lasciamo passare questo momento favorevole dovremo pagare con lacrime di sangue un giorno la paura che oggi incutiamo alla borghesia. Malatesta fu l'unico che prevede il fascismo<sup>113</sup>.

Ai primi del 1921, dunque, il sindacato si trova costretto sulla difensiva, impegnato ad impedire la vanificazione di quanto conquistato nel corso dell'anno precedente. Nel mese di marzo vengono approvate le tabelle organiche ma, con la montante reazione padronale e fascista, sul piano repressivo la situazione è destinata a peggiorare, soprattutto per gli attivisti.

<sup>113</sup> Cfr. C. SFORZA, *L'Italia dal 1914 al 1944, quale io la vidi*, Mondadori, Roma, 1945, p. 77.

## Unità sindacale antifascista

### *La crisi del 1921*

L'offensiva padronale contro la classe operaia e quella dell'amministrazione delle FF.SS. contro le condizioni di vita dei propri dipendenti sono davvero alte<sup>1</sup>. Quest'ultima, inoltre, non solo continua a spingere l'opinione pubblica contro i ferrovieri ma cerca anche di dividerli, promettendo di varare il decreto sulle competenze accessorie solo per alcune categorie; nel ricordo personale di Morbiducci, ad esempio, il personale di macchina, la categoria più agguerrita, continuamente sottoposta a punizioni illegali e «bestiali», è ridotta in condizioni di lavoro ed economiche, rispetto alle altre qualifiche ferroviarie, veramente penose: «il fuochista che immette nel forno della locomotiva, nel percorso Sulmona-Castel Di Sangro, circa due tonnellate di carbone per alimentare la caldaia a vapore, viene pagato in ragione di due terzi della sua prestazione, mentre il frenatore che sta seduto nella garrita alla coda del convoglio, percepisce, per lo stesso percorso, la intera retribuzione»<sup>2</sup>.

A Sulmona, le pressioni per ottenere il trasferimento di Perfetto si fanno sempre più insistenti:

Sottoprefettura di Sulmona, 5 febbraio 1921

Al sig. Prefetto – Aquila

Oggetto: Movimento sovversivo fra i ferrovieri di Sulmona e Avezzano.

Per quanto sopra mi permisi pregare V.S. Ill.ma perché si fosse compiaciuto esaminare se non era il caso di fare vive premure presso la Direzione Generale delle Ferrovie di Stato per il trasferimento da Sulmona del detto Perfetto, preghiera della quale mi permetto insistere tutt'ora essendo la sua ulteriore permanenza

<sup>1</sup> Per una storia economica dell'Italia del 1921-1922 si veda *Storia d'Italia*, vol. 4, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 1, Giulio Einaudi, Torino, 1975, pp. 248-258. Per una storia politica e sociale del periodo si veda *Storia d'Italia*, vol. IV, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 3, Giulio Einaudi, Torino, 1976, pp. 2086-2120.

<sup>2</sup> G. MORBIDUCCI, *Ferrovia e ferrovieri a Sulmona, appunti per una storia sociale del Centro Abruzzo*, «La Città», cit.

in questa città pericolosa sia perché anarchico convinto e sia perché attivo agitatore della massa ferroviaria<sup>3</sup>.

In una seconda comunicazione si chiede addirittura il trasferimento insieme dei «due agitatori» Perfetto e Scapatucci, tanto che la direzione generale delle FF.SS. nel mese di maggio potrà assicurare il prefetto dell'Aquila che «è stata studiata la possibilità di allontanare detto agente [Quirino Perfetto] da Sulmona. Ciò non riesce attualmente possibile per ragioni di servizio e quindi si terrà presente la cosa per quei provvedimenti che potranno essere adottati appena si manifesti l'occasione favorevole»<sup>4</sup>. Si intensificano inoltre le punizioni, anche per lievi infrazioni regolamentari. A Castellamare Adriatico, ad esempio, nel mese di settembre verrà licenziato il fuochista Raffaele Gualtieri, nonostante una promozione a fuochista a pieni voti e il superamento al 30 giugno 1921 dei due anni di prova previsti dal regolamento per ottenere il diritto ad un contratto di lavoro stabile: «il motivo del licenziamento è per pretesi rifiuti di disobbedienza. Un così grave provvedimento è stato preso su semplici contestazioni e senza nessuna garanzia per il punito»<sup>5</sup>.

Il 1921 è l'anno in cui lo SFI organizza l'ultima grande assise del sindacalismo ferroviario, il X congresso che si svolge a Bologna dal 3 all'8 luglio e che vede la riconferma dell'autonomia da USI e CGdL. Tale scelta matura però in un contesto assai diverso dal passato. In chiave tattica, i ferrovieri comunisti propongono l'ingresso nella CGdL allo scopo di scalzare la dirigenza socialista; timorosi allora di una scissione anarchica e sindacalista, i socialisti, già reduci da Livorno, si esprimono contrari a tale proposta votando per l'autonomia, determinando un'inedita maggioranza alla dirigenza composta da anarchici e socialisti. Il medesimo problema si ripropone sull'adesione dello SFI all'Internazionale dei sindacati rossi (ISR), per i legami tra essa e l'Internazionale comunista (IC). Su questioni prettamente sindacali, le richieste salienti del congresso riguardano l'abolizione dell'avventiziato e la revoca immediata dei licenziamenti; seguono anche ordini del giorno su pensioni e tabelle organiche<sup>6</sup>.

Il 1921 è anche l'anno in cui si formano gli Arditi del Popolo,

3 ASAd, Fondo questura, cat. A8, b. 59, f. 24.

4 Ivi

5 *Un ferroviere licenziato*, «Il Proletario», 3 settembre 1921.

6 Sull'andamento del congresso si veda G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., pp., 284-292.

movimento che assume ben presto un carattere di resistenza armata proletaria contro il fascismo<sup>7</sup>. Dalla primavera i lavoratori avevano dimostrato di fronte alla crisi economica e all'offensiva padronale non solo grande rabbia ma anche una notevole tenacia nel difendere i posti di lavoro e la qualità della vita; anche nei confronti delle provocazioni e delle violenze dei fascisti gli scontri sono ormai all'ordine del giorno, a testimonianza dell'evidente funzione antioperaia delle squadre di Mussolini al soldo dei grandi ceti agrari e industriali. Inoltre, l'esaurirsi della questione fiumana sta liberando energie fin'ora là concentrate. I legionari di D'Annunzio, tornati in Italia e amnistiati portano nel paese le loro contraddizioni, il loro nazionalismo ma anche il loro sovversivismo. Molti, per lo più avventurieri, vanno sì ad ingrossare le fila dei fascisti ma la parte sovversiva e anticapitalista si schiera decisamente contro i fascisti. Si tratta di gente ben allenata e addestrata a combattere, che ha capito fin da subito che Mussolini non sta colpendo alla cieca ma sta facendo una guerra vera. Occorre quindi organizzarsi per questa guerra. Mentre tra i lavoratori cresce l'esigenza e la richiesta di unità, di quel fronte unico che alla base c'è sempre stato, gli Arditi in breve tempo si estendono in molte località, nelle cui sezioni confluiscono centinaia di sovversivi, soprattutto giovani di ogni colore politico, anarchici, repubblicani, comunisti e socialisti. Si tratta di una vera e propria organizzazione militare, divisa in battaglioni e reparti, con un comando elettivo in ogni provincia e un comando generale a Roma. La reazione dei partiti di sinistra è però del tutto negativa: avversione nel PSI, disconoscimento del PRI, duri attacchi da parte del Partito comunista d'Italia (PCdI), per cui gli Arditi sarebbero «forse strumento del governo». Anche alcune organizzazioni sindacali si dichiarano estranee al movimento e, nel mese di agosto, PSI e CGdL firmano con i fascisti un patto di pacificazione, in cui si nega ogni rapporto con gli Arditi; persino sul piano della difesa delle strutture del proletariato italiano contro i fascisti dunque, le sinistre rompono la solidarietà e abbandonando gli Arditi alla violenza extralegale. Con questa copertura, inoltre, il Governo fa varare dei drastici provvedimenti contro la detenzione di armi e le organizzazioni paramilitari; provvedimenti che le strutture peri-

<sup>7</sup> Sul movimento degli Arditi del Popolo si vedano: E. FRANCESCANGELI, *Arditi del Popolo. Argo Secondari e la prima organizzazione antifascista (1917-1922)*, Odradek, Roma, 2000; M. ROSSI, *Arditi non gendarmi! Dall'arditismo di guerra agli Arditi del Popolo, 1917-1922*, BFS, Pisa, 1997; P. SPRIANO, *Storia del Partito comunista italiano*, vol. 1, *Da Bordiga a Gramsci*, Einaudi, Torino, 1967, pp. 139-151.

feriche dello Stato applicheranno solo contro le sinistre.

Un'ondata di perquisizioni, arresti, sequestri di armi e munizioni si abbatte su Arditi e militanti che stanno organizzando la resistenza. Le disposizioni che ricevono i prefetti sono quelle di vigilare attentamente i gruppi «che vanno rapidamente costituitosi» e di adottare energiche misure atte ad impedire «esercitazioni militari ed ogni altra manifestazione in forma pubblica di squadre organizzate militarmente». Nella provincia aquilana, in particolar modo a Sulmona, si registra la costituzione di squadre di Arditi ferroviari e di guardie di ciclisti rossi, «apparentemente incaricati vigilanza e direzione durante scioperi e manifestazioni ma destinati formare nuclei di forza armata in caso di moti rivoltesi». L'ordine tassativo è quello di procedere alla denuncia e all'arresto immediato dei promotori e degli aderenti di queste organizzazioni, nonché al tempestivo sequestro delle armi<sup>8</sup>. Il battaglione degli Arditi di Avezzano viene nel frattempo sciolto, mentre, «sotto parvenza sviluppo educazione fisica», anarchici, sindacalisti e comunisti dell'Aquila starebbero – a giudizio della PS – organizzandosi per la costituzione di «squadre ginnastiche militarmente organizzate [...] che dovrebbero poi formare base organismo militare comunista con intenti insurrezionali»<sup>9</sup>. Ma isolati all'esterno, messi in più città fuori legge e duramente repressi, nell'autunno gli Arditi del Popolo hanno già perso la loro spinta propulsiva. Al 31 ottobre 1921, quando l'associazione è ormai semiclandestina, conta 5.596 arruolati; gli unici a sostenerli ancora sono solamente gli anarchici e, ufficialmente, caso unico della sinistra italiana, l'UAI<sup>10</sup>.

In un quadro del genere, per lo SFI viene a crearsi non solo un momento di stasi ma anche un clima di incertezza che favorisce un certo sbandamento, tanto che anche tra i ferroviari c'è chi inizia a passare dal sindacato all'organizzazione di mestiere fascista. I Gruppi ferroviari fascisti, da parte loro, forti ora di cinquanta sezioni costituiranno nell'ottobre l'Associazione nazionale ferroviari fascisti, con il ben preciso intento di eliminare ogni forma di «bolsevismo ferroviario»<sup>11</sup>. Anche se da più parti si parla di sciopero generale lo SFI non è ora nelle condizioni di poter pren-

8 ASAq, Fondo questura, cat. Miscellanea Z1, b. 2.

9 Ivi, cat. Z1, b. 1, F-Arditi Rossi.

10 Si veda L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, cit., pp. 129-133.

11 Si veda F. DAMIANI, *Il Sindacato ferroviari italiani dal Congresso di Bologna allo scioglimento della CGdL*, in M. ANTONIOLI, G. CHECCOZZO (a cura di), *Il Sindacato ferroviari italiani dalle origini al fascismo 1907-1925*, cit., p. 295.



dere tale decisione, tant'è vero che nemmeno lo sciopero del I Maggio 1921 riesce esteso; si sciopera a Sulmona<sup>12</sup> e ad Avezzano<sup>13</sup>; nel corso del mese si registra un solo altro sciopero e di una sola ora, attuato dal personale postelegrafonico dell'Aquila<sup>14</sup>. A spingere per uno sciopero generale immediato sono ora soprattutto i ferrovieri comunisti, che lanciano appelli per la costituzione di un fronte unico proletario di azione classista di difesa per consolidare quanto conquistato nel corso del biennio di lotte dalle organizzazioni proletarie. In direzione opposta rimangono i socialisti, che insistono su una politica di contatti e trattative col governo, in vista di una soluzione socialdemocratica della crisi statale.

Nel perdurare di queste divergenze il consiglio direttivo dello SFI continua la sua delicata opera di contatti e trattative col governo, e presenta, nella seconda metà del mese di settembre, un memoriale al ministro dei LL.PP.; un ulteriore incontro si registra nel mese di ottobre. Ma il governo, anziché mantenere ad attuare i precisi impegni presi e concordati nei mesi addietro, muove in direzione praticamente opposta. In questo periodo infatti, con l'aggravarsi della situazione economica, viene votata in parlamento la legge sulla «Riforma della burocrazia», di cui si propone subito l'estensione anche al settore delle ferrovie. Una proposta di questo genere vuol dire praticamente sospendere a tempo indeterminato ogni promozione del personale che abbia già titolo e diritto per la sistemazione organica, il licenziamento in massa di molti precari e, naturalmente, il licenziamento di «elementi sovversivi». Come da copione, mentre il «padrone privato» (gli industriali) sfrutta la disoccupazione, il «padrone pubblico» (il governo dello Stato) crea *ope legis* le condizioni per determinare tagli e licenziamenti. La reazione dei ferrovieri è istantanea e in molti scali la base inizia a pronunciarsi direttamente per la sospensione di ogni trattativa col governo e di passare, quindi, ad un'azione immediata. Come denunciano da Castellamare Adriatico, «i ferrovieri con lo sciopero del gennaio 1920 ottennero un concordato che doveva significare un nuovo contratto di lavoro. Sino ad oggi tale concordato non è stato ancora attuato per colpa di coloro che

12 Si ha notizia dello sciopero del I Maggio di Sulmona nella comunicazione che il macchinista Emilio Tiberi di Sulmona inoltrò al direttore generale delle FF.SS. il 24 luglio 1957 per la ricostruzione della carriera, essendo stato declassificato per ragioni «politiche» dal regime fascista.

13 Si veda P. PALLADINI, *Avezzano 1° maggio 1921*, «Rassf», a. II, n. 1, 1981, pp. 149-153.

14 ACS, MI, PS, Agr, 1921, b. 82, f. D3-Aquila.

non vogliono rispettare gli impegni presi. Il Sindacato Ferrovieri Italiani forte di 150.000 organizzati ha dimostrato di possedere forza sufficiente per far rispettare i patti conclusi. In seguito allo scatenarsi della reazione degli agrari e dei pescicani della industria, il governo sembra abbia in animo di dare battaglia ai ferrovieri [...]. L'organizzazione, che ha avuto sentore dei propositi del governo e della Direzione Generale dei Ferrovieri dello Stato, ha invitato i ferrovieri a serrare le file e tenersi pronti, se eventualmente con un tratto di penna si volesse cancellare un concordato e tutto lo studio e conclusioni alle quali sono addivenuti la Direzione Generale e la Commissione del Sindacato Ferrovieri Italiani»<sup>15</sup>. Dal consiglio sezionale di Castellamare Adriatico viene quindi redatto e fatto affiggere negli scali locali il seguente manifesto, in cui la criticità della situazione è ben fotografata:

#### Verso una nuova agitazione

Compagni Ferrovieri!

avrete appreso dai giornali l'ordine del giorno votato dal Comitato Centrale relativo l'applicazione alle Ferrovie Statali della Legge sulla burocrazia. Sarà bene però che ad esso si faccia seguito onde voi possiate maggiormente essere informati della reale situazione che l'organizzazione attraversa in questo momento. Noi siamo persuasi che, consci delle responsabilità che ci incombono e che anche voi avete, sui risultati definitivi vi adopererete in modo che nulla sia lasciato di intentato perché tutti si convincano della necessità di soprassedere, almeno per il momento, da ogni altra discussione, più o meno importante, e di rivolgere ogni attività all'opera di persuasione e di convincimento della massa. È doveroso non cullare false illusioni, com'è opportuno spronare i più neghittosi, assistere i meno forti. La folata di violenta reazione di questi ultimi tempi ha investito anche la nostra organizzazione, ma è anche vero che essa ha saputo magnificamente resistere ritorcendo sempre ogni attacco, difendendo strenuamente ogni sua conquista.

Parecchie sono state le insidie teseci dagli avversari, ora solleticando falsi orgogli, ora contrapponendoci forze, che pure esigue, dovevano a loro avviso scalzare quell'ascendente morale conquistato attraverso dure battaglie e che rappresenta il segreto di ogni nostro successo. Ma poiché né la violenza, né le intimidazioni

<sup>15</sup> *Verso una nuova agitazione dei ferrovieri*, 15 ottobre 1921.

zioni, né la subdola opera di denigrazione hanno potuto disgregarci si è tentato e si cerca tutt'ora approfondire dissensi di categoria promuovendo e accettando commissioni od organizzazioni, unicamente per tentare di spezzare quella continuità ed unità di indirizzo che oltre a dimostrare la nostra coerenza è fattore essenziale della omogeneità del S.F.I.

Da vari sintomi scorgiamo che il governo ha in animo di darci battaglia. Difatti, colpisce in modo esagerato e sciocco ogni più lieve infrazione regolamentare, trasferisce senza pretesto, non curandosi affatto della mancanza degli alloggi, mentre non concede trasferimenti a coloro che li chiedono sia per ragioni climatiche, sia perché nella residenza richiesta possono convenientemente sistemarsi. Ostacola con pretesto ed in ogni circostanza il funzionamento delle nostre Commissioni dei turni, ritarda la sistemazione del personale avventizio avente diritto e la regolare applicazione delle tabelle organiche. E, come se tutto ciò non bastasse a giustificare il vivo malumore che serpeggia fra tutti i ferrovieri, non si decide a regolarizzare gli ex-combattenti, utilizza in servizi inadatti i mutilati, seguita a corrispondere ad essi paghe o stipendi inferiori non contemplati dalle nuove tabelle, obbliga gli operai, il personale di stazione e degli uffici al lavoro straordinario non compensato da maggior riposo allo scopo di infirmare la conquista delle otto ore. Ritarda con speciosi pretesti l'approvazione ed il pagamento delle competenze accessorie concordate con il S.F.I. da vari mesi, tenta di porre nel nulla ogni impegno precedente, disconosce la funzione attribuita alla nostra Commissione paritetica conferitale dagli accordi successivi allo sciopero del gennaio 1920. Dilaziona i provvedimenti a favore dei nostri compagni pensionati.

Ma siccome tutto ciò poteva ancora apparire non sufficiente, il governo tenta applicare alla Amministrazione ferroviaria la legge sulla burocrazia, sospendendo a tempo non precisato ogni promozione e sistemazione, rimandando ad un secondo tempo la tanto auspicata riforma preoccupandosi solo ed unicamente di avere il mandato ed i mezzi per stracciare tutti i contratti di assunzione, tutti i regolamenti esistenti, rifiutando il riconoscimento di ogni diritto acquisito di stabilità e di difesa. Al contrario saranno mantenuti in servizio coloro che occupano posti delicatissimi, riconosciuti inetti e pregiudizievoli dagli stessi dirigenti per la loro decrepitezza, sol perché in maggioranza appartenenti al partito di cui è esponente l'attuale Ministro dei Lavori Pubblici.

Ora noi vi diciamo che chiunque ha cuore, chi sente entro sé un'anima, chi accarezza un'ideale non può assolutamente per-

mettere che ciò si avveri.

Agli organi dirigenti del Sindacato il compito di condurre la lotta con i mezzi più adatti, di scegliere il momento più opportuno, di giudicare le necessità e la gravità della situazione man mano che avvenimenti si svolgono. A noi, a tutti i ferrovieri il dovere di facilitare ad essi il lavoro, serrando strettamente le file, approntando le difese.

Questo è il nostro preciso dovere, se vogliamo che siano mantenute integre le conquiste fatte sotto l'egida del nostro glorioso Sindacato Ferrovieri Italiani, e se non vogliamo che ci siano ribadite le catene della schiavitù, obbligare ai voleri autoritari ed incontrollabili dell'Amministrazione, resi in definitiva ancora servi.

E facciamo sì che l'eco delle nostre dimostranze e l'espressione della nostra volontà giungano a coloro che hanno il dovere imprescindibile di udirci o provvedere di conseguenza.

Mentre siamo sicuri che l'appello lanciato dalla nostra organizzazione a difesa dei nostri sacrosanti diritti ci troverà pienamente con essa consenzienti, vi invitiamo di intensificare la propaganda per poter con serenità, fiducia e disciplina aderire alle decisioni che la nostra organizzazione sarà obbligata di prendere<sup>16</sup>.

Con l'assemblea del 27 ottobre, riuscita «veramente imponente», la sezione SFI di Castellamare Adriatico si dichiara praticamente pronta all'azione. L'ordine del giorno riguarda «lo stato delle pratiche» tra governo e SFI, «le quali sono oggetto di studio da circa due anni e che rappresentano il frutto dello sciopero del gennaio 1920». Mazzetta prende in analisi «la reazione scatenatasi contro i lavoratori dell'industria privata» e quella di governo e amministrazione «verso i ferrovieri, aggiungendo che mentre gli industriali sfruttano l'attuale disoccupazione, il governo e l'amministrazione ferroviaria hanno pensato di servirsi della riforma della burocrazia, non per semplificare, né per epurare certamente degli elementi superflui o nocivi gli organi statali, sibbene per allontanarle quelli di... poco gradimento». Spiega quindi come lo SFI sia stato costretto «ad insorgere e a prendere posizione netta e precisa» nei confronti dell'applicazione della nuova legge, e cioè per impedire che vadano perse definitivamente conquiste quali tabelle organiche, sistemazione avventizi, estensione delle 8 ore

<sup>16</sup> Testo del manifesto redatto e diffuso dal consiglio direttivo della sezione SFI di Castellamare Adriatico, riportato sulle colonne del n. 70 de «Il Proletario» del 15 ottobre 1921.

di lavoro a tutto il personale, nuovo regolamento personale, sistemazione economiche dei pensionati, competenze accessorie, commissioni locali, malattie professionali e indennità di località. All'unanimità l'assemblea vota il seguente ordine del giorno:

I Ferrovieri di Castellamare Adriatico, riuniti nella sede sociale la sera del 27 corr., sentita la relazione del segretario sezionale sulla situazione creatasi per il diniego dall'Amministrazione ferroviaria e del governo circa il mantenimento degli impegni precisi e categorici, già presi in chiari concordati con il Sindacato Ferrovieri e in merito alla reazione scatenatasi contro i ferrovieri, analoga a quella verso i lavoratori della libera industria e degli altri impiegati dello stato, ad unanimità deliberano di tenersi disciplinati agli ordini del S.F.I. per quell'azione che sarà ritenuta necessaria onde salvaguardare i diritti conquistati<sup>17</sup>.

Di fronte a questo inizio di movimento di massa lo SFI non riesce però ad andare oltre il solito memoriale, puntualmente presentato al governo il 2 novembre. Ma questa volta le proposte del sindacato non vengono neanche prese in considerazione, ormai deciso com'è il governo ad assecondare il tentativo del padronato di far ricadere il peso della guerra soltanto sui ceti popolari. Nel paese infatti va sviluppandosi una campagna giornalistica contro i ferrovieri da parte di quella stampa al servizio dell'alta finanza e degli interessi degli industriali, la quale sostiene che il dissestato bilancio ferroviario può essere sanato solo attraverso la rinuncia da parte dei ferrovieri, in quanto «categoria privilegiata», di quelle condizioni che essi sono riusciti a conquistare in quarant'anni di dure lotte, a cominciare dalle 8 ore. Contro chi si oppone a questa linea, si invoca un governo forte capace di maneggiare con fermezza l'articolo 56 per punire i ferrovieri scioperanti. Quello che evidentemente si vuole attaccare è l'organizzazione prima di ogni altra cosa, dato che i ferrovieri italiani sono pagati con salari pressoché uguali a quelli delle nazioni che hanno perso la guerra; riguardo i miglioramenti poi, conquistati attraverso dure lotte, restano pur sempre inferiori al rincaro dei prezzi mentre il lavoro si fa sempre più faticoso e pericoloso oltre che pieno di responsabilità<sup>18</sup>. Un clima del genere, inoltre, favorisce la ripresa dell'azio-

<sup>17</sup> *Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Castellamare Adriatico. Assemblea generale, «Il Proletario»*, 29 ottobre 1921.

<sup>18</sup> Si veda F. DAMIANI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dal Congresso di Bologna allo scioglimento della CGdL*, cit., pp. 302-305.

ne quadristica contro i ferrovieri. Nel novembre, a Roma, in occasione del III congresso nazionale fascista, numerosi ferrovieri fascisti sono chiamati da tutta Italia per sostituire i macchinisti che si sono rifiutati di condurre i treni dei congressisti. Nella stazione di Roma gli squadristi danno sfogo ad un'irrazionale e cieca violenza sparando dai treni in arrivo, colpendo e uccidendo il macchinista Guglielmo Farneti. La gravità del fatto spinge di nuovo i ferrovieri a scendere in lotta, proclamando, in accordo con il Comitato di difesa proletaria, lo sciopero generale a Roma e in provincia, che si conclude solo dopo che i fascisti sgomberano la città. In segno di solidarietà nei confronti dei ferrovieri romani scioperano anche quelli del Mezzogiorno, contro i quali il governo, rincominciando ad applicare l'articolo 56, risponde con il licenziamento di tre macchinisti a Napoli; anche Sulmona si sciopera per tre giorni consecutivi, dall'11 al 13 novembre<sup>19</sup>.

Non rimane altro per i ferrovieri che trovare il modo migliore per arrestare l'offensiva borghese e salvare le conquiste del passato. L'assemblea di Sulmona del 29 dicembre diretta da Perfetto si chiude con la votazione di un ordine del giorno con cui i ferrovieri «si dichiarano pronti alla battaglia che fra breve l'intero proletariato ferroviario dovrà ingaggiare contro la codarda velleità della Direzione generale e Governo, i quali con subdole manovra ed a poco per volta svalorizza tutte le conquiste della massa ottenute con estremo eroismo di questa nelle epiche 10 giornate di vittorioso sciopero del 1920»<sup>20</sup>.

### *L'attività delle sezioni*

Le decisioni prese durante il X congresso dello SFI sono oggetto di chiarimento e discussione nei convegni di gruppi e sezioni. Il socialista Angelo Mazzetta, già assessore della giunta municipale di Castellamare Adriatico, nominato dal congresso di Bologna membro del Consiglio generale dello SFI, convoca per l'8 agosto nella locale sezione l'assemblea generale dei soci: inizia «la relazione sui principali dibattiti del congresso, spiega le ragioni che l'indussero a votare per l'autonomia del sindacato, contrariamente alle sue personali convinzioni, che lo avrebbero do-

<sup>19</sup> Si ha notizia delle tre giornate di sciopero a Sulmona nella comunicazione che il macchinista Emilio Tiberi di Sulmona inoltrerà al direttore generale delle FF.SS. il 24 luglio 1957 per la ricostruzione della carriera, essendo stato declassificato per ragioni «politiche» dal regime fascista.

<sup>20</sup> *Importante assemblea dei ferrovieri di Sulmona*, «Umanità Nova», 4 gennaio 1922.

vuto spingere verso l'adesione alla Confederazione Generale del Lavoro. Assai plaudito è stato egli, quando ha affermato che bisogna ad ogni costo mantenere la compagine del nostro glorioso Sindacato la cui unità deve premere più di ogni altra cosa, specie nell'attuale momento che non consente scissioni di sorta nel campo sindacale. Spiega pure le ragioni che l'indussero a votare a favore della proposta approvata di mandare i nostri rappresentanti al prossimo Congresso Internazionale dei Sindacati a Mosca». Passa in seguito alle «nuove tabelle e competenze accessorie, dando anche delucidazioni a vari che ne fecero richiesta»; segue la discussione sull'importanza della costituzione in tempi brevi delle commissioni locali, «dovendo i segretari di esse costituire il nuovo Comitato sezionale»; infine, viene «ampiamente discussa la crisi degli alloggi e del carovita» e votato il seguente ordine del giorno:

I ferrovieri di Castellamare Adriatico, riuniti in numerosa assemblea nei locali della Sezione del Sindacato ferrovieri, constatando – oltremodo meravigliati – che l'amministrazione ferroviaria non accenna a volersi preoccupare della costruzione delle case economiche dei ferrovieri il cui progetto fu approvato già da due anni dalla Commissione Centrale, vivamente tornano a protestare presso le autorità competenti, perché si dia inizio ai lavori per le case economiche stesse, reclamando inoltre la estensione a questo importante centro della indennità di località e di pro-alloggio in considerazione che, se in tempi normali il carovita raggiunge il livello di quello delle più grandi città, nella stagione estiva, per l'accorrere di numerosi bagnanti, il carovita assurge in Castellamare Adriatico a proporzioni assolutamente impressionanti. Dà mandato alla locale Sezione del Sindacato ferrovieri di esperire tutte le pratiche necessarie, impegnandosi a desistere dall'agitazione solo quando le suesposte richieste saranno prese in seria considerazione<sup>21</sup>.

Con Mazzetta alla segreteria, la sezione SFI di Castellamare Adriatico riprende una vivace attività sindacale, agitando principalmente quei grandi temi a carattere normativo e salariale che

<sup>21</sup> *Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Castellamare Adriatico*, «Il Proletario», numero di saggio del 18 agosto 1921.

<sup>22</sup> Il consiglio della sezione SFI di Castellamare Adriatico è composto da: Carletti Enrico, Cetrullo Giuseppe, Del Monte Emilio, Di Marcantonio Luigi, Dubbini Umberto, Fanelli Liberatore, Getti Canzio, Gianfagna Giuseppe, Mazzetta Angelo, Montecasciano Attilio, Novelli Alfredo e Squartini Francesco. Revisori dei conti: Muzi Nazzareno, Silvestri

sono ancora rimasti in gran parte irrisolti<sup>22</sup>.

### *Pensioni*

La questione delle pensioni agita le assemblee dei lavoratori del trasporto su rotaia fin dal 1919. Alla loro inadeguatezza rispetto al carovita si aggiunge quello della vigenza di un regime pensionistico transitorio, sanzionato a suo tempo da una legge del 1914 che discrimina fra servizi prestati precedentemente al 1905 durante l'esercizio privato e servizi con l'esercizio di Stato. Come prima rivendicazione lo SFI chiede dunque di equiparare questi differenti periodi di versamenti. Con un aumento però del costo della vita del 250% rispetto a prima della guerra, succede che, ad esempio, anche pensioni da 200 lire mensili (30 anni di anzianità con qualifica specializzata) risultino inadeguate perché corrispondenti come valore d'acquisto a sole 57 lire del periodo prebellico. Le trattative portate avanti tra SFI e governo alla fine del 1919 trovano punti in comune sul principio che il massimo della pensione possa essere raggiunto da tutto il personale indistintamente, in relazione ai limiti di età previsti categoria per categoria, e sull'elevamento a 1.200 lire annue del minimo. Nel 1920 il parlamento approva una legge che recepisce almeno queste istanze; rimane invece guerra aperta sul calcolo degli emolumenti<sup>23</sup>. Il X congresso dello SFI dà quindi mandato al Cc di presentare al ministro dei LL.PP. le nuove richieste, così riassunte: aumento del 75% alle pensioni del personale ferroviario, delle vedove e degli orfani di agenti alle quali non è applicabile la legge 7 aprile 1921 n. 369; l'aumento di ogni pensione non deve essere inferiore alle 1.500 lire annue per gli agenti, 900 lire annue per le vedove, 450 lire annue per gli orfani<sup>24</sup>. Con un incontro tra il Cc dello SFI e il

Calvino e Torre Guido. Cfr. *Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Castellamare Adr.*, Ivi, 10 ottobre 1921.

23 Cfr. G. SACCHETTI, *Il Sindacato ferrovieri italiani durante il 'biennio rosso'*, cit., pp., 274-275.

24 Comitato centrale dello SFI, Roma, 25 luglio 1921, al ministero dei LL.PP.: «Vari impegni del governo, sia in confronto della nostra organizzazione che della Camera dei deputati, danno a noi quel senso di fiducia per una equa e umana soluzione della questione dei ferrovieri pensionati, che non godono i benefici della legge 7 aprile 1921 n. 369. L'obbligo morale che lo Stato ha verso questi lavoratori, le benemerenze che essi hanno acquisito durante i lunghi anni di servizio, ci dispensano da ogni e qualsiasi illustrazione delle richieste che formuliamo, certi che si vorrà provvedere con quella urgenza che la improrogabilità dei bisogni esigono. Domandiamo: le pensioni del personale ferroviario, delle vedove e degli orfani di agenti alle quali non è applicabile la legge 7 aprile 1921 n. 369 saranno aumentate del 75%; l'aumento di ogni pensione non deve essere inferiore alle £ 1.500 annue per gli agenti a £ 900 per le vedove, a £ 450 per gli orfani». In *Il Sindacato Ferrovieri Italiani per i ferrovieri pensionati*, «Il Proletario», numero di saggio del 18 agosto 1921.



ministro dei LL.PP. del 2 settembre sulle «condizioni disagiate in cui versano i pensionati, in conseguenza delle misere pensioni e del caro costo della vita», il ministro informa di aver terminato gli studi in materia, quantificando a 380 milioni di lire le richieste del sindacato. La vertenza in corso è molto seguita dalla stampa locale, in attesa della definitiva risposta del ministero del Tesoro. «Ora» – scrivono da Castellamare Adriatico – «attendiamo che le promesse fatte al Sindacato Ferrovieri dal Ministro si traducano in atto, inquantochè dal 1919 è che i ferrovieri in attività di servizio hanno iniziata l'agitazione per i loro compagni pensionati. I vecchi pensionati che hanno per tutto il tempo del servizio prestato versate regolarmente le somme prescritte al fondo Cassa pensioni e Istituto di Previdenza, hanno ben diritto ad una pensione che permetta loro di vivere»<sup>25</sup>. Per l'ottenimento dei miglioramenti, la sezione SFI di Castellamare Adriatico s'attiva fin da subito, rassicurando «i vecchi pensionati che i ferrovieri in attività di servizio, attraverso la loro organizzazione, non cesseranno l'agitazione, da oltre due anni iniziata, sino a quando non saranno soddisfatte le loro legittime aspirazioni»<sup>26</sup>. Con l'assemblea generale dell'11 settembre 1921, i pensionati residenti a Castellamare Adriatico chiedono ed ottengono l'iscrizione alla locale sezione, «ove hanno militato e lottato quando erano in servizio»; votano inoltre il seguente ordine del giorno, tempestivamente inviato al ministero dei LL.PP.:

I ferrovieri pensionati di Castellamare Adriatico riuniti nel locale del Sindacato Ferrovieri per udire la relazione delle pratiche esperite a Roma col Ministro dei Lavori Pubblici dal Comitato Centrale del Sindacato, mentre rilevano con piacere che i loro compagni ferrovieri in attività di servizio attraverso l'organizzazione non desistono dalla lotta intrapresa sino dal 1919 allo scopo di far migliorare le loro triste ed umilianti condizioni economiche, invitano il Governo ad accettare senza ulteriore indugio la richiesta di aumento di pensione fatta dall'organizzazione suddetta, inquantochè rappresenta il minimo indispensabile per vivere e quale giusto compenso del lungo servizio prestato e del denaro versato agli Istituti di previdenza, soccorso e cassa pensioni<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> *Per i vecchi pensionati*, Ivi, 17 settembre 1921.

<sup>26</sup> *Il Sindacato Ferrovieri Italiani per i ferrovieri pensionati*, cit.

<sup>27</sup> *Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Castellamare Ad. Riunione di ferrovieri pensionati*, Ivi, 17 settembre 1921.

La questione si protrae fino al 1922, con la proposta fatta dai ferrovieri in servizio al governo di accollarsi direttamente i costi della riforma, «disposti a sopportare l'onere finanziario necessario per migliorare le pensioni ai propri compagni di lavoro»<sup>28</sup>. Ancora il 2 aprile, con l'incontro bolognese fra i delegati di Federazione italiana pensionati ferrovieri e SFI, «i rappresentanti del Sindacato ferrovieri italiani riconfermano l'impegno assunto di fronte alla massa dei pensionati e ai rappresentanti della Federazione pensionati ferrovieri e dichiarano di procedere, uniti e concordi, nell'agitazione fino al raggiungimento dello scopo»<sup>29</sup>.

### *Alloggi*

Quella per la costruzione delle case economiche per i ferrovieri è una battaglia tutta amministrativa in cui Mazzetta chiama in causa direzione compartimentale di Ancona, amministrazione comunale, direzione generale delle FF.SS. e ministero dei LL.PP. Sulla questione si scalda l'assemblea generale dei ferrovieri di Castellamare Adriatico del 9 settembre 1921, che «discutendo in merito alla grave crisi degli alloggi e delle esagerate pretese dei proprietari di case», fa ancora pressione su governo e direzione generale affinché la costruzione degli alloggi, approvata nel dicembre 1920, abbia al più presto inizio, «onde tranquillizzare gli animi esasperati di molte famiglie che non hanno l'alloggio o se l'hanno insufficiente, ant igienico e contrario ai più elementari doveri della educazione familiare»<sup>30</sup>. Lo stato delle cose è ben riassunto nel seguente articolo di Mazzetta:

Poiché vi è in tutti coloro che maggiormente risentono la grave crisi degli alloggi il vivo desiderio di conoscere lo stato delle pratiche per la costruzione delle case economiche dei ferrovieri, siamo venuti nella determinazione di renderle di pubblica ragione, anche perché le autorità interessate e il governo non mostrano nessun interessamento al riguardo. Il sottoscritto in qualità di membro della Commissione consultiva delle case economiche dei ferrovieri pel Compartimento di Ancona, nella prima riunione, dopo alcuni anni di silenzio, ebbe a far rilevare con somma meraviglia che mentre si parlava di costruire in tutti i centri del

<sup>28</sup> *Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Castellamare Adriatico*, Ivi, 18 marzo 1922.

<sup>29</sup> *Ai ferrovieri pensionati*, Ivi, 15 aprile 1922.

<sup>30</sup> *Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Castellamare Ad. Assemblea generale dei ferrovieri*, Ivi, 17 settembre 1921.

Compartimento, di Castellamare non se ne parlava affatto. Ed insistette perché il nostro è fra i principali centri del Compartimento e fra il più importante dopo Ancona. Le ragioni che determinarono detta esclusione erano queste: «A Castellamare Adriatico le case non occorrono». Per tale motivo dovetti insistere molto e dimostrare con elementi inoppugnabili la necessità improrogabile di costruire case anche a Castellamare Adriatico. Difatti ottenni di fare approvare che si esaminasse di urgenza un progetto per 54 alloggi. Nelle riunioni successive seguitai ad insistere, e sempre portando nuovi elementi, che dimostravano tutta l'urgenza di costruire alloggi nell'interesse stesso dell'Amministrazione ferroviaria. Finalmente il progetto fu fatto ed approvato dalla Commissione suddetta, e, nel dicembre 1920 approvato dalla commissione centrale di Roma. Venuto a conoscenza di tale approvazione, feci pressioni a Roma presso l'ufficio competente, dal quale mi fu comunicato che il consiglio di Amministrazione non autorizzava la costruzione immediata per mancanza di fondi disponibili, e che si attendevano nuovi stanziamenti da parte del governo da prelevarsi dal fondo pensione dei ferrovieri. Stanziamento che non doveva tardare stante il nuovo forte contributo che i ferrovieri danno al fondo pensione. Informato però che per intervento di una alta personalità politica che faceva parte del ministero di allora, venne autorizzata la costruzione delle case a Fabriano e ciò alla vigilia delle elezioni politiche – non bisogna dimenticare che gli interventi politici sono i veri ostacoli al buon funzionamento delle nostre istituzioni – mi recai nuovamente a Roma per far presente che si era commessa una ingiustizia, perché nella graduatoria Castellamare Adriatico precedeva Fabriano. Si riconobbe, è vero, la giustezza delle mie osservazioni, ma per ordini superiori le cose dovettero andare così. Non mi rimase che prendere atto di tale dichiarazione, e constatare ancora una volta come la giustizia trionfi sempre a danno delle regioni più dimenticate. Per questo motivo fu indetto un comizio di ferrovieri, i quali votarono un vibrato ordine del giorno di protesta il che venne comunicato alla stampa e alle autorità interessate. Di fronte al silenzio del governo e della direzione generale i ferrovieri tornarono a riunirsi e furono fatte analoghe proteste, tutte senza esito favorevole. Ora, per incarico ricevuto dai ferrovieri nell'ultima assemblea, tenuta il 9 settembre u.s. ho inviato una memoria alla Direzione Generale delle Ferrovie, nella quale prospettata la grave crisi degli alloggi e le condizioni in cui si trovano molte famiglie di ferrovieri costrette a pagare degli affitti insopportabili, altre in abitazioni insufficienti, antigheniche e

contrarie ai più elementari doveri di educazione familiare, ho fatto presente che come si sono trovati i mezzi finanziari per costruire le case a Fabriano devono trovarsi per Castellamare, per le ragioni suesposte e perché i bisogni sono maggiori e più urgenti. Ed ora attendiamo le decisioni che verranno prese, poiché anche il Ministro dei Lavori Pubblici sarà al riguardo interessato. Intanto il paese giudichi quanto interessamento hanno il governo e quei deputati che alla vigilia di elezioni promettono tutto, mentre le regioni meridionali sono l'eterne dimenticate<sup>31</sup>.

Nel marzo 1922 interviene sulla questione direttamente l'onorevole Agostinone, con un'interrogazione ai ministri rispettivamente del Tesoro e dei LL.PP., «per sapere quando occorrerà attendere ancora il finanziamento per le case dei ferrovieri i cui progetti sono pronti da molto tempo presso la Direzione generale delle ferrovie, e la cui esecuzione è attesa con vivissima ansietà dalla innumerevole folla dei ferrovieri senza tetto»<sup>32</sup>.

### *Salari*

Oltre alla questione della «crisi degli alloggi», l'assemblea generale del 9 settembre 1921 verte anche su altrettante questioni urgenti ancora irrisolte quali: liquidazione degli arretrati, mancato pagamento delle competenze accessorie e su altre tematiche di carattere normativo e salariale su cui il sindacato sta concentrando l'azione. All'unanimità viene votato il seguente ordine del giorno:

I ferrovieri di Castellamare Adriatico riuniti in numerosa assem-

31 A. MAZZETTA, *Per la costruzione delle case dei ferrovieri*, Ivi, 1 ottobre 1921. Sulla questione si veda anche *Per le case dei ferrovieri*, Ivi, 15 ottobre 1921: «In seguito all'ultima protesta fatta dal rappresentante della Commissione delle Case dei Ferrovieri, il Capo Compartimento di Ancona, in data 12 corrente, ha comunicato quanto appresso: Sig. Mazzetta Angelo, membro della Commissione Casa Ferrovieri, in evasione alla sua lettera del 26-9-21, comunico alla S.V. che questa Amministrazione, pur riconoscendo le necessità fatte presenti in merito alla costruzione di Case Ferrovieri in codesto centro, non è, per ora, in grado di provvedervi essendo presso che esaurite le somme a disposizione, le quali sono anzi insufficienti a far fronte al maggior costo delle costruzioni in corso. Avverto anche che si sono chiesti nuovi fondi e se questi verranno accordati, si provvederà alla costruzione di case anche a Castellamare Adriatico. Il Capo Compartimento R. Lollini». La polemica tra Mazzetta e la direzione compartimentale di Ancona prosegue con le delibere del consiglio comunale del 16 ottobre 1921, cfr. *Cronaca di Castellamare. Seduta Consiliare del giorno 16 Ottobre*, Ivi, 22 ottobre 1921.

32 *Interessi regionali. Per le case dei ferrovieri*, Ivi, 18 marzo 1922. Si vedano anche: l'ennesima richiesta inviata l'8 marzo 1922 dal segretario sezionale SFI Mazzetta al ministero dei LL.PP., *Cronaca di Castellamare. Per le case dei ferrovieri*, Ibidem; l'interrogazione parlamentare di Agostinone, *Interessi regionali*, Ivi, 17 giugno 1922.

blea la sera del 9 corrente per udire la relazione in merito alla liquidazione degli arretrati in applicazione delle nuove tabelle organiche e al mancato pagamento delle competenze accessorie, mentre plaudono all'opera assidua nell'organizzazione che tutela con fede tutti i desiderati dei ferrovieri e dei pensionati prendono atto che con le competenze in corso vengono regolarizzati gli stipendi dal 1 marzo 1920 al 30 giugno 1921 in relazione alle tabelle suddette e reclamano per il mese di ottobre il pagamento delle competenze accessorie poiché queste rappresentano una parte integrativa degli stipendi succitati<sup>33</sup>.

All'aprile 1922 la situazione precipita, tanto che i ferrovieri di Castellamare Adriatico sono costretti a denunciare pubblicamente di non essere nelle condizioni per poter affrontare il pagamento della tassa di famiglia, che da biennale è stata elevata dall'amministrazione municipale a triennale: «gli stipendi sono [ormai] al di sotto del costo della vita»<sup>34</sup>.

#### *Per Sacco e Vanzetti*

Nella mobilitazione per salvare la vita a Nicola Sacco e Bartolomeo Vanzetti le organizzazioni del proletariato italiano si ricompattano come non mai. La reazione in corso non impedisce al movimento di solidarietà di guadagnare in ampiezza e di segnare in modo profondo e duraturo la coscienza di migliaia di lavoratori. I ferrovieri sono di nuovo tra i protagonisti, impegnati nella programmazione e nella promozione di una vasta agitazione capillare che investe sia le grandi città quanto i piccoli centri della penisola. Anche in Abruzzo la risposta è compatta e attraversa larghi strati di popolazione. Il 16 ottobre 1921 si registrano le manifestazioni di Sulmona, Aquila e Castellamare Adriatico, con i ferrovieri Quirino Perfetto ed Antonio Cera oratori ai comizi cittadini, mentre a Lanciano l'iniziativa di protesta contro la condanna a morte dei due anarchici si tiene direttamente negli spazi del locale Circolo ferrovieri. Dopo l'assemblea dei lavoratori delle strade ferrate di Sulmona del 29 dicembre 1921, l'agitazione «atta a costringere i carnefici della plutocratica repubblica dei linciaggi e defenestramenti a ridonare al proletariato i due innocenti rei solo di essere apostoli del grande ideale – l'anarchia», riprende nel gennaio 1922. Il 15 ad Avezzano e Sulmona, con

<sup>33</sup> *Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Castellamare Ad. Assemblea generale dei ferrovieri*, cit.

<sup>34</sup> *Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Castellamare Adriatico*, Ivi, 25 aprile 1922.

«rappresentanti del Sindacato Ferrovieri» e Perfetto presenti ai rispettivi comizi; il 19 a Chieti, promossa dalle forze organizzate nella Camera del Lavoro<sup>35</sup>.

### *L'Alleanza del Lavoro*

Il fascismo ha ormai dalla sua la gran parte degli apparati periferici dello Stato, che non si limitano più ad un atteggiamento di simpatia o connivenza ma non obbediscono alle direttive del nuovo governo di Luigi Facta, se antifasciste, e fanno di testa propria o, meglio, fanno assieme ai fascisti. Nel corso dell'anno si assiste ad una rapida *escalation* di violenza e il Governo nulla fa per assicurare l'ordine pubblico. Si consolida sempre più il sodalizio tra fascisti e padronato, interessato quest'ultimo non tanto ai programmi quanto alla sostanza del fascismo: la sua funzione cioè di distruttore delle organizzazioni dei lavoratori. Così, dalla fine del gennaio 1922, i fascisti sono nuovamente all'offensiva e le loro spedizioni non raccolgono più solo qualche decina di squadristi ma qualche migliaio, facilmente pescato nella massa di disoccupati, che nel frattempo è divenuta enorme. Da parte sua, il padronato è in piena ristrutturazione e in controffensiva attraverso licenziamenti in massa, denuncia dei contratti collettivi, introduzione di una flessibilità oraria e contrattuale selvaggia.

In un quadro del genere, prende corpo una delle ultime e più significative delle iniziative promosse dallo SFI, che, assicuratosi preventivamente l'appoggio di PSI, PRI e UAI (il PCdI preferisce rimanere appartato), avvia nel mese di febbraio una serie di incontri con CGdL, USI, Unione italiana del lavoro (UIL) e FNLP al fine di realizzare una resistenza unitaria contro l'offensiva padronale e la reazione. Rispondendo dunque ad una esigenza reale diffusa tra i lavoratori, e con l'intento di dar il via ad un

<sup>35</sup> Cfr.: *Per salvare Sacco e Vanzetti. La protesta di tutta l'Italia. Comizi e manifestazioni*. Q. PERFETTO, *Negli Abruzzi. Sulmona*, «Umanità Nova», 20 ottobre 1921; *Per contenere Sacco e Vanzetti al boia americano. La manifestazioni di domenica non è riuscita meno imponente perché 'ignorata' dalla stampa*. Aquila, Ivi, 21 ottobre 1921; *L'agitazione per Sacco e Vanzetti*. A Lanciano, Ivi, 26 ottobre 1921; *Importante assemblea dei ferrovieri di Sulmona*, Ivi, 4 gennaio 1922; Q. PERFETTO, *Salviamo Sacco e Vanzetti! La ripresa dell'agitazione nazionale. Comizio e commemorazione a Sulmona*, Ivi, 5 gennaio 1922; *La vita di Sacco e Vanzetti è nelle mani dei lavoratori! L'agitazione in Italia*. Avezzano, Ivi, 18 gennaio 1922; Q. PERFETTO, *Commemorazione Gori e comizio pro Sacco e Vanzetti*. Sulmona, Ivi, 19 gennaio 1922; *La giustizia per Sacco e Vanzetti bisogna imporla. L'agitazione in Italia*. A Chieti, Ivi, 25 gennaio 1922. *La protesta dei lavoratori aquilani*, «L'Avvenire», 30 ottobre 1921. *Cronaca di Castellamare. Pro Sacco e Vanzetti*, «Il Proletario», 15 ottobre 1921; *Cronaca di Castellamare. Comizio pro Sacco e Vanzetti*, Ivi, 22 ottobre 1921.

impegno più attivo contro il fascismo, le principali organizzazioni di classe danno vita all'Alleanza del Lavoro (AdL)<sup>36</sup>, un primo passo concreto verso l'unità d'azione di tutte le forze sindacali. Non è al momento possibile, né lo sarà poi, un'estensione dell'unità dal piano sindacale a quello politico per diverse ragioni: gli anarchici cercano di dare all'AdL il valore di svolta politica e di azione diretta rivoluzionaria; i comunisti continuano a sottovalutare il fascismo e a far guerra al PSI, e una Alleanza solo sindacale permette loro di esservi come componente confederale ma anche di criticarla come partito, per dimostrare alla base il tradimento dei vertici socialisti; la CGdL intende utilizzarla solo come mezzo di pressione sul PSI, per portare i riformisti a quel governo democratico-borghese che, a suo avviso, ristabilirebbe l'ordine; l'USI non può far nient'altro che valorizzare i comitati locali e trovare in questi un'intesa con la base comunista<sup>37</sup>.

La crisi economica tocca intanto il suo culmine e si aggrava la disoccupazione di massa<sup>38</sup>. L'offensiva dell'amministrazione ferroviaria si concentra sulla questione delle competenze accessorie, sulla riforma della burocrazia, sull'attacco alle 8 ore e all'organizzazione, sull'inasprimento della disciplina interna. Ciononostante, i ferrovieri danno prova di mantenere ancora una volta notevole capacità di resistenza; denunciano innanzitutto il decreto sulle competenze accessorie fatto approvare nel gennaio, in quanto difforme dagli accordi stipulati tra governo e sindacato. Dopo la costituzione dell'AdL i ferrovieri arrivano a minacciare anche lo sciopero generale, nel caso in cui il governo non corrispondesse loro le competenze accessorie entro il 10 aprile. Con un incontro tra ministro dei LL.PP. e delegazione del Cc dello SFI del 2 aprile, il primo s'impegna a non promulgare il decreto sulle competenze prima di un attento riesame fatto insieme ai rappresentanti sindacali, ritenendo anche inapplicabile, allo stato attuale, la legge sulla riforma burocratica; in quest'occasione i rappresentanti dello SFI ottengono anche l'impegno dell'azienda a non

36 Sull'AdL si vedano: M. ANTONIOLI, *Armando Borghi e l'Unione Sindacale Italiana*, cit., pp. 348-355; L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, cit., pp. 133-142; P. SPRIANO, *Storia del Partito comunista italiano*, vol. 1, *Da Bordiga a Gramsci*, cit., pp. 192-215.

37 Si veda L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, pp. 136-137.

38 Per una storia economica d'Italia dal 1922 alla crisi del 1929 si veda *Storia d'Italia*, vol. 4, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 1, Giulio Einaudi, Torino, 1975, pp. 258-295. Per una storia politica e sociale dell'Italia dall'avvento del fascismo all'isolamento delle opposizioni si veda *Storia d'Italia*, vol. IV, *Dall'Unità ad oggi*, tomo 3, Giulio Einaudi, Torino, 1976, pp. 2121-2198.

39 Si veda F. DAMIANI, *Il Sindacato ferrovieri italiani dal Congresso di Bologna allo*

ostacolare il funzionamento delle organizzazioni sindacali<sup>39</sup>.

Allo SFI è stata anche provvisoriamente affidata la segreteria dell'AdL e l'esecuzione dei deliberati inerenti ai preliminari d'azione della stessa, per cui è grazie all'impegno dei suoi uomini che la nuova organizzazione si diffonde e se ne costituiscono sezioni sul territorio.

Nell'assemblea del 2 aprile di Castellamare Adriatico, Mazzetta parla «lungamente della Alleanza del Lavoro testé costituitasi promossa dal nostro glorioso Sindacato, spiegandone le ragioni della origine e la necessità della sua salda compagine cui, certamente, tenderanno – al di sopra di ogni fede politica – gli sforzi di tutti i lavoratori, compresi come sono della urgenza di contrapporre la forza di un'azione unica per la difesa di quelle libertà elementari e miglioramenti economici e morali di carattere generale minacciati dalla reazione violenta organizzata dalle classi dominanti». Passando quindi alla questione delle competenze accessorie, «che tiene i ferrovieri da troppo tempo in viva agitazione», e alle pratiche intraprese con la Cooperativa di consumo per la costruzione delle case per i ferrovieri, l'assemblea vota il seguente ordine del giorno:

I ferrovieri di Castellamare Adriatico riuniti in assemblea generale il 2 corr., nel mentre, plaudendo alla iniziativa del loro Sindacato, salutano con gioia la fraterna unione di tutti i lavoratori coscienti, ben augurando all'Alleanza del Lavoro foriera ineluttabile di un migliore divenire rivolto unicamente al supremo bene collettivo, fanno voti perché il Governo si risolva una buona volta a mantenere fede agli impegni assunti dopo lunghi anni di studi e di accordi restituenti agli agenti quella tranquillità e fiducia necessarie per lo espletamento di un servizio gravoso non meno che delicato<sup>40</sup>.

Nell'arco di una settimana risulta costituita la locale sezione dell'AdL, in cui si stringono la sezione SFI, al cui indirizzo risiede anche il comitato castellamarese dell'AdL, la Camera del Lavoro, la sezione del sindacato movimentisti postali e l'associazione comunale dei dipendenti degli Enti locali;<sup>41</sup> viene immediata-

*scioglimento della CGdL*, cit., pp. 311-312.

<sup>40</sup> *Sindacato Ferrovieri Italiani. Sezione di Castellamare Adriatico*, «Il Proletario», 10 aprile 1922.

<sup>41</sup> Cfr.: *Da Castellamare*, «L'Abruzzo Rosso», 6 aprile 1922; *Cronaca di Castellamare. Alleanza del Lavoro*, «Il Proletario», 1 aprile 1922.



mente programmata una serie di comizi propaganda mentre si fa stampare e affiggere nei centri della provincia il seguente manifesto:

Lavoratori!

Ad iniziativa della locale Sezione del Sindacato Ferrovieri, le rappresentanze degli enti sottoscritti si sono unite ed hanno costituita, in conformità agli organi Centrali Nazionali delle organizzazioni operaie che agiscono sul terreno della lotta di classe, l'Alleanza del Lavoro per la provincia di Teramo con i seguenti obiettivi:

1. Ripristino completo delle libertà politiche e sindacali
2. Intangibilità delle otto ore di lavoro
3. Difesa delle conquiste economiche acquisite dalla classe lavoratrice

Il proletariato apprenderà con senso di giubilo l'avvenuto accordo fra le varie Organizzazioni locali; accordo che dimostra come i nostri Enti sindacali, perfettamente consci dell'ora grave che si attraversa, hanno inteso la necessità di stringere fraterni vincoli di alleanze per la difesa dei lavoratori del braccio e della mente, dagli attacchi delle bieche forze reazionarie e per la conquista di un migliore domani.

Lavoratori!

L'Alleanza del Lavoro, come suprema invocazione lancia a voi il grido: Serrate le file.

Ricordatevi che la reazione nulla potrà, nulla tenterà se vi saprà uniti e decisi.

Pronti rispondete ai nostri appelli e disciplinati seguite i nostri ordini.

All'opera lavoratori, serenamente, tenacemente.

Viva l'Alleanza del Lavoro!

Sindacato Ferrovieri Italiani Sezione di Castellamare Adr.,  
Camera del Lavoro Confederale,  
Sez. Sindacato Movimentisti Postali,  
Associaz. Com. dei dipendenti Enti Locali<sup>42</sup>.

L'attività del segretario della Camera del Lavoro confederale di Castellamare Adriatico, l'anarchico Attilio Conti, è in questi

42 In *Cronaca di Castellamare. Alleanza del Lavoro*, «Il Proletario», 10 aprile 1922.

mesi davvero notevole. Nel mese di gennaio costituiva a Fossacesia una lega composta da 150 operai e avviava una lotta per l'aumento dei salari, dalle 10-15 alle 25-30 lire al giorno<sup>43</sup>. Il 12 marzo riorganizzava la lega degli operai edili di Castellamare Adriatico aderente a quella Camera del Lavoro; la nuova lega votava immediatamente un ordine del giorno contro la disoccupazione, «affinché si promuova una seria agitazione per risolvere con tutti i mezzi l'assillante problema»<sup>44</sup>. Dal 20 marzo dirige l'agitazione degli operai dell'officina D'Achille, tutti aderenti alla Camera del Lavoro. «Lo sciopero» – come si legge – «doveva avvenire da tempo, data l'ingordigia della dirigenza di detta officina, dirigenza tenuta dal padrone stesso. [...] Siamo sicuri della vittoria dei metallurgici, dato lo spirito battagliero della massa ed i suoi fermi propositi di riuscita. [...] È probabile che altre categorie (e con molta facilità prima i muratori) si porranno in sciopero»<sup>45</sup>.

Nel mese di gennaio erano entrati in agitazione anche gli operai della Montecatini di Piano d'Orta. L'azienda «è riuscita a bloccare le piccole e grandi industrie concimiste, invadendo anche altri rami d'industrie, per giungere a manipolare tutte le fabbriche di concimi con le relative miniere. Essa certamente altro miraglio non può avere che quello di ridurre le fabbriche al minor numero possibile sia pure restringendo il quantitativo della produzione, cercando di creare così la concorrenza di manodopera tra le maestranze delle fabbriche e minacciando la serrata di esse». La Montecatini «è andata chiudendo degli stabilimenti e va affamando degli operai nel presente rigido inverno». Con i licenziamenti cresce l'esasperazione dei lavoratori: tre revolverate contro il dirigente dell'azienda vanno a vuoto, ma la paura non riesce ad impedirgli la richiesta di trasferimento. Per rappresaglia, nel mese di aprile viene arrestato a Torre de'Passeri l'anarchico Tommaso D'Amario, membro del consiglio direttivo della Camera del Lavoro di Piano d'Orta<sup>46</sup>.

Nella Marsica, circa 200 operai edili «appartenenti alle tendenze politiche più svariate», all'insegna dell'unità e della solidarietà proletaria danno vita alla sezione avezzanese della FIOE: «accordo più che fraterno ed intesa omogenea non vi poteva esse-

43 Cfr. G. BOLINO, *L'Abruzzo alla vigilia della marcia su Roma*, «Rassfr», a. V, n. 2, 1984, p. 12.

44 *Da Castellamare*, «Umanità Nova», *Quotidiano Anarchico*, Roma, 16 marzo 1922.

45 *Sciopero metallurgico. Castellamare Adriatico*, *Giulianova*, Ivi, 24 marzo 1922.

46 Cfr.: *Il monopolio industriale dei concimi. Reazione industriale e azione operaia. Piano d'Orta*, Ivi, 15 gennaio 1922; *Da Piano d'Orta. Il 'trust' della Montecatini*, Ivi, 27 gennaio 1922; *Connivenza polizial-borghese. Sulmona*, Ivi, 27 aprile 1922.

re fra gli intervenuti, i quali [...] hanno affermato che il nemico da combattere è uno solo: il padrone!»<sup>47</sup>.

Con l'assemblea di Sulmona dell'8 aprile, negli spazi della Casa del Ferroviere si discute della costituzione della locale sezione dell'AdL. Partecipano la sezione SFI, la sezione tranvieri, la cooperativa lavoratori in legno, la cooperativa del lavoro, la Lega elettricisti, i postelegrafonici ambulanti e di 2° e 3° categoria nonché i seguenti organismi politici: il gruppo anarchico *I Liberi* con Perfetto, la sezione comunista con Emidio Presutti, la sezione socialista con Camillo De Gregoris, la sezione repubblicana con D'Eramo, il gruppo ferrovieri repubblicani con F. Lanciani e i giovani socialisti con L. Spinosa. Coordina i lavori Camillo Fiorentini, recentemente nominato segretario sezione SFI al posto di Perfetto. L'introduzione di Fiorentini apre la riunione e ne spiega gli scopi. Segue l'intervento di Perfetto, che mette a nudo le contraddizioni che stanno a monte dell'iniziativa stessa, cioè di un'unità proletaria che, a differenza della passata esperienza del FUR, è ora dettata da necessità storiche non tattiche; taglia comunque corto con ogni dubbio, e conferma la partecipazione degli anarchici:

Quest'ultimo dichiarò essere alquanto scettico nell'opera del comitato dell'Alleanza del Lavoro, inquantoché teme si risolveva come tutte le altre iniziative consimili; ma affermò peraltro come la borghesia nazionale e mondiale oggi si è coalizzata per schiacciare il proletariato nei suoi più vitali interessi di organizzazione e di conquiste umane, è impellente l'affiatamento dei lavoratori per la difesa di oggi e la offesa di un futuro domani.

Dopo una replica di D'Eramo e gli interventi del propagandista Roesler, del socialista De Gregoris e del comunista Presutti l'assemblea approva all'unanimità il seguente ordine del giorno:

Tutti i lavoratori iscritti nelle organizzazioni economiche, agenti sul terreno della lotta di classe, riuniti in comizio nei locali della Casa del Ferroviere la sera dell'8 aprile 1922, presenti anche i rappresentanti di organizzazioni politiche locali; preso atto delle comunicazioni fatte dal segretario della locale sezione del Sindacato Ferrovieri Italiani; dichiarano costituita in Sulmona l'Alleanza del Lavoro per la tutela e difesa di diritti acquisiti dai lavoratori<sup>48</sup>.

<sup>47</sup> *L'organizzazione degli Edili ad Avezzano*, Ivi, 12 aprile 1922.

<sup>48</sup> Cfr.: *L'Alleanza del Lavoro a Sulmona*, «Umanità Nova», 12 aprile 1922; *Da Sulmona. Alleanza del Lavoro*, «L'Abruzzo Rosso», 21 aprile 1922.

Al contempo si è registrata a Sulmona anche la costituzione del gruppo ferrovieri comunisti, di cui sono dirigenti i macchinisti Luigi Rossi e Francesco Orsini. Obiettiva è la loro analisi:

Tutto il proletariato, in questo momento sta attraversando forse la sua ora più difficile e decisiva: la classe dominante – la borghesia – tenta con ogni mezzo – dalla violenza fascista alla reazione giudiziaria dall’insidia socialdemocratica all’affamamento e alla disoccupazione – di ricondurre le masse lavoratrici, sbaragliate ed indifese sotto il giogo della schiavitù politica e dello sfruttamento economico. La borghesia affonda il proletariato a scaglioni, una categoria dopo l’altra battendole separatamente, frantumando la lotta in mille singoli episodi destinati a nascondere la formidabile azione di classe che viene mossa contro le conquiste proletarie faticosamente realizzate in tanti anni di cruento lotte, di sacrifici e di dolori. I ferrovieri, per quanto potentemente trincerati nel Sindacato ferrovieri, non possono lungamente sottrarsi ad un identico destino né opporsi da soli alla violenta ripresa della borghesia che vuole ristabilire per intero l’autorità dello Stato a tutela della sua dittatura di classe, a garanzia del diritto di proprietà e dell’intangibilità del profitto capitalistico. E l’ora nostra, non solo sta rapidamente avvicinandosi ma è di già realtà dolorosa, palesata dall’aperto accentuarsi della reazione amministrativa e disciplinare che colpisce per tutta l’Italia ottimi compagni, dalla violazione dei concordati, dall’indugio che domani sarà rifiuto di dar corso ai miglioramenti promessi di corrispondere le nuove competenze accessorie da tempo concordate, di applicare i nuovi cottimi di lavoro, di procedere alle sistemazioni organiche di qualifiche, dal licenziamento di masse sempre più numerose di avventizi aventi diritto alla sistemazione punto preoccupata [...] <sup>49</sup>.

49 F. ORSINI, *Sulmona. Ai compagni ferrovieri*, «L’Abruzzo Rosso», 1 maggio 1922. Continua l’articolo: «Ma oggi, nelle attuali condizioni, qualsiasi azione isolata di singoli gruppi di lavoratori, per quanto saldamente organizzati e padroni dei più essenziali ingranaggi della vita sociale come sono per l’appunto i ferrovieri, sarebbe destinata a sicura sconfitta. Occorre perciò, in modo assoluto, portare la lotta al di là dei limiti delle rispettive categorie professionali e delle singole organizzazioni, su di uniforme terreno di classe che consenta unità d’indirizzo e d’azione, accentramento di responsabilità, ed escluda ogni incertezza e debolezza sia nei gregari che nei capi. Perciò noi, ferrovieri comunisti, anche se oggi vilipesa e combattuta minoranza, mentre riaffermiamo tutte le premesse politiche tattiche e sindacali che ci fanno sostenitori convinti dell’adesione del S.F.I. alla Confederazione Generale del Lavoro ed alla Internazionale di Mosca dei Sindacati Rossi, ci rivolgiamo a tutti i ferrovieri poiché attivamente cooperino a mantenere integrità sindacale onde nessuna defezione indebolisca la grande compagine organizzativa ma, anzi, sempre più il sindacato completi i suoi quadri e perfezioni i suoi metodi di lotta, perché si

Coerente all'analisi la strategia da essi proposta: unità di lotta della classe operaia, possibilmente dentro la CGdL, ed esistenza di un partito rivoluzionario per la conquista del potere, una guida decisa e consapevole degli obiettivi e dei mezzi di lotta da impiegare:

Ai compagni di lavoro e di lotta

Il gruppo ferroviario appartenente al Partito Comunista d'Italia – sezione dell'Internazionale Comunista – convinto che soltanto una ferma e decisa azione simultanea di tutta la classe lavoratrice, che accomuni in un unico sforzo le energie delle organizzazioni operaie classiste, possa riuscire a fronteggiare la critica situazione del proletariato; approvando pienamente l'appello lanciato dal Comitato Sindacale Comunista a tutti i lavoratori, si rivolge a voi, ferrovieri, perché nell'ora della suprema battaglia vi schieriate a fianco del proletariato. Questi sono i criteri di metodo ed i punti sostanziali sui quali noi comunisti ci affermiamo, sicuri di interpretare gli interessi e le aspirazioni dei ferrovieri italiani. Perché, se qualcuno ancora s'illudesse di poter arginare il sopravanzare della reazione borghese colla sola forza della propria organizzazione nel momento stesso in cui categorie agguerrite di lavoratori vengono singolarmente battute su altri fronti, costrette a turni arbitrari di lavoro, a salari di fame, alla disoccupazione, evidentemente preparerebbe la sconfitta che è dovere prevedere ed evitare.

Ferrovieri,

l'ora grigia e minacciosa che noi tutti attraversiamo, non ammette debolezze, tentennamenti, idolatrie per uomini e metodi ormai superati da nuove formidabili esigenze. È necessario decidersi, saper scegliere la nostra strada, prima che sia troppo tardi e gli avvenimenti ci travolgano impreparati. La salvezza di tutti i lavoratori, del pensiero e del braccio, da un domani infinitamente peggiore dell'oggi, non sta nell'attesa rassegnata e passiva, ma nella lotta decisamente ingaggiata. Chiunque ritenga possibile collaborare colla borghesia, chiunque pensi potersi evitare il cozzo supremo fra proletariato e borghesia, chiunque spera in accomodamenti ed in placidi tramonti non ha più diritto di cittadinanza nel nostro partito. Non è più possibile comunanza di lavoro con chi sogna forme ormai superate di democrazia borghese, siano

uniscano a noi per esigere dai dirigenti una precisa e chiara linea di condotta di fronte al problema prospettato di una comune azione di difesa proletaria di classe. Avanti compagni avanti! W il Comunismo. W la Russia».

pure ammantate da rossi colori o guidate da sedicenti socialisti  
(come Serrati, Buoizzi, D'Aragona e compagni).  
Compagni ferrovieri, avanti!, avanti!  
W il comunismo!  
W l'Abruzzo Rosso!<sup>50</sup>

Il gruppo ferrovieri comunisti prende subito posizione di fronte all'aggravarsi della situazione degli avventizi, non riassunti e quindi licenziati a causa dell'atteggiamento dei funzionari della direzione generale delle FF.SS. che non applicano i decreti riguardanti quella categoria, senza curarsi, peraltro, dei guasti che così procurano al personale e al servizio ferroviario. Già nei giorni 13 e 14 marzo il nuovo gruppo promuove a Sulmona un convegno dei «numerossimi avventizi della classe 1900» congedati e licenziati «sol perché ritenuti sovversivi». Per questi lavoratori non si chiede una riassunzione, bensì un richiamo in servizio «dopo aver ottemperato ai loro obblighi militari, considerando che essi in base ai decreti 1588 e 1631, dovevano già essere considerati stabili prima che prestassero servizio militare. Ma questo non si è verificato perché i superiori locali non hanno rimesso in parte utile gli elenchi ed i relativi documenti. Questa distrazione da parte dei signori superiori ha colpito (vedi combinazione) precisamente quegli avventizi dei quali l'amministrazione voleva liberarsi, perché sovversivi, oppure poco disposti ad unger la ruota (il gergo ferroviario a questo riguardo è abbastanza preciso). Ma gli avventizi di Sulmona non sono disposti alla francescana rassegnazione: essi vedono in questo momento che la via di scampo sta nel loro potente organo di difesa e di tutela: il S.F.I.». È all'organizzazione, dunque, che disciplinatamente si rimette ogni iniziativa per un intervento «energico e definitivo» capace di metter fine alle discrezionalità dell'amministrazione e agli iniqui trattamenti. Si approva, in conclusione, il seguente ordine del giorno:

Gli avventizi del 1900 testé tornati dalle armi sistemabili in base ai decreti 1588 e 1631, non sistemati in base a tali decreti, ma con diritto alla sistemazione perché ex-combattenti, riuniti numerosissimi, dopo animata e vivace discussione che rispecchia la grande esasperazione contro l'Amministrazione Ferroviaria per la mancata riassunzione quasi che lo aver servita la patria per oltre tre anni costituisce un demerito, deliberano:

1. Di iscriversi tutti al S.F.I. come unica organizzazione che sa

<sup>50</sup> *Da Sulmona. Gruppo ferrovieri comunisti*, Ivi, 11 marzo 1922.

- tutelare i loro interessi;
2. Non votano proteste ed altri platonici ordini del giorno, poiché ritengono che sia il momento di agire e senza esitanze.

Si mettono quindi a disposizione del S.F.I. invitando tutti gli avventizi d'Italia a stringersi nella massima organizzazione ed a tenere un contegno fermo e preciso<sup>51</sup>.

### *Lo sciopero del I Maggio*

Tra i lavoratori l'effetto morale della nascita dell'AdL è grande e, nonostante i divieti polizieschi e la violenza squadrista, il I Maggio viene festeggiato ovunque nel nome di una rinnovata concordia; la popolazione, da parte sua, risponde con entusiasmo e con una forte partecipazione di massa. Nell'immagine evocata dai socialisti teramani, «in ogni centro d'Italia ed estero, è stata quest'anno consacrata l'Alleanza del Lavoro, e le bandiere dei partiti socialista, comunista, repubblicano ed anarchico come esponenti e sempre all'avanguardia di movimenti operai si baciarono al sole primaverile di maggio, in un patto di fraterna solidarietà»<sup>52</sup>.

Il corteo di Sulmona parte dalle campagne per ricongiungersi durante il tragitto con le famiglie dei lavoratori di città. L'astensione dal lavoro è completa, «fatta la sola eccezione dei tranvieri», e la partecipazione al corteo massiccia, stimata a diecimila persone. In via Alessandro Volta si tiene il comizio conclusivo con gli interventi di Gaeta per i comunisti, Trozzi per i socialisti, D'Eramo per i repubblicani e Riccardo Sacconi<sup>53</sup>, rappresentante dell'USI nel Consiglio generale dell'AdL, per gli anarchici e per l'Alleanza stessa. «La festa [è] diretta dall'Alleanza del Lavoro e per essa dal comitato provvisorio, composto dal consiglio sezione del Sindacato ferrovieri italiani»; «se si fa eccezione dell'avv. Gaeta, tutti gli altri ebbero parole ottime per le avvenute costituzioni dell'Alleanza del Lavoro. Molti applausi ed ottima propaganda»<sup>54</sup>.

51 *Da Sulmona. Tra avventizi ferrovieri*, Ivi, 24 marzo 1922.

52 *Alleanza del Lavoro e reazione bianca*, «Il Proletario», 8 maggio 1922.

53 Su Riccardo Sacconi si veda DBAI, vol. II, pp. 475-477. Nel maggio 1947 il sindacalista romano sarà di nuovo in Abruzzo per un giro di conferenze di propaganda anarchica.

54 Per le cronache sul I Maggio di Sulmona apparse su stampa anarchica, comunista, socialista e repubblicana cfr. rispettivamente: *A Sulmona*, «Umanità Nova», 6 maggio 1922; *Da Sulmona. Il 1° Maggio a Sulmona*, «L'Abruzzo Rosso», 9 maggio 1922; *La manifestazione del 1° maggio in Provincia. Sulmona*, «L'Avvenire», 13 maggio 1922; *Il primo maggio in Abruzzo. Nostre corrispondenze. Da Sulmona*, «La Riscossa d'Abruzzo», 6 maggio 1922; *Attraverso l'Abruzzo. Da Sulmona*, Ivi, 13 maggio 1922.

Ad Avezzano «imponente adunata di forze per la manifestazione del I Maggio. Tutti gli oratori, ed in specie il Caldari e il nostro Rizieri, hanno saputo darle una vera impronta rivoluzionaria. Si raccolsero lire 122 per i sepolti vivi nelle prigioni d'Italia, spedite al Comitato di Milano. Rizieri ha tenuto anche un riuscito comizio a Paterno»<sup>55</sup>.

Oltre tremila le persone in piazza Vittorio Veneto per la manifestazione di Castellamare Adriatico; i ferrovieri «rispondono superbamente», «non si è avuto che un numero insignificante di crumiri». Il personale di macchina «si è astenuto compatto dal servizio [...]. Inoltre è degno anche di rilievo la solidarietà del personale dei treni, operai e manovratori, malgrado tutte le circolari emanate dalle autorità superiori promettenti compensi a chi avesse fatto servizio [...]»; quanto mai vane sono le minacce di licenziamento degli avventizi, così come quelle contro quei movimentisti che, «disciplinati alla loro organizzazione, non si sono recati in servizio e che dovevano andare a coprire dei posti vacanti». Al comizio «interviene gran massa proletaria». Presenti con rispettive bandiere la Camera del Lavoro, la sezione SFI, il gruppo anarchico *Carlo Pisacane*, le sezioni socialista, comunista e repubblicana e le rispettive formazioni giovanili. Apre il comizio Conti, per l'AdL, la Camera del Lavoro e gli anarchici; seguono gli interventi di Gino Albertini per i repubblicani, dell'onorevole Giuseppe Mingrino per i socialisti e dell'onorevole Ettore Croce per i comunisti: «questo Primo Maggio rimarrà nella memoria di quanti hanno partecipato alla fusione dei partiti proletari»<sup>56</sup>. Qualche defezione si registra ugualmente, soprattutto da parte repubblicana: a Castellamare Adriatico «parecchi ferrovieri» iscritti alla locale sezione PRI e al gruppo ferrovieri repubblicani non scioperano e si recano al lavoro; quattro di essi vengono espulsi dal partito. Anche la sezione PRI di Sulmona «ha usato lo stesso trattamento al capotreno Consoli, che è stato l'unico traditore della nostra classe in quell'importante centro fer-

<sup>55</sup> *La manifestazione del I Maggio nelle varie città d'Italia. Avezzano, «Umanità Nova», 4 maggio 1922.*

<sup>56</sup> Per le cronache sul I Maggio di Castellamare Adriatico apparse su stampa anarchica, comunista, socialista e repubblicana cfr. rispettivamente: *La manifestazione del I Maggio nelle varie città d'Italia. Castellamare Adriatico, «Umanità Nova», 4 maggio 1922; Da Castellamare Adriatico, «L'Abruzzo Rosso», 9 maggio 1922; Il 1° Maggio Teramano. A Castellamare Ad., «Il Proletario», 8 maggio 1922; Il primo maggio in Abruzzo. Nostre corrispondenze. Da Castellamare, «La Riscossa d'Abruzzo», 6 maggio 1922; Attraverso l'Abruzzo. Da Castellamare, lvi, 13 maggio 1922.*

<sup>57</sup> *Attraverso l'Abruzzo. Castellamare Adriatico, «La Riscossa d'Abruzzo», 13 maggio 1922. Sul periodico cfr. SPAM, p. 149.*



roviario che ha dato sempre tanti esempi di compattezza e di abnegazione»<sup>57</sup>.

Mingrino, salutato dalla popolazione come «il capo degli Arditi del Popolo»<sup>58</sup>, interviene anche nei comizi delle manifestazioni unitarie del I Maggio di Teramo, Città Sant'Angelo, Penne e Montorio al Vomano. A Teramo il comizio di piazzetta Muzii «è riuscito imponente». Mingrino parla «davanti ad un immenso uditorio, in mezzo a vermigli drappi delle avanguardie politiche, comprese quelle repubblicane che, al loro apparire, è scoppiato un entusiastico evviva, a suggello dell'avvenuta costituzione dell'Alleanza del Lavoro». Il socialista sottolinea quello che è «l'eccezionale valore che ha il I Maggio 1922 per il fronte unico proletario, con la costituzione dell'Alleanza del Lavoro che gli mantiene quella fisionomia rivoluzionaria». Parla anche dell'esperienza del movimento armato degli Arditi del Popolo «contro le orde fasciste al servizio degli schiavisti agrari che minacciano di abbattere le conquiste proletarie e fra queste le otto ore di lavoro»<sup>59</sup>. A Penne «visione stupenda del popolo pennese tutto riunito, tutto riunito attorno alle sue bandiere rosse, attorno ai labari delle sue leghe [...] Bandiere, musiche, corteo, manifesti, comizio, tutto passa in seconda linea di fronte al grande avvenimento di quel giorno: l'unione proletaria [...]. Il popolo ha finalmente capito che, al di sopra di principi politici, ci sono interessi comuni, che possono e debbono unirlo contro coloro che hanno interessi diversi e opposti, e ha stretto il patto di fratellanza, che non si infrangerà mai più». Al comizio intervengono Attilio Conti per gli anarchici, Smeraldo Presutti per i comunisti, Nicola De Leone per i repubblicani e Mingrino per i socialisti, che «incita gli operai ad essere sempre uniti contro coloro che vogliono toglierci ogni libertà più cara: quella del lavoro e quella del pensiero»<sup>60</sup>. A Montorio al Vomano l'astensione dal lavoro «è stata generale»; piazza Vittoria e viale Duca degli Abruzzi si riempiono con «una vera folla di operai e di operaie». All'arrivo del «coraggioso comandante degli Arditi del Popolo» si tiene il comizio in piazzetta San Filippo. Interviene prima il socialista De Dominicis, sul significato della manifestazione «per coloro che avevano sperato di avere scompaginate per sempre le forze del proletariato e del socialismo».

58 Sull'attività di Mingrino negli Arditi del Popolo si vedano: E. FRANCESCANGELI, *Arditi del Popolo. Argo Secondari e la prima organizzazione antifascista (1917-1922)*, Odradek, Roma, 2000; M. ROSSI, *Arditi non gendarmi! Dall'arditismo di guerra agli Arditi del Popolo, 1917-1922*, BFS, Pisa, 1997.

59 *Il 1° Maggio Teramano. A Teramo, «Il Proletario»*, 8 maggio 1922.

60 *Il 1° Maggio Teramano. A Penne*, Ivi

Segue Mingrino, con una «vivacissima critica al fascismo ed agli uomini più rappresentativi di esso». Chiude il comunista Smeraldo Presutti, con un intervento che reclama la libertà dei prigionieri politici<sup>61</sup>. A San Vito Chietino I Maggio di «gran fervore e immenso entusiasmo. [...] Ovunque sventolavano bandiere e drappi rossi». Dopo il corteo che attraversa le vie del paese al suono de *L'Internazionale* e di *Bandiera Rossa* si tiene il comizio nei locali della Camera del Lavoro. Parlano «tra applausi frenetici» Carlo D'Intino, Maria Laubria, Tammaro, Marchetti e, infine, per gli anarchici, Tullio Lazzarini<sup>62</sup>. Un secondo corteo muove verso la campagna «sotto una pioggia di fiori e di cartellini rossi inneggianti al socialismo», cui segue un comizio del socialista Salvo Lauriti: «giornata indimenticabile, [...] dimostrazione di forza e di fede del proletariato nostro, che nelle diuturne sfide di reazione si fortifica»<sup>63</sup>.

A Giulianova, infine, «imponente comizio alla spiaggia» promosso da anarchici e repubblicani. Parlano Alberto De Bartolomei per la sezione repubblicana, «inneggiando all'insurrezione contro il fascismo», e Lidio Ettore per gli anarchici<sup>64</sup>, «precisando il significato storico del Primo Maggio e ricordando le vittime politiche». Vengono diffusi i manifesti pro-vittime politiche redatti dalla Commissione di corrispondenza dell'UAI e centinaia di copie del terzo numero unico del periodico anarchico stampato a Giulianova «*L'Annunciatore*»<sup>65</sup>.

Questa forte spinta alla lotta da parte dei lavoratori non viene però adeguatamente sfruttata dalle organizzazioni del movimento operaio e nel momento in cui si fa più aspra la reazione fascista il governo muta atteggiamento nei confronti dei ferrovieri: ritarda ancora la risposta sulle competenze accessorie e sulle altre questioni discusse nell'incontro di aprile; punisce il personale che si è astenuto dal lavoro il I Maggio; inizia un'offensiva in parlamento contro le 8 ore. Di fronte al malcontento crescente dei ferrovieri lo SFI non va oltre il generico invito a prepararsi per la resistenza e la lotta; organizza sì un vasto lavoro di propaganda ma sottovaluta le emergenti tensioni politiche interne all'AdL stessa e non si preoccupa di estendere il fronte unico sindacale, realizzatosi con l'Alleanza, al livello politico. Come si evince leg-

*d il Fronte Unico antifascista città S. Angelo*, «Rassfr», a. I, n. 1, 1980, pp. 176-187.

62 Su Tullio Lazzarini si veda DAA, *ad nomen*

63 *Da S. Vito Chietino*, «Il Proletario», 8 maggio 1922.

64 Su Lidio Ettore si veda DAA, *ad nomen*

65 Cfr.: *A Giulianova*, «Umanità Nova», 6 maggio 1922; *Il primo maggio in Abruzzo. Nostre corrispondenze. Da Giulianova*, «La Riscossa d'Abruzzo», 6 maggio 1922.

gendo le osservazioni della componente repubblicana dell'AdL regionale:

L'Alleanza del Lavoro non può essere la riunione di tutti coloro che non sanno difendersi da soli e cercano nell'unione la forza per resistere a tutte le correnti della reazione borghese. È troppo poco. La borghesia, che è apparsa minacciosa in questi ultimi tempi, non scomparirà il giorno in cui sarà costretta ad abbandonare la violenza. Non disarmerà, non può disarmare, deve essere disarmata. Ed allora l'Alleanza del Lavoro non può essere destinata a vita lunga e proficua se il suo contenuto sarà soltanto difensivo. Ma perché l'Alleanza del Lavoro, perché il proletariato tutto intero possa passare all'offensiva, che rendesi non soltanto necessaria, ma urgente: occorre stabilire i comuni obiettivi da raggiungere. I repubblicani, i socialisti, i comunisti, gli anarchici e le organizzazioni che si ispirano ai loro principi, rappresentano tutta la forza attiva ed operante della nazione [...]. Insieme sono una forza travolgente contro la quale non sarà possibile opporsi. Ma gli obiettivi comuni mancano, la folla li indica, i dirigenti non hanno saputo ancora interpretare i desideri di coloro che attendono la loro emancipazione...<sup>66</sup>

Per di più, a complicare la situazione, sia fascisti che «improvvisati organizzatori, i quali non hanno mai dato alcuna attività a beneficio della classe dei ferrovieri», sono ora all'opera sfruttando la particolare situazione, provocando o comunque promovendo scissioni tra la categoria; come nel caso di Castellamare Adriatico, dove si registra la costituzione di una non meglio nota «associazione sindacale», molto probabilmente aperta anche agli stessi fascisti e in esplicito antagonismo alla locale sezione SFI<sup>67</sup>; oppure ad Avezzano, dove risulta attiva una «guardia bianca ferroviaria», composta da «luridi crumiri delle lotte recenti e passate»<sup>68</sup>. Continuando però ad agitare i grandi temi delle libertà politiche e dei diritti sindacali, le sezioni riescono ancora una volta a far fronte a quel clima di sbandamento che va colpendo soprattutto la base e a dimostrare così resistenza e vitalità.

Il 6 e il 7 giugno vengono convocate le assemblee generali di macchinisti e fuochisti rispettivamente di Castellamare Adriatico

<sup>66</sup> L'Alleanza del Lavoro ed i suoi obiettivi, «La Riscossa d'Abruzzo», 13 maggio 1922.

<sup>67</sup> Cfr. *Ferrovieri in guardia!*, «Il Proletario», 20 maggio 1922

<sup>68</sup> F. ORSINI, *Sulmona. Ai compagni ferrovieri*, «L'Abruzzo Rosso», 1 maggio 1922. Sul periodico cfr. SPAM, p. 38.

e Sulmona, in seguito alle promozioni a macchinista di tutti quei fuochisti già bocciati più di una volta e, per di più, non scioperanti nel gennaio 1920 né il I Maggio 1922; promossi «con rito d'urgenza» e «senza tener conto del pericolo continuo nella sicurezza della marcia dei treni». Le assemblee abruzzesi lanciano parole di fuoco contro governo e amministrazione, che colpiscono in questo modo i lavoratori nella loro stessa dignità professionale, e chiedono la revoca immediata delle promozioni di «persone incoscienti, incapaci ed illetterate alla delicata funzione di macchina». Per l'ennesima volta, i ferrovieri deliberano di «tenere viva l'agitazione» della categoria: «promuovendo gli asini e gli incoscienti, i quali hanno un sol merito d'aver fatto cioè i crumiri, la Direzione generale si assume una ben grave responsabilità dinnanzi alla nazione»<sup>69</sup>.

L'8 giugno è il consiglio sezionale SFI di Castellamare Adriatico a riunirsi per affrontare la questione del personale avventizio e degli avventizi ex-combattenti, che da mesi attendono una sistemazione: «tristi» sono le condizioni di questi lavoratori, «in Castellamare come altrove, in tutti i servizi od in tutte le categorie». Responsabili di questa situazione sono governo e direzione generale delle FF.SS., ormai trincerati dietro una «Riforma della burocrazia» che «anziché studiare e proporre i provvedimenti intesi a mettere le amministrazioni dello Stato in condizioni di snellezza [...] ha funzionato per danneggiare una massa di lavoratori indispensabili». Gli avventizi, infatti, in particolare quelli addetti al personale attivo, rappresentano ormai una fetta consistente di lavoratori in assenza dei quali il regolare servizio non potrebbe essere assicurato. La stragrande maggioranza di essi, inoltre, ha diritto alla sistemazione in virtù dei decreti vigenti, che però non vengono applicati dalla direzione generale per ragioni «burocratiche». Considerato che la condizione di questi lavoratori diventa ogni giorno sempre più difficile, a causa dell'instabilità del rapporto di lavoro e del ridotto salario, in quanto «non percepiscono il caroviveri per i componenti a carico e non percepiscono stipendio per i riposi settimanali o quando cadono in malattia», l'assemblea invita ancora una volta il governo a «rendersi conto di una situazione insostenibile» e a nominare quindi «in

69 Cfr.: *Una protesta dei ferrovieri*, «La Riscossa d'Abruzzo», 13 maggio 1922; *Nel campo ferroviario*, Ibidem; *Assemblea generale macchinisti e fuochisti*, «Il Proletario», 17 giugno 1922.

70 Cfr.: *Nel campo ferroviario. Sindacato ferrovieri italiani. Sezione di Castellamare Adriatico*, «La Riscossa d'Abruzzo», 24 giugno 1922; *Sindacato ferrovieri italiani. Sezione di Castellamare Adriatico*, «Il Proletario», 17 giugno 1922.

prova» tutti gli avventizi a partire dalla data della loro assunzione; un provvedimento questo, che andrebbe solo a vantaggio «del servizio stesso»<sup>70</sup>.

E ancora.

Contro i licenziamenti e le punizioni inflitte agli agenti che hanno scioperato il 1° Maggio 1922, esplicito tentativo «di spezzare la unica superstite fortezza operaia» qual è lo SFI, e contro «le oblique manovre di coloro che tendono alla distruzione della massima organizzazione ferroviaria», è il gruppo ferrovieri repubblicani di Sulmona a farsi promotore nel mese di luglio di un'assemblea di protesta tra i lavoratori del trasporto su rotaia di quello scalo<sup>71</sup>.

### *Lo sciopero di agosto*

La lotta contro le squadre fasciste riprende in primavera e si concentra tra i mesi di giugno e luglio<sup>72</sup>. Da tutte le parti si chiede all'AdL di intervenire, ma i confederali chiamano lo sciopero generale solo alla fine di luglio, quando cioè svanisce per essi la speranza di un governo antifascista con la partecipazione dei riformisti del PSI. Quando la CGdL chiama lo sciopero le altre componenti dell'AdL non possono non seguirla: con queste contraddizioni viene deciso un atto così forte come lo sciopero generale, che al momento rischia di essere, come poi sarà, l'ultima carta da giocare. La proclamazione dello sciopero, infatti, scatena immediatamente la rabbia della stampa borghese, che crede di aver già completamente piegato il movimento dei lavoratori. Lo sciopero, peraltro, viene organizzato nel modo più fragile. La data, fissata per il 1° di agosto, doveva rimanere assolutamente segreta ma i vertici confederali di Genova ne danno preventivo annuncio al prefetto all'insaputa del comitato promotore romano. Inoltre, mentre gli anarchici, ad esempio, insistono affinché lo sciopero venga inteso e praticato in vista di una soluzione definitiva, fatto cioè con la disposizione e la preparazione per «risolvere la questione con la forza», dai riformisti viene presentato come atto di

<sup>71</sup> *Nel campo ferroviario*, «La Riscossa d'Abruzzo», 22 luglio 1922.

<sup>72</sup> Per l'Abruzzo si vedano: E. MARINARO, *La provincia di Teramo alla vigilia della marcia sui Roma: l'occupazione squadrista di Campli*, «Rassfr», a. I, n. 1, 1980, pp. 33-46; L. PONZIANI, *La scissione del Partito socialista e la violenza quadristica: il fascismo in provincia di Teramo*, «Rassfr», a. II, n. 2, 1981, pp. 13-35; F. GIANVINCENZO, P. MUZI, *Il terrorismo squadrista in provincia dell'Aquila prima e dopo la marcia su Roma*, «Rassfr», a. I, n. 1, 1980, pp. 7-31; G. BOLINO, *L'Abruzzo alla vigilia della marcia su Roma*, «Rassfr», a. V, n. 2, 1984, pp. 7-32.

«solenne ammonimento» al governo affinché ristabilisca l'ordine: tassativa la direttiva ai lavoratori di mantenersi nella legalità. Infine, non appena lo sciopero diventa combattimento e si estende, la CGdL ne deciderà addirittura la fine:

I riformisti [...] hanno avuto il coraggio di lanciare il proletariato in uno sciopero generale legalitario, cioè da strozzarsi dopo 24 o 48 ore [...]. Oggi una sola via, una sola possibile via di riscossa ha il proletariato dinanzi a sé: la lotta armata, disperata, in tutte le forme, dall'azione collettiva e in campo aperto, alla rappresentanza, all'agguato contro la reazione e i suoi barbari lanzi<sup>73</sup>.

Malgrado tutto, la risposta dei lavoratori è ancora una volta grande, a cominciare dai ferrovieri che più rischiano, e nonostante il proclama confederale il proletariato italiano si appresta a sostenere una vera battaglia. Se ad Anversa, Bussi, Pratola Peligna, Raiano, Scanno, Torre de'Passeri e Villalago lo sciopero è generale e compatto («tutti gli operai delle officine e dei cantieri hanno risposto magnificamente. Non si sono verificate defezioni e lo spirito degli scioperanti si è sempre mantenuto altissimo. Vi è stato sciopero in tutta la zona [...] Il proletariato della valle sulmonese non poteva dare prova migliore della sua combattività»<sup>74</sup>), a Sulmona, Castellamare Adriatico e Popoli non ci sono i soliti scontri ma veri e propri combattimenti. La proclamazione dello sciopero ha praticamente permesso ai dirigenti nazionali del fascismo di mobilitare l'organizzazione, per procedere, già il 2 agosto, all'occupazione militare di città strategicamente importanti.

A Sulmona «hanno scioperato i ferrovieri compattissimi, e poi i falegnami ed i muratori. Hanno tradito, malgrado la loro partecipazione all'Alleanza del Lavoro, i posteografonici ed i tranvieri. Gli scioperanti hanno tenuto due comizi imponentissimi, una nel cortile della sezione repubblicana, oratori Emidio Presutti, Perfetto, Fiorentini e D'Eramo, e l'altro alla Casa dei Ferrovieri»; durante le quattro giornate di sciopero i fascisti pugnalarono e ammazzano il comunista Francesco Pantaleo<sup>75</sup>. A Castellamare Adriatico «l'ordine di sciopero appreso dalle masse attraverso i giornali, malgrado fosse inaspettato e suscitasse in molti qualche incre-

<sup>73</sup> *In punta di penna. Il naufragio del collaborazionismo*, «L'Abruzzo Rosso», 20 agosto 1922.

<sup>74</sup> *Da Popoli*, Ivi, 8 agosto 1922.

<sup>75</sup> Cfr.: *Attraverso l'Abruzzo. Da Sulmona*, «La Riscossa d'Abruzzo», 12 agosto 1922; *Da Sulmona*, «L'Abruzzo Rosso», 8 agosto 1922.

dulità, è stato attuato dalla massa ferroviaria con meravigliosa compattezza. Mai Castellamare ha avuto una così alta percentuale di ferrovieri scioperanti». Nella cittadina adriatica si combatte a tutti gli effetti per il controllo del territorio e del nodo ferroviario. Già durante la prima giornata, fascisti coperti dai carabinieri aggrediscono Presutti e il giovane repubblicano Severino; durante la notte tra il 2 e il 3 tentano un assalto alla sezione repubblicana di via Regina Elena a colpi d'arma da fuoco, fallito grazie «all'energico contegno degli operai che la presidiavano». Durante le tre giornate di sciopero continuato, «dalle diverse località d'Abruzzo si son venuti concentrando fascisti [...]. Operai anarchici, comunisti, repubblicani e socialisti si preparano alla difesa fino all'estremo della loro vita»<sup>76</sup>. Il bilancio dello sciopero è di trenta repubblicani, due anarchici e un comunista denunciati all'autorità giudiziaria, e di un anarchico e tre fascisti in stato di arresto<sup>77</sup>. Il 3 vengono arrestati a Pescara Antonio e Domenico Silvestri, l'uno per detenzione abusiva di armi, l'altro per minaccia a mano armata durante gli incidenti di Castellammare. Nella Provincia di Chieti le ripercussioni dello sciopero si hanno solo sulla linea ferroviaria Chieti-Scalo e nello stabilimento di prodotti azotati di Piano d'Orta, dove, comunque, si astengono dal lavoro solo pochi operai<sup>78</sup>. Ad Avezzano si astengono dal lavoro in maniera compatta i ferrovieri. Dopo il primo giorno di sciopero «i tutori dell'ordine» sostituiscono i fascisti; «piovute chi sa da dove qualche poche camicie nere sono restate inoperose perché questi lavoratori, pur non essendo organizzati, non avrebbero sopportato sopraffazione alcuna. Incidenti di lieve importanza; se non che la sera del 4 s'era diffusa la voce che una squadra di fascisti avrebbe fatto una visita al quartiere dei ferrovieri. Ma saputo che questi erano ad attenderli, la visita non ebbe più luogo»<sup>79</sup>. Al completo scioperano anche i ferrovieri di Antrodoco. «Compatto» lo sciopero all'Aquila; «le categorie edili, tipografi, falegnami, etc., hanno fatto tutte il proprio dovere. Nella mattinata gli auto-postali [partono], però le squadre di operai [costringono] quelle del servizio

<sup>76</sup> Cfr.: *Attraverso l'Abruzzo. Da Castellamare*, «La Riscossa d'Abruzzo», 12 agosto 1922; *Da Castellamare. Le giornate di sciopero. Il magnifico slancio della massa ferroviaria soffocato dal disfattismo e dalla inettitudine dei capi della sezione del sindacato. La fuga dei socialisti. L'apparizione delle teste di morto. Ignobili contatti col nemico*, «L'Abruzzo Rosso», 20 agosto 1922.

<sup>77</sup> Prefettura di Teramo, 25 agosto 1922, al ministero degli Interni, ACS, MI, PS, Agr, 1922, cat. C.1, b. 55.

<sup>78</sup> Prefettura di Chieti, 1 e 2 agosto, al ministero degli Interni, Ivi

<sup>79</sup> F. CAIOLA, *Echi dello sciopero. Ad Avezzano*, «Umanità Nova», 9 agosto 1922.

Aquila-Teramo a rientrare». Vengono arrestati l'anarchico Masciocchi ed il comunista Cavaliere. «Processati per direttissima sono stati condannati a 2 mesi e 15 giorni di carcere col beneficio della condizionale. Tentativi da parte fascista di distruggere la Cooperativa del Lavoro sono stati respinti da nuclei di operai»<sup>80</sup>.

Sotto l'incalzare di queste notizie, gli operai di Popoli e Bussi, da tempo in agitazione, organizzano squadre di vigilanza armate per il controllo delle territorio. Una bomba inesplosa viene ritrovata presso la linea ferroviaria di Popoli. La notte tra il 3 e il 4 vengono fatti brillare dei tubi di gelatina in un ponte ferroviario «[località Fontrica, n. 54600 della linea Sulmona-Castellamare Adriatico] che non [rimane] danneggiato, ed in due colonne di ferro che sostengono la condotta elettrica Bussi-Napoli. Le due colonne [restano] atterrate e Napoli [ha] qualche giornata di buio»<sup>81</sup>. La sera del 4, dopo aver abbattuto due pali telefonici e bloccato le principali strade d'accesso alla città con tronchi d'alberi, circa duecento operai armati si barricano dentro i locali della Camera del Lavoro preparati allo scontro. E se a Castellamare Adriatico le puzioni contro i ferrovieri scioperanti saranno «feroci»<sup>82</sup>, a Popoli la giunta socialista darà addirittura le dimissioni<sup>83</sup>, quando, con l'accusa formulata dalle autorità contro parecchi operai di «banda armata allo scopo di rovesciare le attuali istituzioni, di eccitamento all'odio di classe, e di aver attentato alla sicurezza dei mezzi di trasporto e di comunicazione», nella cittadina vengono fatte convergere numerose squadre fasciste. Più di sessanta sono i fermati:

Il primo processo è a carico di De Vincentis Mariano, Rossi Giovanni, Cherubini Sabatino, Pulcini Antonio, Di Giamberardino Giustino e Pulcini Domenico, imputati di attentato alla libertà del lavoro, detenuti alle carceri di Sulmona e già rinviati al giudizio del Pretore di Capestrano. Il secondo processo riguarda Pinsuti Pasquale ed altri 6 di Bussi imputati di grandissimi reati politici e detenuti nelle carceri giudiziarie di Sulmona. Il terzo processo è

<sup>80</sup> *La reazione schiavista negli Abruzzi*, Ivi, 9 agosto 1922.

<sup>81</sup> Cfr.: *Attraverso l'Abruzzo. Da Popoli. La violenta reazione*, «La Riscossa d'Abruzzo», 19 agosto 1922; Prefettura dell'Aquila, 2, 3, 4 agosto 1922, ACS, MI, PS, Agr, 1922, cat. C.1, b. 56.

<sup>82</sup> Cfr.: *Da Castellamare. La reazione contro i ferrovieri scioperanti*, «L'Abruzzo Rosso», 10 settembre 1922; *Le puzioni dei ferrovieri*, «La Riscossa d'Abruzzo», 7 ottobre 1922.

<sup>83</sup> Cfr.: *Attraverso l'Abruzzo. Da Popoli. Dimissioni dell'Amministrazione Socialista*, «La Riscossa d'Abruzzo», 19 agosto 1922; *Attraverso l'Abruzzo. Da Popoli. La fuga ignominiosa dell'On. Trozzi*, Ivi, 2 settembre 1922.



a carico di Bucci Domenico, Riccioni Salvatore, Bucci Camillo, Giangiulio Antonio, Anto Virgilio, Rossi Rocco e Rossi Giuseppe ed imputati di lesioni in persona di La Gatta Camillo, resistenza alla forza pubblica e porto d'armi. L'ultimo processo è a carico di 37 persone, delle quali 33 già detenuti nelle carceri di Sulmona e 4 ricercati dalla PS. Fra questi imputati figurano Prato Nicola, socialista, già segretario della Camera del Lavoro di Popoli, e Fissore Paolo, comunista, attuale segretario dell'attuale Camera del Lavoro. Contro costoro si sfera la più violenta e bestiale e cieca reazione [...]. Per dimostrare la serietà della retata basti il fatto che una settimana dopo gli arresti la Società Meridionale di Eletticità ha fatto affiggere un manifesto a Popoli, Bussi, Sulmona ecc..., col quale promette un premio di lire 2.000,00 a coloro che daranno indizi sicuri sui colpevoli degli attentati. Domandiamo come può essere serio questo mastodontico processo, quando la Società Meridionale di Eletticità non ha potuto versare le duemila lire di Taglia?<sup>84</sup>

Così riferisce il corrispondente di «Umanità Nova»:

Da Popoli si ha notizia che continuano i conflitti tra fascisti e carabinieri da una parte ed operai dall'altra. Arresti vengono fatti in massa. Oltre 50 dimostranti sono stati trasportati nelle carceri giudiziarie di Sulmona. Una mina ha rovinato un piccolo ponte ferroviario presso Popoli. Il segretario del Fascio Popolese in seguito alle ferite riportate in un conflitto è morto in Sulmona. È moribondo un altro operaio fascista. Carabinieri che giungono a Popoli fraternizzano coi fascisti. Qui a Sulmona pare che la calma voglia tornare. I fascisti sono però minacciosi. I lavoratori tornati al lavoro si tengono sempre pronti. I foraggiati corrispondenti locali dei giornali degli assassini tengono il più riservato silenzio sul delitto commesso dal fascista Tabassi. Circolano voci che il ff. sotto prefetto abbia rilasciato il passaporto all'assassino perché espatriasse<sup>85</sup>.

Il 16 agosto, i lavoratori di Giulianova, «roccaforte del proletariato abruzzese», rispondono con una fitta sassaiola ad una provocazione dei fascisti, che, coperti dai carabinieri, sparano colpi

<sup>84</sup> *Attraverso l'Abruzzo. Da Popoli. La violenta reazione*, Ivi, cit.

<sup>85</sup> *La reazione schiavista negli Abruzzi*, «Umanità Nova», 9 agosto 1922.

<sup>86</sup> Sulla lapide, nuovamente affissa nel secondo dopoguerra, vi è inciso: «Ai proletari/vittime della/guerra borghese/i reduci/della Lega Proletaria/memori/2 maggio 1920».

d'arma da fuoco. La notte tra il 28 e il 29, centinaia di squadristi provenienti da Ancona guidati da elementi locali frantumano la lapide in memoria dei «proletari vittime della guerra borghese»<sup>86</sup> fatta affiggere dalla Lega Proletaria nel maggio 1920. Poi invadono e distruggono diverse officine e abitazioni di lavoratori; sono in molti quelli costretti alla fuga per evitare l'arresto<sup>87</sup>. Per settimane la cittadina rimane occupata dagli squadristi:

A Giulianova violentemente «italianizzata» come tante altre disgraziate città e paesi d'Italia, la bandiera nazionale si vuole esposta alle finestre di tutte le abitazioni, pena la rappresaglia coll'incendio o la distruzione di ogni cosa. Le persecuzioni, gli attentati agli individui si succedono senza tregua e tra le altre molte abbiamo anche quella ben «nazionale» dell'olio di ricino. La serie di episodi malvagi continua all'infinito<sup>88</sup>.

La notte del 7 ottobre «primo esempio, almeno in Abruzzo, del grado di selvaggiume a cui le briache schiere della delinquenza fascista sono scese». Centinaia e centinaia sono i fascisti provenienti dalle regioni del nord:

In pochi minuti lo stabilimento di mobili del padre dell'anarchico Ettore alzava le sue lingue di fuoco al cielo, e al mattino, di quello che era stato il lungo sforzo di una intera famiglia di lavoratori, non restava che cenere. Subito dopo i 'liberatori mussoliniani' si recavano casa per casa dei nostri compagni e simpatizzanti, non risparmiando nessuno che fosse in odore di essere restato sovversivo, malgrado un mese di occupazione fascista.

Dopo avere invitato... con le rivoltelle in pugno tutti coloro che vi abitavano a uscire, e aver bastonato gli uomini, gettarono in istrada ogni cosa che vi si trovava e vi appiccarono il fuoco. Le case di Ettore, del padre di Ettore (senza partito), del compagno Rossi, degli operai Tancredi, Mascaretti e di altri di cui non abbiamo potuto sapere con precisione i nomi, venivano così completamente saccheggiate e incendiate. Lo strazio e il terrore di questa fiera popolazione è indescrivibile. Intere famiglie restate senza letto, senza camicia, senza pane, con i loro genitori costretti a fuggire. La polizia, i carabinieri non hanno naturalmente fat-

<sup>87</sup> Cfr.: *Da Giulianova. Aspettando l'invasione*, «L'Abruzzo Rosso», 27 agosto 1922; Cfr. *Da Giulianova. I 'ricostruttori'*, Ivi, 10 settembre 1922.

<sup>88</sup> *Corrispondenze. Da Giulianova*, «Umanità Nova», 30 settembre 1922.

to nulla per impedire questa selvaggia opera di distruzione. Qualche operaio è rimasto ferito, fra cui uno, di cui non sappiamo il nome, piuttosto gravemente dai numerosi colpi di arma da fuoco. Non si sa se tra i fascisti vi siano feriti, dato che costoro usano tener rigorosamente celate le loro perdite, per non demoralizzare le truppe. Un fascista però è stato ferito al capo con un colpo di calcio di moschetto 91 assestatogli da un compagno per sbaglio. Vi trasmettiamo anche la notizia dataci da un compagno, ma con qualche riserva perché non è stata confermata da altri a cui abbiamo domandato per assicurarcene, del rapimento da parte dei fascisti di un bimbo di circa due anni dell'anarchico Tancredi perché a nome Lenin! Se questa notizia fosse vera essa sarebbe il record della malvagità finora battuto dalle squadre redentrici [...]. La domenica i fascisti sequestravano in ferrovia tutti i giornali, bruciando quelli sovversivi<sup>89</sup>.

All'Aquila, «squadre di poliziotti, o fascisti camuffati da poliziotti, il che è lo stesso, incominciano a perlustrare i rioni della città e perquisiscono senza misericordia gli operai, li bastonano, li insultano. Un operaio viene legato e appena immobilizzato dalle manette un agente gli spacca la testa [...]. Alcuni fascisti inquadri tra gli agenti e carabinieri indicano gli operai e l'opera selvaggia di violenza era fulminea e furiosa»<sup>90</sup>. A Sulmona, la notte tra il 19 e il 20 dicembre le squadre fasciste assaltano e incendiano la sede della sezione repubblicana<sup>91</sup>.

Stato e fascismo sono ormai praticamente un tutt'uno ed hanno distrutto il movimento operaio italiano. La marcia su Roma non sarà nient'altro che una prova di forza fascista coi vertici dello Stato e della borghesia, che già all'indomani della disfatta operaia cerca di non pagare il debito a Mussolini. Ma sul movimento dei lavoratori il fascismo ha vinto in questi primi giorni d'agosto<sup>92</sup>.

### *Lo Stato fascista contro lo SFI*

La reazione fascista allo sciopero è durissima, mentre l'Asso-

<sup>89</sup> Da *Giulianova. Le infami gesta fasciste a Giulianova*, «L'Abruzzo Rosso», 15 ottobre 1922.

<sup>90</sup> Ivi, 28 settembre 1922.

<sup>91</sup> Cfr. *Attraverso l'Abruzzo. Da Sulmona. Una notte di terrore fascista. La Sezione repubblicana devastata*, «La Riscossa d'Abruzzo», 24 dicembre 1922.

<sup>92</sup> Cfr. L. DI LEMBO, *Guerra di classe e lotta umana. L'anarchismo in Italia dal biennio rosso alla guerra di Spagna (1919-1939)*, pp. 140-141.

ciazione nazionale ferrovieri fascisti riesce a garantire il servizio dei treni anche grazie al clima di paura che spinge molti lavoratori delle ferrovie ad abbandonare il sindacato e ad aderire alla corporazione di destra. Lo SFI, che ha appoggiato risolutamente la lotta dando ovunque il suo grandioso contributo, subisce un contraccolpo durissimo; i ferrovieri che hanno partecipato allo sciopero subiscono pesanti conseguenze, a seguito della rinnovata applicazione dell'articolo 56. Dei 60.000 partecipanti all'agitazione, 124 vengono immediatamente licenziati, 770 retrocessi di grado, 44.000 puniti con la proroga del termine normale per il conseguire l'aumento di stipendio e il restante colpito da indiscriminate sospensioni dal servizio. Solo a Castellamare Adriatico i licenziati sono 25<sup>93</sup>; a Sulmona, il 18 agosto viene licenziato l'ex-segretario sezionale Quirino Perfetto, successivamente arrestato all'Aquila con altri sovversivi:

Stamane, i legulei degli attori principali della tragedia reazionaria combinata in Villa Patrizi e al Viminale, pur di soddisfare la libidine di una vasta banda di delinquenti con a capo un ministro, mi hanno comunicato le dimissioni dall'impiego che avevo come macchinista nelle Ferrovie dello Stato, in base ai disposti dell'art. 56 della legge 7 luglio 1907, n. 429, per aver preso parte allo sciopero nei giorni dal 1 al 4 agosto 1922. Governo e Direzione Generale hanno creduto distruggere in me un ideale al quale tutto il mio pensiero è rivolto. Sebbene responsabile di una famiglia da me creata e per la quale ho combattuto acciocché potesse migliorare di condizioni, accetto il provvedimento con la massima serenità, convinto di aver fatto tutto il mio dovere. Sento altresì il dovere di comunicare a tutti i compagni ferrovieri, ai rudi lavoratori del moto ex miei colleghi ai quali sono state dedicate molte mie battaglie, che la mia fede non è affatto cambiata né depressa, anzi aumentata di spirito verso l'ideale e l'odio contro i tiranni i quali in un prossimo riscatto per un avvenire più fulgido, inesorabilmente saranno colpiti dalla folgore vendicatrice. Avanti sempre per un altro sentiero e per l'ideale anarchico. Vinto sì, ma non domo!

Sulmona, 18 agosto 1922  
Perfetto Quirino<sup>94</sup>

<sup>93</sup> Cfr. *Da Castellamare. La reazione contro i ferrovieri scioperanti*, «L'Abruzzo Rosso», 10 settembre 1922.

<sup>94</sup> Q. PERFETTO, *Vinto ma non domo*, «Umanità Nova», 26 agosto 1922.

È iniziata la cosiddetta «normalizzazione» dei ferrovieri, individuati come la categoria strategica da colpire e ridurre all'obbedienza. Un'azione che proseguirà alacramente nei mesi successivi, soprattutto dopo la formazione del governo Mussolini. Con il regio decreto 5 aprile 1923 n. 853 viene disposta la soppressione dell'indennità di caroviveri ed una severa divisione dei turni con un aumento delle prestazioni orarie medie settimanali del personale di macchina (+6 ore e 43 minuti) e del personale viaggiante (+5 ore e 34 minuti). Tra il 1922 e il 1923 si ha un aumento settimanale di prestazioni pari al 13%, corrispondente a un minor impiego di circa 6.000 dipendenti. Al 30 giugno 1923 i dipendenti risultano diminuiti di ben 21.404 unità; una riduzione ottenuta colpendo in massima parte gli avventizi, dei quali quasi 8.000 vengono licenziati, ma con una mano pesante anche nei confronti del personale di ruolo, che scende di 13.672 unità per il concorso di «esoneri, decessi e provvedimenti disciplinari». Il 22 luglio 1923 viene emanato il regio decreto n. 1631 che, abolendo la conquista delle 8 ore giornaliere, porta il lavoro settimanale a 56 e anche a 72 ore e le prestazioni notturne fino a 6 notti consecutive. Vengono così appesantiti ulteriormente gli orari, i turni, le condizioni di lavoro dei ferrovieri e si stabilisce la pianta organica in 175.000 unità, dando vita alla base legislativa su cui verrà condotta la successiva politica di epurazioni e licenziamenti. Complessivamente, al 1923 risultano circa 60.000 i licenziamenti, giustificati per lo più per «scarso rendimento». A fine anno il governo procede anche al taglio delle retribuzioni e delle pensioni, emanando il regio decreto 6 dicembre 1923 n. 2651, concernente «nuove disposizioni sulle competenze accessorie», e il regio decreto del 7 dicembre 1923 n. 2590, con il quale si riducono sostanzialmente le pensioni e si ristabiliscono i limiti di età in vigore prima del 1919. Tra la fine del 1922 e i primi mesi del 1923, lo SFI, ormai prossimo allo scioglimento e duramente colpito dalle misure di rappresaglia con il licenziamento di molti quadri sindacali, invia memoriali a Mussolini nei quali chiede un suo intervento per la revisione dei provvedimenti; il duce risponde reclamando lo scioglimento dello SFI<sup>95</sup>.

In molte località cessano di funzionare le sezioni, mentre nel luglio 1923 viene sequestrata «La Tribuna dei Ferrovieri» e requisita la sede di Bologna. Nello stesso anno viene licenziato l'ultimo segretario della sezione di Sulmona, il macchinista Camillo

95 Si veda E. PETRUCCI, *Il lavoro, la guerra e il ventennio fascista*, cit., pp. 155-158.

Fiorentini: «i suoi contatti con l'elemento ferroviario non sono del tutto cessati e quando gli riesce, benché molto cautamente, continua nella sua propaganda [...]. È ottimo operaio meccanico elettricista, e guadagna nella sua officina [laddove] non infrequentemente suoi ex-colleghi, stati anch'essi licenziati, s'intrattengono con lui parlando anche di politica»<sup>96</sup>.

Uno degli ultimi atti ufficiali nazionali dello SFI è, nell'ottobre 1923, l'adesione alla CGdL, che ormai rappresenta, ancora per poco, l'ultima organizzazione di classe del proletariato italiano. Nel corso della primavera del 1924 il Cc dello SFI dà l'indicazione di formare gruppi segreti che effettivamente si costituiscono in molte città italiane, anche se ormai il controllo della polizia è divenuto soffocante: «il Fiorentini, organizzatore e promotore in passato di tutti gli scioperi ferroviari, già segretario della Sezione del Sindacato Ferrovieri Italiani in Sulmona, si adopera ora attivamente per ricostituirla. Ora, egli esercisce un negozio di materiale elettrico ad ha alle sue dipendenze ferrovieri licenziati che professano pure essi idee sovversive»<sup>97</sup>. Ma la capacità di mobilitare i lavoratori e la combattività delle categorie sono ormai duramente compromesse; un residuo di attività sindacale e di opposizione continua a svolgersi in forma semiclandestina, condotta appunto a livello locale dai segretari sezionali, quasi tutti ex-ferrovieri licenziati.

Il 3 gennaio 1925, mentre nel suo discorso Mussolini rivendica la piena responsabilità delle azioni del fascismo dando inizio alla fase pienamente dittatoriale del suo governo, una squadra fascista dà alle fiamme la sede bolognese dello SFI; nel mese di aprile, un decreto del prefetto di Bologna scioglie definitivamente il Sindacato ferrovieri italiani.

<sup>96</sup> ASAq, Fondo questura, cat. A8, b. 168, f. 9.

<sup>97</sup> Prefettura dell'Aquila, 4 novembre 1924, alla sottoprefettura di Sulmona, Ivi





























## Indice dei nomi

### A

Adami A.  
Agostinelli A.  
Agostinone Emidio  
Alberti, capotreno  
Albertini Gino  
Aleandri  
Alessandrini L.  
Alessandrini S.  
Amedero  
Amorosi Eugenio  
Andreotti L.  
Angelini Camillo  
Anto Virgilio  
Antonioli Maurizio  
Aonso F.  
Aquarone Alberto  
Argentieri Alberto

### B

Bacci Oreste  
Bacci Oreste  
Bakunin Mihail  
Baldini L.  
Baldinucci  
Barbanti  
Baroncini  
Bartolini Gaetano  
Bartolini Gaetano  
Bartolucci  
Basile Manlio  
Battistoni  
Battistoni Alfonso  
Beducci  
Benedetti G.C.  
Benegiamo Marcello  
Bernardi Roberto

Berti Giampietro  
Bertini G.  
Bevilacqua Piero  
Bezza Bruno  
Biagi L.  
Bianchi Mario  
Bianchi Riccardo  
Bianchi Roberto  
Bianchini T.  
Billanovich Giuseppe  
Bitelli Giovanni  
Bizzini  
Bolino Giuseppe  
Bonazzi  
Bondanelli V.  
Borghesi Andrea  
Borghi Armando  
Borgnini Secondo  
Borsari Vitaliano  
Borsari Vitaliano  
Borzatta A.  
Borzatti Antonio  
Brandani  
Brandimarte E.  
Branzelli  
Bressani  
Bruschetti Mario  
Bucci  
Bucci Camillo  
Bucci Domenico  
Buozzi Bruno

## C

Caffari L.  
Cagnoni  
Caiola Franco  
Caldari  
Camerini Vincenzo  
Campanari  
Capparuccia G.  
Capulli  
Caracciolo Francesco Paolo  
Cardellini

Careri Gianfranco  
Carletti Enrico  
Carrozza F.  
Casini Armando  
Castorani  
Castrucci  
Castrucci Augusto  
Cavaliere  
Cavalieri Walter  
Cavarocchi Mario  
Ceccarelli R.  
Ceccarello U.  
Cellamare Francesco  
Cellerino G.  
Cera Antonio  
Cerrito Gino  
Cetrullo Giuseppe  
CheccoZZo Giorgio  
Cherubini Sabatino  
Chiarizia Carlo  
Chisena, macchinista  
Ciardi Livio  
Ciccarelli, macchinista  
Cicchetti N.  
Cimaroli R.  
Ciocchetti E.  
Ciocci Italo  
Cipriani Amilcare  
Colagrande Fausto  
Colagrande Michele  
Colaiacovo Luigi  
Colangeli  
Colapietra Raffaele  
Colaprete  
Consoli, capotreno  
Conti Attilio  
Conti E.  
Coppa Alfonso  
Corradetti Gino  
Costantini  
Costantini Guido  
Costanzi M.  
Cota N.

Croce Alfredo  
Croce Ettore  
Cucchi A.

D  
D' Alessio A.  
D' Amario Tommaso  
D' Annunzio Gabriele  
D' Antuono F.  
D' Aragona Ludovico  
D' Eramo Manlio  
D' Intino Carlo  
Damiani Franco  
Dante Umberto  
Davarelli M.  
Daziano B.  
De Amicis Mansueto  
De Angelis F.  
De Angelis, capotreno  
De Bartolomei Alberto  
De Bonitatibus L.  
De Corné Raffele  
De Dominicis  
De Falco D.  
De Felice  
De Felice Filippo  
De Felice Filippo  
De Felice L.  
De Gregoris Camillo  
De Leone Nicola  
De Marco Laura  
De Nava Giuseppe  
De Santis  
De Vincentis Mariano  
De Vincenzo  
De Vincenzo A.  
De Vito Roberto  
Degl' Innocenti Maurizio  
Degni O.  
Del Beati G.  
Del Bianco V.  
Del Buono Sebastiano  
Del Citerna L.

Del Cotto  
Del Monte Emilio  
Del Pinto Raffaele  
Del Rosario C.  
Desanti Antonio  
Di Bartolomeo A.  
Di Benedetto F.  
Di Brigida C.  
Di Cursio  
Di Domenico M.  
Di Giamberardino Giustino  
Di Giangregorio Maurilio  
Di Lembo Luigi  
Di Marcantonio Luigi  
Di Muzio  
Di Paolo Donato  
Di Perna A.  
Di Rudinì Antonio  
Di Salle F.  
Di Sciullo Camillo  
Di Tommaso P.  
Dinucci Gigliole  
Diolaiti Antonio  
Dolci Getulio  
Donfrancesco  
Dubbini Umberto

E

Ettorre Lidio  
Evangelista R.

F

Fallocco A.  
Fanelli Liberatore  
Fantozzi Enzo  
Faraone A.  
Farias Alessandro  
Fascetti  
Fattori  
Fattori R.  
Favaro F.  
Federici L.  
Felice Costantino

Felisatti Massimo  
Ferrer y Guardia Francisco  
Fiamma  
Ficini M.  
Filippini  
Finzi Enrico  
Finzi Paolo  
Fiorentini Camillo Maria  
Fiorentini Giuseppe  
Fissore Paolo  
Flati  
Forbice Aldo  
Fortis Alessandro  
Francescangeli Eros  
Frezzi Romeo  
Fulgione Carmine

## G

Gaeta, avvocato  
Galeazzi Guglielmo  
Galleani Luigi  
Galvani F.  
Garavella, avvocato  
Gardini  
Gariba Alfredo  
Gattella I.  
Gavassi, macchinista  
Gelatini L.  
Getti Canzio  
Gialluca Giuseppe  
Gialluca Renato  
Giammarco P.  
Giammarco R.  
Gianfagna Giuseppe  
Giangiulio Antonio  
Giannini Luigi  
Gianvincenzo Fiorina  
Giffi, avvocato  
Giolitti Giovanni  
Giordani Amedeo  
Giorgi F.  
Giovannetti Alibrando  
Giuntini Andrea



Giustini  
Gori Pietro  
Gorki Maxim  
Gottardi, macchinista  
Gradilone Alfredo  
Gradogna Francesco Paolo  
Granati  
Gravina G.  
Guacci Carmine Giuseppe  
Gualtieri Raffaele  
Guidotti F.

I  
Izzarelli A.

J  
Jarach Cesare  
Jaures Giovanni

L  
La Gatta Camillo  
La Rosa G.  
La Rovere C.  
Laglia  
Lamonica P.  
Lanciani F.  
Lattanzi C.  
Laubria Maria  
Lauruti Salvo  
Lazzarini Tullio  
Lehning Arthur  
Liberatore Tommaso  
Lolli Riccardo  
Lollini R.  
Lombardi S.  
Lombardo E.  
Lombardo Eustacchio  
Lopardi Emidio  
Loreto Fabrizio  
Lotti Luigi  
Lucci Arnaldo  
Lungarini Giovanni  
Lustri G.

## M

Maggi Stefano  
Maggini A.  
Magnani  
Magrini, conduttore  
Malatesta Errico  
Malvestuto A.  
Manacorda Gastone  
Mancini  
Mancini, capostazione  
Mangiacapra D.  
Mantovani Vincenzo  
Marabini Tomaso  
Marcacci  
Marchetti  
Marchetti  
Marconi N.  
Marinaro Egidio  
Martellini D.  
Martocchia R.  
Marx Karl  
Mascanzoni G.  
Mascaretti  
Masciocchi  
Masetti Augusto  
Massari L.  
Masseroni E.  
Mazzetta Angelo  
Mazzini Giuseppe  
Menchinelli L.  
Meo V.  
Mezzalire Giuseppe  
Migliozi A.  
Mingrino Giuseppe  
Mola Federico  
Monreale Patrizio  
Montagnani  
Montagnoli L.  
Montecasciano Attilio  
Monticelli Sallustio  
Morbiducci Gino  
Morgari Oddino

Moroni A.  
Moroni Antonio  
Mosca Dante  
Moscardini A.  
Moscardini Amedeo  
Mussolini Benito  
Muzi Nazzareno  
Muzi Paolo  
Muzzi O.

## N

Narcisi Zaccaria  
Narciso E.  
Nardis Angelo  
Nardone E.  
Natale F.  
Nenni Pietro  
Nettlau Max  
Nitti Francesco Saverio  
Nofri Quirino  
Novelli Alfredo  
Nusili G.

## O

Ogier G.  
Orsini Francesco  
Ortensi Giuseppe  
Ottolenghi

## P

Pace  
Pace T.  
Pacelli E.  
Padovani Luigi  
Pagliaro G.  
Palazzone D.  
Palesi A.  
Palla Dionisio  
Pallotta Eugenio  
Pallotta M.  
Pallozzi D.  
Palma P.  
Palmia Silvio

Palmia Silvio  
Palombi P.  
Palombo Fabio  
Palumbo  
Palumbo D.  
Panitti  
Pantaleo A.  
Pantaleo F.  
Pantaleo Francesco  
Pantaleo R.  
Paolucci  
Papetti Girolamo  
Pavone Giuseppe  
Paziente Filippo  
Pecoraro Arturo  
Pedrini G.  
Pepe Adolfo  
Perfetto Quirino  
Perna G.  
Pero Olindo  
Pesaresi Bindo  
Petri A.  
Petrucci Ernesto  
Pettinella D.  
Piastra D.  
Pica Alessandro  
Picchi Umberto  
Piccinini Francesco  
Piccirillo  
Piccirillo Guido  
Pichezzi G.  
Pilotti  
Pinsuti Pasquale  
Ponziani Luigi  
Prato Nicola  
Presutti Damiano  
Presutti Emidio  
Presutti P.  
Presutti Smeraldo  
Presutti V.  
Proudhon Pierre-Joseph  
Puglielli A.  
Puglielli Edoardo

Pulcini Antonio  
Pulcini Domenico  
Pusilli Amedeo

Q  
Quirini

R  
Radicchi Carlo  
Rafanelli Leda  
Rapone G.  
Recalcati  
Repetto A.  
Riccioni Salvatore  
Rizieri  
Rocca P.  
Roesler Enrico  
Romani Giorgio  
Romano V.  
Rosci Sebastiano  
Rossi A.  
Rossi Giovanni  
Rossi Giuseppe  
Rossi Luigi  
Rossi Marco  
Rossi Rocco  
Ruggeri  
Ruggieri  
Russo Umberto

S  
Sacchetti Giorgio  
Sacchi Ettore  
Sacchini Gaetano  
Sacco Nicola  
Sacconi Riccardo  
Santarelli  
Santarelli A.  
Santilli Ernesto  
Santilli N.  
Sbrana Angiolo  
Scapatizzi Vincenzo  
Schnco I.

Scorrano  
Serafini A.  
Serafini Giandomenico  
Serino  
Serrati Giaginto Menotti  
Settimi  
Severino  
Sforza Carlo  
Sgreccia C.  
Signorini Camillo  
Silvestri Antonio  
Silvestri Calvino  
Silvestri Domenico  
Simone G.  
Sonnino Sidney  
Speranza, avvocato  
Spinosa L.  
Spriano Paolo  
Squartini Francesco  
Stefanelli B.

T  
Tabassi  
Taborri Massimo  
Tamburini  
Tammaro  
Tancredi  
Tani G.  
Tatò Domenico  
Tiberi  
Tiberi Emilio  
Tiboni Edoardo  
Tisi  
Tiziano Daniele  
Tolstoj Lev  
Tomasselli, capostazione  
Toninello Alberto  
Tonini E.  
Toro Jafet  
Torre Guido  
Torrese Guido  
Treonze A.  
Tresca Carlo

Trevisonno Nicola  
Tripodi Fabrizio  
Trivarelli Tommaso  
Trivellone  
Trozzi Mario  
Turati Filippo

V

Valente  
Valle Gustavo  
Valmaggi Dante  
Valmaggi Raffaele  
Vanni  
Vanzetti Bartolomeo  
Verna Nicola  
Vernacotola B.  
Verrocchi Damiano  
Vidimari Luigi  
Villanova  
Vincenzini O.  
Visione F.  
Vittorino Giovanni Bernardino  
Voiolani Stefano

Z

Zani Roberto  
Zurlo  
Zurlo I.





























*Manifestino  
redatto e  
diffuso dalla  
sezione Sfi  
di Sulmona*

# SINDACATO FERROVIERI ITALIANI SEZIONE DI SULMONA

---

*Il Crumiro!!!! Nessun tradimento è più infame del crumiraggio. Mentre una falange di uomini lotta per riscattare il fecondo lavoro dello sfruttamento, il crumiro tradisce i compagni che si battono per lui e per le sue creature. Compagni ferroviari! Chi fugge in questa lotta riabilita la bestia, calpesta la dignità umana, vende la propria anima per pochi soldi, infama i propri figli col prezzo del tradimento.*

## COMPAGNI!

Per la vostra vita fatta di sacrifici, per il vostro lavoro mal pagato, per le famiglie vostre distrutte dalla malaria, per i figli vostri nati dal dolore e che sanno tutti gli stenti e tutte le rinunzie, per l'amore santo della mamma vostra che v'ha data la vita e non per farvi schiavi, siate liberi, siate forti, non disertate le file per la vostra redenzione.

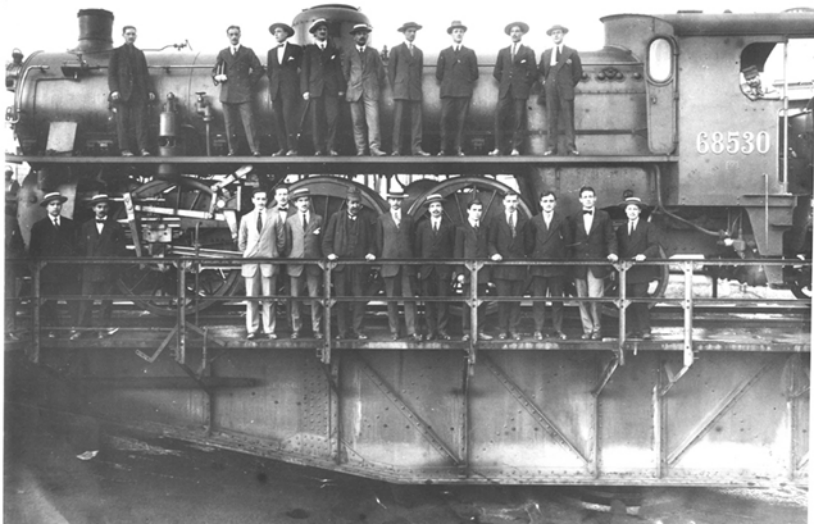
Viva lo sciopero!

**I FERROVIERI DI SULMONA**

Nalmona. T.p. Sociale 25-3-1914



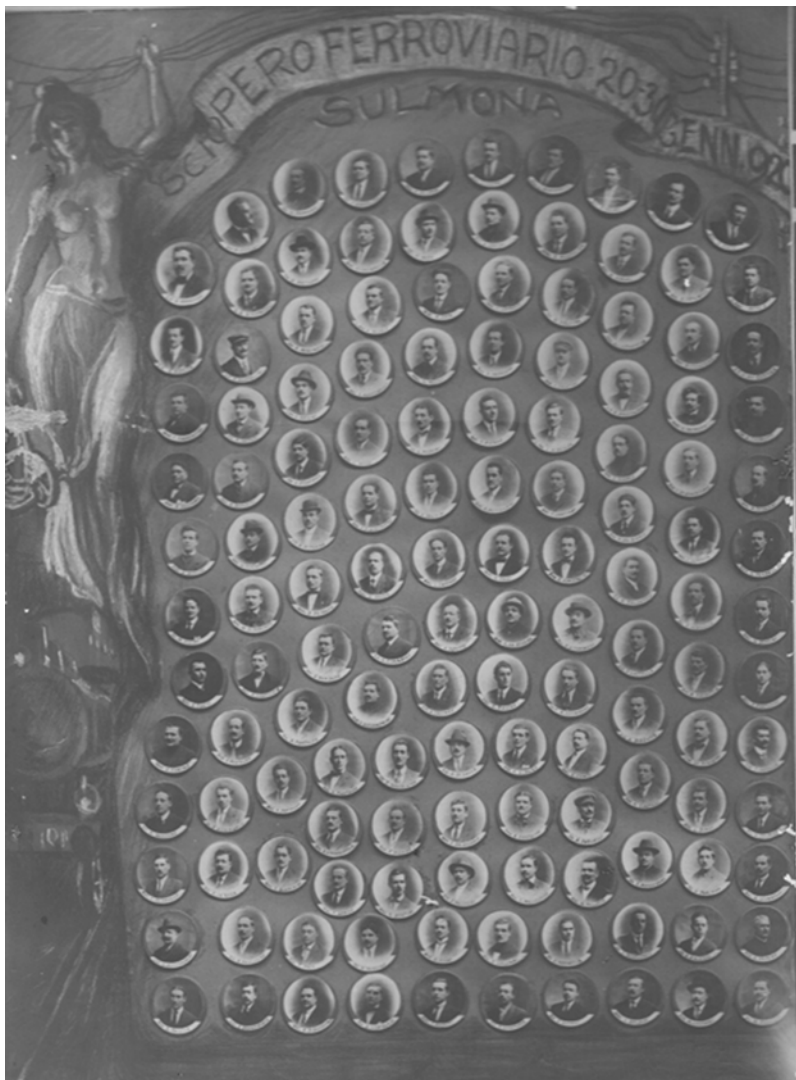
*Quirino Perfetto*



*Sulmona, dopoguerra, dirigenti dello SFI*



*Sulmoma, sciopero 1° maggio 1920*



*Sulmona, sciopero ferroviario 20-30 gennaio 1920*



*Sulmona, 1920, ferrovieri anarchici*



*Sulmona, 1913, stazione*



*Sulmona,  
ferrovieri*



*Sulmona, 1921, dirigenti SFI*





*Vincenzo Scapatucci*



*Mario Trozzi*



*Manlio D'Eramo, al centro*

Anno I. Num. 8.

Sulmona, 15 Dicembre 1901

C. C. colla posta.

# IL GERME

PERIODICO SETTIMANALE  
di propaganda socialista

Al disopra delle violenze e della maledice, che spesso contaminano le polemiche, vi è la critica serena impersonale, che può giovare ad ogni uomo pensante e ragionante.

Il regno della violenza tramonta, per cedere il posto al regno della discussione civile.

Bonaccia.

ABB. AL 31 DIC. 1901  
L. 4,00  
L. 4,00

SI PUBBLICA LA DOMENICA

Indirizzare lettere e manoscritti alla  
Direzione del Germe - Sulmona.

Conto corrente con la posta. Num. 1.

# LA LOCOMOTIVA

Organo del Sindacato Conduttori Locomotive, Guidatori Treni Elettrici ed Affini

Sulmona 1° Ottobre 1905 Abbonamento annuo L. 1. Esce il 15 d'ogni mese.

# UMANITA' NOVA

QUOTIDIANO ANARCHICO

Anno I - N. 1 Conto corrente colla Posta Un numero Cent. 10 - All'estero Cent. 15 Giorni 28-Venerdì 27 Febbraio 1910

Abbonamenti: Italia e Colonie: Anno L. 25 - Sem. L. 13 - Trim. L. 7 Direzione e Redazione: Via Goldoni, 3 - MILANO  
Estero: Anno L. 42 - Semestre L. 22 - Trimestre L. 12 Amministrazione: Casella Postale 71 - MILANO  
TIRARE 8.240

Anno I - N. 1 TERAMO 15 Gennaio 1920 Conto Corr. postale

# Falce e Martello

Organo della Federazione Provinciale Socialista

Abbonamento annuo L. 10 - Un numero separato cost. 10 - ESCE OGNI GIOVEDÌ - Direzione ed Amministrazione presso la Camera del Lavoro

ANNO II - N. 64 Castellamare Adr., 3 settembre 1921 Conto Corrente con la Posta

# Il Proletario

già "FALCE E MARTELLO" - SETTIMANALE SOCIALISTA

ABBONAMENTI:  
Anno . . . . . L. 12  
Semestre . . . . . 6  
Un numero separato . . . . . 0,20  
Pagamento anticipato

INSERZIONI:  
Per 1 anno, 4 pag. - 1 pag. L. 100  
" 1 pag. L. 200 - " 1 pag. L. 300  
" 1 pag. L. 500 - " 1 pag. L. 1000  
" 1 pag. L. 2000 - " 1 pag. L. 3000  
" 1 pag. L. 4000 - " 1 pag. L. 5000  
" 1 pag. L. 6000 - " 1 pag. L. 7000  
" 1 pag. L. 8000 - " 1 pag. L. 9000  
" 1 pag. L. 10000 - " 1 pag. L. 11000  
" 1 pag. L. 12000 - " 1 pag. L. 13000  
" 1 pag. L. 14000 - " 1 pag. L. 15000  
" 1 pag. L. 16000 - " 1 pag. L. 17000  
" 1 pag. L. 18000 - " 1 pag. L. 19000  
" 1 pag. L. 20000 - " 1 pag. L. 21000  
" 1 pag. L. 22000 - " 1 pag. L. 23000  
" 1 pag. L. 24000 - " 1 pag. L. 25000  
" 1 pag. L. 26000 - " 1 pag. L. 27000  
" 1 pag. L. 28000 - " 1 pag. L. 29000  
" 1 pag. L. 30000 - " 1 pag. L. 31000  
" 1 pag. L. 32000 - " 1 pag. L. 33000  
" 1 pag. L. 34000 - " 1 pag. L. 35000  
" 1 pag. L. 36000 - " 1 pag. L. 37000  
" 1 pag. L. 38000 - " 1 pag. L. 39000  
" 1 pag. L. 40000 - " 1 pag. L. 41000  
" 1 pag. L. 42000 - " 1 pag. L. 43000  
" 1 pag. L. 44000 - " 1 pag. L. 45000  
" 1 pag. L. 46000 - " 1 pag. L. 47000  
" 1 pag. L. 48000 - " 1 pag. L. 49000  
" 1 pag. L. 50000 - " 1 pag. L. 51000  
" 1 pag. L. 52000 - " 1 pag. L. 53000  
" 1 pag. L. 54000 - " 1 pag. L. 55000  
" 1 pag. L. 56000 - " 1 pag. L. 57000  
" 1 pag. L. 58000 - " 1 pag. L. 59000  
" 1 pag. L. 60000 - " 1 pag. L. 61000  
" 1 pag. L. 62000 - " 1 pag. L. 63000  
" 1 pag. L. 64000 - " 1 pag. L. 65000  
" 1 pag. L. 66000 - " 1 pag. L. 67000  
" 1 pag. L. 68000 - " 1 pag. L. 69000  
" 1 pag. L. 70000 - " 1 pag. L. 71000  
" 1 pag. L. 72000 - " 1 pag. L. 73000  
" 1 pag. L. 74000 - " 1 pag. L. 75000  
" 1 pag. L. 76000 - " 1 pag. L. 77000  
" 1 pag. L. 78000 - " 1 pag. L. 79000  
" 1 pag. L. 80000 - " 1 pag. L. 81000  
" 1 pag. L. 82000 - " 1 pag. L. 83000  
" 1 pag. L. 84000 - " 1 pag. L. 85000  
" 1 pag. L. 86000 - " 1 pag. L. 87000  
" 1 pag. L. 88000 - " 1 pag. L. 89000  
" 1 pag. L. 90000 - " 1 pag. L. 91000  
" 1 pag. L. 92000 - " 1 pag. L. 93000  
" 1 pag. L. 94000 - " 1 pag. L. 95000  
" 1 pag. L. 96000 - " 1 pag. L. 97000  
" 1 pag. L. 98000 - " 1 pag. L. 99000  
" 1 pag. L. 100000 - " 1 pag. L. 101000  
" 1 pag. L. 102000 - " 1 pag. L. 103000  
" 1 pag. L. 104000 - " 1 pag. L. 105000  
" 1 pag. L. 106000 - " 1 pag. L. 107000  
" 1 pag. L. 108000 - " 1 pag. L. 109000  
" 1 pag. L. 110000 - " 1 pag. L. 111000  
" 1 pag. L. 112000 - " 1 pag. L. 113000  
" 1 pag. L. 114000 - " 1 pag. L. 115000  
" 1 pag. L. 116000 - " 1 pag. L. 117000  
" 1 pag. L. 118000 - " 1 pag. L. 119000  
" 1 pag. L. 120000 - " 1 pag. L. 121000  
" 1 pag. L. 122000 - " 1 pag. L. 123000  
" 1 pag. L. 124000 - " 1 pag. L. 125000  
" 1 pag. L. 126000 - " 1 pag. L. 127000  
" 1 pag. L. 128000 - " 1 pag. L. 129000  
" 1 pag. L. 130000 - " 1 pag. L. 131000  
" 1 pag. L. 132000 - " 1 pag. L. 133000  
" 1 pag. L. 134000 - " 1 pag. L. 135000  
" 1 pag. L. 136000 - " 1 pag. L. 137000  
" 1 pag. L. 138000 - " 1 pag. L. 139000  
" 1 pag. L. 140000 - " 1 pag. L. 141000  
" 1 pag. L. 142000 - " 1 pag. L. 143000  
" 1 pag. L. 144000 - " 1 pag. L. 145000  
" 1 pag. L. 146000 - " 1 pag. L. 147000  
" 1 pag. L. 148000 - " 1 pag. L. 149000  
" 1 pag. L. 150000 - " 1 pag. L. 151000  
" 1 pag. L. 152000 - " 1 pag. L. 153000  
" 1 pag. L. 154000 - " 1 pag. L. 155000  
" 1 pag. L. 156000 - " 1 pag. L. 157000  
" 1 pag. L. 158000 - " 1 pag. L. 159000  
" 1 pag. L. 160000 - " 1 pag. L. 161000  
" 1 pag. L. 162000 - " 1 pag. L. 163000  
" 1 pag. L. 164000 - " 1 pag. L. 165000  
" 1 pag. L. 166000 - " 1 pag. L. 167000  
" 1 pag. L. 168000 - " 1 pag. L. 169000  
" 1 pag. L. 170000 - " 1 pag. L. 171000  
" 1 pag. L. 172000 - " 1 pag. L. 173000  
" 1 pag. L. 174000 - " 1 pag. L. 175000  
" 1 pag. L. 176000 - " 1 pag. L. 177000  
" 1 pag. L. 178000 - " 1 pag. L. 179000  
" 1 pag. L. 180000 - " 1 pag. L. 181000  
" 1 pag. L. 182000 - " 1 pag. L. 183000  
" 1 pag. L. 184000 - " 1 pag. L. 185000  
" 1 pag. L. 186000 - " 1 pag. L. 187000  
" 1 pag. L. 188000 - " 1 pag. L. 189000  
" 1 pag. L. 190000 - " 1 pag. L. 191000  
" 1 pag. L. 192000 - " 1 pag. L. 193000  
" 1 pag. L. 194000 - " 1 pag. L. 195000  
" 1 pag. L. 196000 - " 1 pag. L. 197000  
" 1 pag. L. 198000 - " 1 pag. L. 199000  
" 1 pag. L. 200000 - " 1 pag. L. 201000  
" 1 pag. L. 202000 - " 1 pag. L. 203000  
" 1 pag. L. 204000 - " 1 pag. L. 205000  
" 1 pag. L. 206000 - " 1 pag. L. 207000  
" 1 pag. L. 208000 - " 1 pag. L. 209000  
" 1 pag. L. 210000 - " 1 pag. L. 211000  
" 1 pag. L. 212000 - " 1 pag. L. 213000  
" 1 pag. L. 214000 - " 1 pag. L. 215000  
" 1 pag. L. 216000 - " 1 pag. L. 217000  
" 1 pag. L. 218000 - " 1 pag. L. 219000  
" 1 pag. L. 220000 - " 1 pag. L. 221000  
" 1 pag. L. 222000 - " 1 pag. L. 223000  
" 1 pag. L. 224000 - " 1 pag. L. 225000  
" 1 pag. L. 226000 - " 1 pag. L. 227000  
" 1 pag. L. 228000 - " 1 pag. L. 229000  
" 1 pag. L. 230000 - " 1 pag. L. 231000  
" 1 pag. L. 232000 - " 1 pag. L. 233000  
" 1 pag. L. 234000 - " 1 pag. L. 235000  
" 1 pag. L. 236000 - " 1 pag. L. 237000  
" 1 pag. L. 238000 - " 1 pag. L. 239000  
" 1 pag. L. 240000 - " 1 pag. L. 241000  
" 1 pag. L. 242000 - " 1 pag. L. 243000  
" 1 pag. L. 244000 - " 1 pag. L. 245000  
" 1 pag. L. 246000 - " 1 pag. L. 247000  
" 1 pag. L. 248000 - " 1 pag. L. 249000  
" 1 pag. L. 250000 - " 1 pag. L. 251000  
" 1 pag. L. 252000 - " 1 pag. L. 253000  
" 1 pag. L. 254000 - " 1 pag. L. 255000  
" 1 pag. L. 256000 - " 1 pag. L. 257000  
" 1 pag. L. 258000 - " 1 pag. L. 259000  
" 1 pag. L. 260000 - " 1 pag. L. 261000  
" 1 pag. L. 262000 - " 1 pag. L. 263000  
" 1 pag. L. 264000 - " 1 pag. L. 265000  
" 1 pag. L. 266000 - " 1 pag. L. 267000  
" 1 pag. L. 268000 - " 1 pag. L. 269000  
" 1 pag. L. 270000 - " 1 pag. L. 271000  
" 1 pag. L. 272000 - " 1 pag. L. 273000  
" 1 pag. L. 274000 - " 1 pag. L. 275000  
" 1 pag. L. 276000 - " 1 pag. L. 277000  
" 1 pag. L. 278000 - " 1 pag. L. 279000  
" 1 pag. L. 280000 - " 1 pag. L. 281000  
" 1 pag. L. 282000 - " 1 pag. L. 283000  
" 1 pag. L. 284000 - " 1 pag. L. 285000  
" 1 pag. L. 286000 - " 1 pag. L. 287000  
" 1 pag. L. 288000 - " 1 pag. L. 289000  
" 1 pag. L. 290000 - " 1 pag. L. 291000  
" 1 pag. L. 292000 - " 1 pag. L. 293000  
" 1 pag. L. 294000 - " 1 pag. L. 295000  
" 1 pag. L. 296000 - " 1 pag. L. 297000  
" 1 pag. L. 298000 - " 1 pag. L. 299000  
" 1 pag. L. 300000 - " 1 pag. L. 301000  
" 1 pag. L. 302000 - " 1 pag. L. 303000  
" 1 pag. L. 304000 - " 1 pag. L. 305000  
" 1 pag. L. 306000 - " 1 pag. L. 307000  
" 1 pag. L. 308000 - " 1 pag. L. 309000  
" 1 pag. L. 310000 - " 1 pag. L. 311000  
" 1 pag. L. 312000 - " 1 pag. L. 313000  
" 1 pag. L. 314000 - " 1 pag. L. 315000  
" 1 pag. L. 316000 - " 1 pag. L. 317000  
" 1 pag. L. 318000 - " 1 pag. L. 319000  
" 1 pag. L. 320000 - " 1 pag. L. 321000  
" 1 pag. L. 322000 - " 1 pag. L. 323000  
" 1 pag. L. 324000 - " 1 pag. L. 325000  
" 1 pag. L. 326000 - " 1 pag. L. 327000  
" 1 pag. L. 328000 - " 1 pag. L. 329000  
" 1 pag. L. 330000 - " 1 pag. L. 331000  
" 1 pag. L. 332000 - " 1 pag. L. 333000  
" 1 pag. L. 334000 - " 1 pag. L. 335000  
" 1 pag. L. 336000 - " 1 pag. L. 337000  
" 1 pag. L. 338000 - " 1 pag. L. 339000  
" 1 pag. L. 340000 - " 1 pag. L. 341000  
" 1 pag. L. 342000 - " 1 pag. L. 343000  
" 1 pag. L. 344000 - " 1 pag. L. 345000  
" 1 pag. L. 346000 - " 1 pag. L. 347000  
" 1 pag. L. 348000 - " 1 pag. L. 349000  
" 1 pag. L. 350000 - " 1 pag. L. 351000  
" 1 pag. L. 352000 - " 1 pag. L. 353000  
" 1 pag. L. 354000 - " 1 pag. L. 355000  
" 1 pag. L. 356000 - " 1 pag. L. 357000  
" 1 pag. L. 358000 - " 1 pag. L. 359000  
" 1 pag. L. 360000 - " 1 pag. L. 361000  
" 1 pag. L. 362000 - " 1 pag. L. 363000  
" 1 pag. L. 364000 - " 1 pag. L. 365000  
" 1 pag. L. 366000 - " 1 pag. L. 367000  
" 1 pag. L. 368000 - " 1 pag. L. 369000  
" 1 pag. L. 370000 - " 1 pag. L. 371000  
" 1 pag. L. 372000 - " 1 pag. L. 373000  
" 1 pag. L. 374000 - " 1 pag. L. 375000  
" 1 pag. L. 376000 - " 1 pag. L. 377000  
" 1 pag. L. 378000 - " 1 pag. L. 379000  
" 1 pag. L. 380000 - " 1 pag. L. 381000  
" 1 pag. L. 382000 - " 1 pag. L. 383000  
" 1 pag. L. 384000 - " 1 pag. L. 385000  
" 1 pag. L. 386000 - " 1 pag. L. 387000  
" 1 pag. L. 388000 - " 1 pag. L. 389000  
" 1 pag. L. 390000 - " 1 pag. L. 391000  
" 1 pag. L. 392000 - " 1 pag. L. 393000  
" 1 pag. L. 394000 - " 1 pag. L. 395000  
" 1 pag. L. 396000 - " 1 pag. L. 397000  
" 1 pag. L. 398000 - " 1 pag. L. 399000  
" 1 pag. L. 400000 - " 1 pag. L. 401000  
" 1 pag. L. 402000 - " 1 pag. L. 403000  
" 1 pag. L. 404000 - " 1 pag. L. 405000  
" 1 pag. L. 406000 - " 1 pag. L. 407000  
" 1 pag. L. 408000 - " 1 pag. L. 409000  
" 1 pag. L. 410000 - " 1 pag. L. 411000  
" 1 pag. L. 412000 - " 1 pag. L. 413000  
" 1 pag. L. 414000 - " 1 pag. L. 415000  
" 1 pag. L. 416000 - " 1 pag. L. 417000  
" 1 pag. L. 418000 - " 1 pag. L. 419000  
" 1 pag. L. 420000 - " 1 pag. L. 421000  
" 1 pag. L. 422000 - " 1 pag. L. 423000  
" 1 pag. L. 424000 - " 1 pag. L. 425000  
" 1 pag. L. 426000 - " 1 pag. L. 427000  
" 1 pag. L. 428000 - " 1 pag. L. 429000  
" 1 pag. L. 430000 - " 1 pag. L. 431000  
" 1 pag. L. 432000 - " 1 pag. L. 433000  
" 1 pag. L. 434000 - " 1 pag. L. 435000  
" 1 pag. L. 436000 - " 1 pag. L. 437000  
" 1 pag. L. 438000 - " 1 pag. L. 439000  
" 1 pag. L. 440000 - " 1 pag. L. 441000  
" 1 pag. L. 442000 - " 1 pag. L. 443000  
" 1 pag. L. 444000 - " 1 pag. L. 445000  
" 1 pag. L. 446000 - " 1 pag. L. 447000  
" 1 pag. L. 448000 - " 1 pag. L. 449000  
" 1 pag. L. 450000 - " 1 pag. L. 451000  
" 1 pag. L. 452000 - " 1 pag. L. 453000  
" 1 pag. L. 454000 - " 1 pag. L. 455000  
" 1 pag. L. 456000 - " 1 pag. L. 457000  
" 1 pag. L. 458000 - " 1 pag. L. 459000  
" 1 pag. L. 460000 - " 1 pag. L. 461000  
" 1 pag. L. 462000 - " 1 pag. L. 463000  
" 1 pag. L. 464000 - " 1 pag. L. 465000  
" 1 pag. L. 466000 - " 1 pag. L. 467000  
" 1 pag. L. 468000 - " 1 pag. L. 469000  
" 1 pag. L. 470000 - " 1 pag. L. 471000  
" 1 pag. L. 472000 - " 1 pag. L. 473000  
" 1 pag. L. 474000 - " 1 pag. L. 475000  
" 1 pag. L. 476000 - " 1 pag. L. 477000  
" 1 pag. L. 478000 - " 1 pag. L. 479000  
" 1 pag. L. 480000 - " 1 pag. L. 481000  
" 1 pag. L. 482000 - " 1 pag. L. 483000  
" 1 pag. L. 484000 - " 1 pag. L. 485000  
" 1 pag. L. 486000 - " 1 pag. L. 487000  
" 1 pag. L. 488000 - " 1 pag. L. 489000  
" 1 pag. L. 490000 - " 1 pag. L. 491000  
" 1 pag. L. 492000 - " 1 pag. L. 493000  
" 1 pag. L. 494000 - " 1 pag. L. 495000  
" 1 pag. L. 496000 - " 1 pag. L. 497000  
" 1 pag. L. 498000 - " 1 pag. L. 499000  
" 1 pag. L. 500000 - " 1 pag. L. 501000  
" 1 pag. L. 502000 - " 1 pag. L. 503000  
" 1 pag. L. 504000 - " 1 pag. L. 505000  
" 1 pag. L. 506000 - " 1 pag. L. 507000  
" 1 pag. L. 508000 - " 1 pag. L. 509000  
" 1 pag. L. 510000 - " 1 pag. L. 511000  
" 1 pag. L. 512000 - " 1 pag. L. 513000  
" 1 pag. L. 514000 - " 1 pag. L. 515000  
" 1 pag. L. 516000 - " 1 pag. L. 517000  
" 1 pag. L. 518000 - " 1 pag. L. 519000  
" 1 pag. L. 520000 - " 1 pag. L. 521000  
" 1 pag. L. 522000 - " 1 pag. L. 523000  
" 1 pag. L. 524000 - " 1 pag. L. 525000  
" 1 pag. L. 526000 - " 1 pag. L. 527000  
" 1 pag. L. 528000 - " 1 pag. L. 529000  
" 1 pag. L. 530000 - " 1 pag. L. 531000  
" 1 pag. L. 532000 - " 1 pag. L. 533000  
" 1 pag. L. 534000 - " 1 pag. L. 535000  
" 1 pag. L. 536000 - " 1 pag. L. 537000  
" 1 pag. L. 538000 - " 1 pag. L. 539000  
" 1 pag. L. 540000 - " 1 pag. L. 541000  
" 1 pag. L. 542000 - " 1 pag. L. 543000  
" 1 pag. L. 544000 - " 1 pag. L. 545000  
" 1 pag. L. 546000 - " 1 pag. L. 547000  
" 1 pag. L. 548000 - " 1 pag. L. 549000  
" 1 pag. L. 550000 - " 1 pag. L. 551000  
" 1 pag. L. 552000 - " 1 pag. L. 553000  
" 1 pag. L. 554000 - " 1 pag. L. 555000  
" 1 pag. L. 556000 - " 1 pag. L. 557000  
" 1 pag. L. 558000 - " 1 pag. L. 559000  
" 1 pag. L. 560000 - " 1 pag. L. 561000  
" 1 pag. L. 562000 - " 1 pag. L. 563000  
" 1 pag. L. 564000 - " 1 pag. L. 565000  
" 1 pag. L. 566000 - " 1 pag. L. 567000  
" 1 pag. L. 568000 - " 1 pag. L. 569000  
" 1 pag. L. 570000 - " 1 pag. L. 571000  
" 1 pag. L. 572000 - " 1 pag. L. 573000  
" 1 pag. L. 574000 - " 1 pag. L. 575000  
" 1 pag. L. 576000 - " 1 pag. L. 577000  
" 1 pag. L. 578000 - " 1 pag. L. 579000  
" 1 pag. L. 580000 - " 1 pag. L. 581000  
" 1 pag. L. 582000 - " 1 pag. L. 583000  
" 1 pag. L. 584000 - " 1 pag. L. 585000  
" 1 pag. L. 586000 - " 1 pag. L. 587000  
" 1 pag. L. 588000 - " 1 pag. L. 589000  
" 1 pag. L. 590000 - " 1 pag. L. 591000  
" 1 pag. L. 592000 - " 1 pag. L. 593000  
" 1 pag. L. 594000 - " 1 pag. L. 595000  
" 1 pag. L. 596000 - " 1 pag. L. 597000  
" 1 pag. L. 598000 - " 1 pag. L. 599000  
" 1 pag. L. 600000 - " 1 pag. L. 601000  
" 1 pag. L. 602000 - " 1 pag. L. 603000  
" 1 pag. L. 604000 - " 1 pag. L. 605000  
" 1 pag. L. 606000 - " 1 pag. L. 607000  
" 1 pag. L. 608000 - " 1 pag. L. 609000  
" 1 pag. L. 610000 - " 1 pag. L. 611000  
" 1 pag. L. 612000 - " 1 pag. L. 613000  
" 1 pag. L. 614000 - " 1 pag. L. 615000  
" 1 pag. L. 616000 - " 1 pag. L. 617000  
" 1 pag. L. 618000 - " 1 pag. L. 619000  
" 1 pag. L. 620000 - " 1 pag. L. 621000  
" 1 pag. L. 622000 - " 1 pag. L. 623000  
" 1 pag. L. 624000 - " 1 pag. L. 625000  
" 1 pag. L. 626000 - " 1 pag. L. 627000  
" 1 pag. L. 628000 - " 1 pag. L. 629000  
" 1 pag. L. 630000 - " 1 pag. L. 631000  
" 1 pag. L. 632000 - " 1 pag. L. 633000  
" 1 pag. L. 634000 - " 1 pag. L. 635000  
" 1 pag. L. 636000 - " 1 pag. L. 637000  
" 1 pag. L. 638000 - " 1 pag. L. 639000  
" 1 pag. L. 640000 - " 1 pag. L. 641000  
" 1 pag. L. 642000 - " 1 pag. L. 643000  
" 1 pag. L. 644000 - " 1 pag. L. 645000  
" 1 pag. L. 646000 - " 1 pag. L. 647000  
" 1 pag. L. 648000 - " 1 pag. L. 649000  
" 1 pag. L. 650000 - " 1 pag. L. 651000  
" 1 pag. L. 652000 - " 1 pag. L. 653000  
" 1 pag. L. 654000 - " 1 pag. L. 655000  
" 1 pag. L. 656000 - " 1 pag. L. 657000  
" 1 pag. L. 658000 - " 1 pag. L. 659000  
" 1 pag. L. 660000 - " 1 pag. L. 661000  
" 1 pag. L. 662000 - " 1 pag. L. 663000  
" 1 pag. L. 664000 - " 1 pag. L. 665000  
" 1 pag. L. 666000 - " 1 pag. L. 667000  
" 1 pag. L. 668000 - " 1 pag. L. 669000  
" 1 pag. L. 670000 - " 1 pag. L. 671000  
" 1 pag. L. 672000 - " 1 pag. L. 673000  
" 1 pag. L. 674000 - " 1 pag. L. 675000  
" 1 pag. L. 676000 - " 1 pag. L. 677000  
" 1 pag. L. 678000 - " 1 pag. L. 679000  
" 1 pag. L. 680000 - " 1 pag. L. 681000  
" 1 pag. L. 682000 - " 1 pag. L. 683000  
" 1 pag. L. 684000 - " 1 pag. L. 685000  
" 1 pag. L. 686000 - " 1 pag. L. 687000  
" 1 pag. L. 688000 - " 1 pag. L. 689000  
" 1 pag. L. 690000 - " 1 pag. L. 691000  
" 1 pag. L. 692000 - " 1 pag. L. 693000  
" 1 pag. L. 694000 - " 1 pag. L. 695000  
" 1 pag. L. 696000 - " 1 pag. L. 697000  
" 1 pag. L. 698000 - " 1 pag. L. 699000  
" 1 pag. L. 700000 - " 1 pag. L. 701000  
" 1 pag. L. 702000 - " 1 pag. L. 703000  
" 1 pag. L. 704000 - " 1 pag. L. 705000  
" 1 pag. L. 706000 - " 1 pag. L. 707000  
" 1 pag. L. 708000 - " 1 pag. L. 709000  
" 1 pag. L. 710000 - " 1 pag. L. 711000  
" 1 pag. L. 712000 - " 1 pag. L. 713000  
" 1 pag. L. 714000 - " 1 pag. L. 715000  
" 1 pag. L. 716000 - " 1 pag. L. 717000  
" 1 pag. L. 718000 - " 1 pag. L. 719000  
" 1 pag. L. 720000 - " 1 pag. L. 721000  
" 1 pag. L. 722000 - " 1 pag. L. 723000  
" 1 pag. L. 724000 - " 1 pag. L. 725000  
" 1 pag. L. 7