

1908-2008 in *Un viaggio lungo un secolo*

PARTE PRIMA

100 anni di vita, 100 anni di lotte da *In Marcia!* ad ancora *In Marcia* (1908-2008)

1 - Cento anni di vita e di lotte. Un viaggio lungo un secolo

di *Alessandra Valentini*

Il primo numero della rivista *In Marcia!* esce nel novembre del 1908 dalla Tipografia Vannucci di Pisa. La testata della rivista porta come titolo completo il seguente: *In Marcia!. Organo dei Macchinisti Fuochisti e affini. Sindacato Ferrovieri Italiano*. Essa nasce a meno di un anno dalla nascita del Sindacato Ferrovieri Italiani (Sfi) e, pur non essendo l'organo ufficiale di stampa del Sindacato, anche se è edita a cura della Commissione di categoria, ne rappresenta una voce autorevole e a sua volta ne assorbe la capacità organizzativa.

Animatore e fondatore della rivista è il macchinista anarchico Augusto Castrucci¹ (Pisa 1872- Milano 1952), dirigente di spicco dello Sfi e leader riconosciuto della categoria all'indomani del grande sciopero ferroviario del 1905².

Prima di passare alla descrizione di *In Marcia!* non possiamo non soffermarci, anche se brevemente, sul filo rosso che collega treno-macchinisti-anarchia: il treno con la sua idea di libertà, l'anarchia che vuol dir libertà.

Augusto Castrucci, fondatore di *In Marcia!*, era un anarchico di Pisa, quella Pisa patria, dal 1886, di uno dei più noti anarchici italiani quale Pietro Gori³, avvocato, scrittore, poeta ed autore di numerose ballate tra cui la famosissima *Addio Lugano*. Gori moriva abbastanza giovane nel 1911 e non si può immaginare che Castrucci,

¹ Sulla vita di Castrucci si veda: Sacchetti-Ferrari-Cabassi, *Ricordo di uomini e lotte del 900*, edizioni "Ancora In marcia", Litografia I.P., Firenze, 2000

² Durante il secondo governo Giolitti nel 1905, con la legge 137 del 22 aprile, fu decisa la statalizzazione della rete ferroviaria. Il disegno di legge, oltre alla istituzione delle Ferrovie dello stato, prevedeva una serie di articoli che impedivano lo sciopero e comminavano pene severe, sino alla detenzione per i promotori di scioperi. I ferrovieri entrarono in sciopero il 17 aprile per un'intera settimana. Sempre nel 1905 lo stesso Castrucci aveva fondato il periodico di categoria *La locomotiva*, che durò circa dieci mesi.

³ Pietro Gori (Messina 1865 – Portoferraio 1911), fu a Pisa dal 1886, quando si iscrisse all'Università, laureandosi due anni dopo in giurisprudenza. Gori fu anche tra i fondatori della rivista *Il Pensiero*, una delle più importanti riviste anarchiche.

macchinista anarchico e pisano, non lo avesse incrociato nella propria strada e nella propria formazione, visto che ne utilizzerà anche alcuni versi proprio nella copertina dell'ultimo numero di *In Marcia!* che nel 1946 firmò come direttore. La Toscana, inoltre, insieme a Marche e Romagna, era una delle regioni in cui l'anarchismo conobbe un vero radicamento popolare tra le masse dei lavoratori⁴.

Se anarchici erano Gori e Castrucci, qualcosa di anarchico aveva anche Pietro Rigosi, il macchinista ferroviere che ispirò il testo della *Locomotiva*⁵ di Francesco Guccini. I fatti risalgono al 20 luglio del 1893 ed andarono proprio come li ha descritti Guccini, e se la sua licenza poetica lo porta a parlare della "fiaccola dell'anarchia", la sua non è certo una mera invenzione ma piuttosto l'interpretazione delle parole di Rigosi che interrogato sul perché del suo gesto rispose: "Meglio morire che essere legato"⁶.

La contiguità ed il collegamento tra anarchici e ferrovieri non ci fa solo comprendere meglio la natura delle rivendicazioni assai avanzate della categoria ed il senso di solidarismo che le caratterizza, ma ci dice molto anche sulle loro modalità. Il grande sviluppo di strumenti quali le riviste, l'esistenza di numerosi diari e testimonianze scritte prodotte dai ferrovieri e, quindi, una grande ed avanzata cultura ed una sviluppata capacità comunicativa espresse dai macchinisti ferroviari non possono essere casuali e, se da una tutto ciò parte è spiegabile con la natura stessa del loro lavoro, dall'altra si può attribuire proprio alla vicinanza ideale, fisica e culturale con l'anarchia, con la sua formazione, con la sua ricerca della parola per diffondere idee tra le masse dei lavoratori, tra gli sfruttati.

Ma torniamo alla nostra rivista. Il primo numero di *In Marcia!* uscì nel mese di novembre del 1908 in 1600 copie, che andarono esaurite in brevissimo tempo, la redazione provvisoria era composta, oltre che da Castrucci, da Ercole, Fiorentini, Portanova e Segaturi. La decisione di pubblicare una rivista del personale di macchina era matura fin dal settembre del 1907, quando il Convegno di tutte le categorie ferroviarie approvò ufficialmente tale proposta.

Nel numero 1, che si apre con "Salve o compagni!", sono indicati i fini e l'impostazione della rivista, che non verranno mai meno negli anni e nelle vicissitudini: "La nostra rivista deve essere tecnica, di critica, ed aggiungiamo di elevamento morale". Per fugare ogni dubbio anche sulla natura del rapporto con l'organizzazione sindacale, nell'editoriale, sempre del primo numero, si legge: "L'organizzazione unitaria non solo è utile ma indispensabile".

La rivista, "che vuole essere faro irradiante delle nostre miserie", come ovvio, dava voce ai problemi concreti della categoria, alle denunce, alle disfunzioni del sistema, al problema della sicurezza, che con lungimiranza veniva affrontato in modo dettagliato e circoscritto, ma elemento che interessa maggiormente è l'impegno e la capacità di collegare sempre il particolare al generale, avendo come linea guida quella dell'unità e dell'autonomia, l'autonomia dai partiti, l'unità dell'intera categoria e l'unità del mondo del lavoro.

⁴ Alessandro Aruffo, *Breve storia degli anarchici italiani*, DataneWS, Roma, 2006

⁵ Francesco Guccini, *La locomotiva*, 1972

⁶ La vicenda fu trattata dalla stampa locale e nazionale. In particolare si veda *Il Resto del Carlino* del 21 luglio 1893.

Se l'aspetto della "tecnica" – importantissimo perché offriva concreti e validi elementi di preparazione professionale - può far pensare ad una pubblicazione di categoria, gli elementi della critica e dell'elevamento morale parlano a tutto il mondo del lavoro e lo fanno da un'ottica privilegiata, quasi elitaria, cioè quella dei macchinisti ferroviari: lavoratori con una spiccata coscienza di classe, una situazione lavorativa che agli inizi del secolo era più dignitosa rispetto ad altri lavoratori, un tasso altissimo di sindacalizzazione⁷, ed un eccezionale livello di alfabetizzazione, cultura e proprietà di linguaggio e di espressione. Quei macchinisti che Castrucci poeticamente ma anche "politicamente", quando la politica era altro da oggi, definisce "forti e gagliardi lavoratori che guidano i colossali monumenti meccanici" e che hanno il compito di "portare ovunque la civiltà; per arrecare domani la felicità alla società avvenire, ai figli tutti della terra"⁸.

Se si leggono gli articoli di *In Marcia!* (ma non solo, anche di altre pubblicazioni o diari), sin dai primi numeri, si rimane stupiti dallo stile e dal linguaggio usati dai redattori, che, lo ricordiamo, erano tutti rigorosamente macchinisti e ferroviari in produzione e non giornalisti o scrittori di professione. Da subito la rivista non ebbe i caratteri dell'approssimazione e della transitorietà ma uscì in una forma qualitativamente importante ed autorevole, sia per gli articoli che per la veste grafica, caratteristica questa che manterrà nel corso di tutta la sua storia, sino ad oggi, e che la accomuna anche ad altre importanti pubblicazioni nate tra i ferroviari come ad esempio la famosissima *La Tribuna dei ferroviari*, organo ufficiale dello Sfi.

In Marcia! fu testimone e cronista "militante" dei momenti più importanti della storia d'Italia e della vita del movimento operaio italiano: dai primi anni della statalizzazione delle ferrovie alla prima guerra mondiale⁹; dalla "settimana rossa" del giugno 1914 allo storico sciopero del 1920 con il quale i macchinisti ottennero le 8 ore di lavoro giornaliera e miglioramenti dei salari; dall'impegno dei ferroviari nella grande guerra al fascismo; dalla ricostruzione post-bellica al '68; dalle battaglie per la sicurezza alla mobilitazione contro la guerra nel Golfo; dagli scioperi contro la "legge truffa" a quello contro il primo governo Berlusconi. In ciascuno di questi momenti fondamentale è stato il contributo dei macchinisti e delle loro pubblicazioni, che rappresentarono un vero strumento ed un veicolo eccezionale di riscatto sociale, di crescita e di sviluppo di una coscienza di classe.

⁷ Idonomeo Barbadoro, *Storia del sindacalismo italiano dalla nascita al fascismo la Confederazione Generale del Lavoro*, La Nuova Italia, Firenze, 1973, pagg. 97-99. Nel 1905 il tasso di sindacalizzazione dei ferroviari è il più alto tra i lavoratori, nelle Ferrovie è al 54%, tra i metalmeccanici al 21%, nell'edilizia al 5%.

⁸ *In Marcia!*, N 1, Novembre 1908

⁹ Nella Grande guerra i ferroviari si impegnarono nelle mobilitazioni contro il conflitto, tant'è che il Comitato Centrale dello Sfi si pronunciò contro il coinvolgimento dell'Italia nella guerra. Augusto Castrucci era uno dei più attivi nella battaglia antimilitarista. Tuttavia fu proprio il senso del dovere e di responsabilità dei ferroviari a rappresentare l'unica possibilità di salvezza per migliaia e migliaia di persone (civili e militari), che avevano solo con il treno la possibilità di fuggire o essere spostati dalle zone più pericolose.

In Marcia! fu pubblicata ininterrottamente dal 1908 sino al 1926 quando venne soppressa dal regime fascista¹⁰, per riprendere poi la pubblicazione nel 1945, con il settantatreenne Castrucci e poi con Giuseppe Vitrotto. Nel 1949 la direzione della rivista fu affidata ad Ottavio Fedi¹¹, Segretario Nazionale di Categoria, che mise ogni suo sforzo nella crescita di *In Marcia!*. La grande passione ed il grande impegno di Fedi verso la rivista fu ben chiaro ad Augusto Castrucci che nel 1951, con una piccola cerimonia tenutasi a Milano il 4 marzo, gli consegnò la raccolta completa del giornale. Ottavio Fedi dirigerà *In Marcia!* sino al 1964. Con lui la rivista arrivò alla tiratura di 12.000 copie.

La statura morale ed umana, il carisma di Fedi ed il modo di fare battaglie e pratiche sindacali vorrei testimoniarti usando le sue parole a commento di uno scritto di Ezio Gallori: “senza il contributo intelligente e appassionato di chi mi fu devoto collaboratore, sarei stato una noce nel sacco vuoto, perché l’uomo qualunque sia il suo carisma, non solo è soggetto a sbagliare, ma anche se è nel vero, non riesce nell’intento, in quanto l’attività sindacale è coronata, oltre che da giuste rivendicazioni, soprattutto dalla diffusione e dalle lotte”¹². Fedi, seguendo l’esempio e la linea impressa da Castrucci, fa sì che *In Marcia!* saldi sempre i contenuti e le rivendicazioni della categoria con una visione più ampia e generale delle grandi questioni politiche e sociali, convinto della necessità di spiegare sempre “il legami che unisce i nostri problemi a quelli di tutti i lavoratori”.

Conclusasi la direzione di Fedi la pubblicazione della rivista andò avanti, tra luci ed ombre, fino al 1979. In questo anno, a dicembre, cessò la pubblicazione di *In Marcia!*. Sul numero 9 veniva così spiegata ai lettori la decisione: “Questo non è altro che il compimento del lungo e difficile processo di accorpamento delle categorie del settore dei trasporti della Cgil, che finalmente si è compiuto con la costituzione della Fist: nazionale, regionale e provinciale. Entro la fine di questo 1979 con i congressi delle Fist regionali, si realizzerà un’ulteriore riduzione degli impegni esclusivi degli stessi coordinamenti regionali di categoria e quindi dello Sfi, e dal prossimo anno la Fist dovrebbe diventare Filt Federazione Italiana Lavoratori Trasporti”. Dopo 71 anni per una decisione, possiamo dire, unilaterale del sindacato la rivista veniva chiusa.

Ma il silenzio di *In Marcia!* non durò troppo a lungo, in silenzio non potevano rimanere i macchinisti, gloriosa ed orgogliosa categoria, da sempre avanguardia di ogni lotta.

¹⁰ Nel 1925 il regime fascista si abbatte con tutta la sua violenza, la sua follia censoria e l’intolleranza che lo caratterizzò su tutti i lavoratori; per quanto riguarda i ferrovieri ricordiamo che in questo anno, poco prima della chiusura di *In Marcia!* fu sciolto lo Sfi e fu fatta chiudere *La Tribuna dei Ferroviieri*.

¹¹ Ottavio Fedi (1910-2000.), macchinista, leader dei macchinisti, aveva riorganizzato in maniera forte e strutturata la categoria. Sulla vita di Fedi si veda: Sacchetti-Ferrari-Cabassi, *Ricordo di uomini e lotte del 900*, edizioni “Ancora In marcia”, Litografia I.P., Firenze, 2000

¹² Ezio Gallori, *40 anni di lotte in ferrovia. Da sindacato a cobas*, edizioni “Ancora In marcia”, Litografia I.P., Firenze, 1996, pag. 16

È il 13 maggio 1982 quando in una riunione dei rappresentanti di vari Consigli viene approvata una mozione che decide la ripresa della pubblicazione.

Il 28 maggio su un treno – non poteva essere altrimenti - alcuni macchinisti tornano a casa da una manifestazione tenutasi a Roma, portano arrotolato uno striscione con la scritta “1908-1982 – ANCORA IN MARCIA – rivista autogestita dei macchinisti”, quello striscione è già un impegno ed un programma e su quel treno redigono il numero 0 di *ancora In Marcia*, che vedrà la stampa nel luglio 1982. Il numero 1 uscirà a dicembre con il professor Pio Baldelli in qualità di direttore responsabile.

La nuova redazione, animata da Ezio Gallori, che già aveva collaborato attivamente alla rivista diretta da Fedi, indicò sul numero 0, pubblicato il 12 luglio in 2000 copie, il collegamento diretto ed il proseguo con l’attività di *In Marcia!*: “Nel richiamo a *In Marcia!* c’è la volontà di stabilire una continuità con una rivista che è stata il simbolo di una solidarietà, di una compattezza di classe e attaccamento al lavoro non comuni, e che solo il degrado culturale e morale, o la superficialità di certi ambienti può averli confusi con corporativismo”.

La rivista, infatti, rinasce proprio scartando l’idea di un sindacato di classe dei macchinisti, e creando uno strumento capace di diffondere l’idea e la pratica della solidarietà operaia, della socialità, della democrazia e dell’unità.

Ancora In Marcia significò ripartire dal particolare per arrivare al generale, fugando ogni tentazione di chiusura e corporativismo, assicurando che i macchinisti erano ancora in marcia ed ancora in lotta per i diritti di tutti i lavoratori. Come ricorda Ezio Gallori “la nostra azione non ha mai inteso limitarsi ai problemi dei macchinisti o alle anguste visioni dei locomotori, ma spaziare nel mondo del lavoro, nella società ed in quella umanità fatta di pace e senza frontiere che l’anarchico Augusto Castrucci ci ha insegnato ad inseguire”¹³.

Quell’umanità fatta di pace e di lavoro, e che si è espresse anche attraverso le pagine di *In Marcia!*, ha attraversato cento anni ed è stata capace di seminare in ogni tempo ed in ogni stagione i suoi semi.

Oggi la rivista, come sempre autogestita, è coordinata e “costruita” da Claudio Grimaldi e diretta da Massimo Cervelli ed ha una diffusione capillare su tutto il territorio nazionale, grazie alla organizzazione negli impianti tenuta sempre attiva nel corso degli anni. L’attuale redazione è formata da ferrovieri, non solo macchinisti, tutti collaboratori volontari, ed opera sotto l’occhio vigile di Ezio Gallori. Anche in anni recentissimi l’attività della rivista non si è limitata solo al prodotto editoriale e di informazione, ma soprattutto è stata promotrice di convegni, assemblee, seminari, battaglie di civiltà e campagne di solidarietà vere e concrete. Il coinvolgimento dei lavoratori è stato ed è sempre “trasversale” rispetto alle appartenenze sindacali, politiche ed alle mansioni svolte. L’attività della rivista ha rappresentato un’importante avanguardia per avanzare richieste e difendere diritti che riguardano non solo i macchinisti o i ferrovieri, ma l’intero mondo del lavoro. Penso all’impegno sulla questione dell’amianto negli anni ’80; i problemi della sicurezza sui luoghi di

¹³ Ezio Gallori, *40 anni di lotte in ferrovia. Da sindacato a cobas*, edizioni “Ancora In marcia”, Litografia I.P., Firenze, 1996

lavoro; la battaglia contro i licenziamenti nelle Fs (da *Report* al caso De Angelis)¹⁴; il lavoro sull'incidente ferroviario di Crevalcore¹⁵, uno dei più gravi che si ricordino; fino all'impegno eccezionale che ha portato al coinvolgimento di politici, sindacati, associazioni, viaggiatori, Asl, giuristi e studiosi contro l'utilizzo dell'Uomo morto (Vacma)¹⁶.

Se guardiamo solo a queste battaglie si capisce come *ancora In Marcia* affronti temi di interesse generale: dal diritto alla salute e tutela sui posti di lavoro al diritto di sciopero, fino al diritto di essere lavoratori e cittadini consapevoli, coscienti ed in grado di poter lavorare con dignità e senza ricatto alcuno.

1908-2008 sono i cento anni di lotte, di vita e di lavoro che *In Marcia!* ed *ancora In Marcia* hanno non solo raccontato ma soprattutto vissuto, segnando e lasciando una traccia fortissima ed indelebile nel quadro delle battaglie e delle conquiste del movimento operaio in tutto il '900. In cento anni la rivista dei macchinisti è stata strumento altissimo di emancipazione, solidarietà, partecipazione e conoscenza.

In marcia sui binari, in marcia per l'Italia in un viaggio lungo un secolo, la rivista ed il treno – dal quale non si può ovviamente prescindere – hanno spostato uomini ed idee, hanno trasportato le proteste e le proposte, hanno fatto la politica delle cose.

La capacità di diffusione della rivista e delle sue idee attraverso la rete ferroviaria è un elemento importante ed affascinante, non sempre tenuto nella dovuta considerazione. Oggi tutto ciò che riguarda l'informazione e la circolazione delle notizie e delle idee ha una velocità estrema, ma pensiamo ai primi anni del secolo: partendo da Pisa bastava un macchinista che portasse una copia della rivista in un'altra stazione e quelle pagine raggiungevano, poco a poco, posti inimmaginabili, lasciandosi dietro "distanze che sembravano infinite"¹⁷, e magari quelle parole riuscivano ad acquisire la forza della dinamite, la velocità della macchina a vapore, la modernità di quel "mostro" che nel lontanissimo 1863 Carducci aveva definito indomito e benefico e che "i monti supera, divora i piani"¹⁸.

E come il treno accorciava ed accorcia ancora oggi le distanze fatte di chilometri, la rivista dei macchinisti ha contribuito ad accorciare le distanze tra i lavoratori, a creare una rete grazie alla quale le idee di ciascuno fossero meno isolate e più condivise. Una rete viva e funzionante fatta di passione, di lotte, di solidarietà, di uomini e donne in carne ed ossa, anche oggi nell'era di internet.

In occasione del centenario di *In Marcia!* abbiamo deciso di ricordare e celebrare cento anni di vita e di lotte, raccontando il passato, testimoniando il presente, annunciando nuove sfide e nuovi impegni per il futuro, come è sempre stato nella migliore tradizione dei macchinisti e dei redattori di *In Marcia!* ed *ancora In Marcia*.

¹⁴ Alessandra Valentini, *Licenziato...per sicurezza. Breve storia di diritti distorti*, edizioni "Ancora In marcia", Litografia I.P., Firenze, 2006

¹⁵ Stazione di Crevalcore (Bo): 7 gennaio 2005, nello scontro tra due treni persero la vita 17 persone, 50 i feriti.

¹⁶ Alessandra Valentini, *Licenziato...per sicurezza. Breve storia di diritti distorti*, edizioni "Ancora In marcia", Litografia I.P., Firenze, 2006

¹⁷ Francesco Guccini, *La locomotiva*, 1972

¹⁸ Giosuè Carducci, *Inno a Satana*, 1863