

# *difesa sindacale*

Comunisti Anarchici e Libertari in Cgil N. 55 febbraio 2021



*Tutti assieme. Appassionatamente?*

*L'invarianza del sistema economico capitalistico.*

*La sentenza della Cassazione sulla strage di Viareggio*

*Strage di Viareggio – Comunicato Filt Cgil Lucca*

*Augusto Castrucci – militanti anarchici in Cgil*

## **Difesa Sindacale**

**Bollettino aperiodico di Coordinamento dei Comunisti Anarchici e Libertari in Cgil**

contatti : e-mail: [difesasindacale2011@gmail.com](mailto:difesasindacale2011@gmail.com)

<http://www.difesasindacale.it/>

# Tutti (o quasi) assieme Appassionatamente?

Dopo un lungo travaglio, iniziato alcuni mesi addietro con la messa in discussione di Giuseppe Conte e dell'operato dei suoi ministri, il tanto evocato Mario Draghi ha formato il sessantasettesimo Governo della Repubblica. Il nuovo Esecutivo nasce con i favori di tutto l'establishment dell'Unione Europea, dei mercati finanziari internazionali, di Confindustria e di tutte le organizzazioni padronali (pardon, imprenditoriali!), dei sindacati confederali, e con grande sorpresa pure di tutti i partiti rappresentati in parlamento ad eccezione dei post fascisti di Fratelli d'Italia, di un gruppo di dissidenti del M5S, e di alcuni altri parlamentari tra cui Nicola Fratoianni, il solo rappresentante di Sinistra Italiana che ha deciso di seguire l'indicazione della assemblea nazionale del suo partito; la bandierina dell'opposizione organizzata viene quindi lasciata, almeno per ora, soprattutto al partito di Giorgia Meloni che così spera di capitalizzare un po' di consensi elettorali nella fascia degli scontenti.

Il Governo Draghi inizia quindi con un plebiscito di favori veramente invidiabile, anche se si è registrata subito una incrinatura rappresentata dalla inaspettata nomina di Renato Brunetta alla Pubblica Amministrazione. Il neo ministro, come tutti ricorderanno, è già stato in quel ruolo e non ha certo lasciato un buon ricordo né fuori né all'interno della pubblica amministrazione: provocatore, divisivo, inutilmente punitivo, aveva attaccato i diritti dei lavoratori favorendo nello stesso tempo il precariato e le esternalizzazioni senza risolvere i cronici problemi del settore. La nomina di Brunetta ha indotto la Segretaria Generale della Funzione Pubblica della CGIL, Serena Sorrentino, a sottolineare la distanza tra le azioni che sarebbero necessarie - determinate dalla crisi pandemica in atto - e la scelta di un simile ministro. Quella di Sorrentino non è certo una messa in discussione del ruolo di Mario Draghi, del resto accolto incautamente e precipitosamente con favore dallo stesso Maurizio Landini, e non solo, ma è una dura presa di posizione almeno su

questo importante tassello del nuovo Governo.

La sostanza di questo Governo non è però data unicamente da questo o quel ministro, ma soprattutto dalla presenza del Presidente del Consiglio che riscuote la fiducia dell'Unione Europea di poter garantire la stabilità e la capacità necessaria per indirizzare e gestire gli investimenti dei 209 miliardi del Recovery Fund; investimenti che non devono servire solo al rilancio delle singole economie prostrate dalla pandemia in atto, ma anche finalizzati alle sempre richiamate "riforme necessarie" (termine volutamente generico che in soldoni significa far pagare la ristrutturazione alle classi subordinate) e ad una omogeneizzazione che spinga verso l'integrazione politica, economica, militare, della U.E. Un obiettivo questo difficile, il cui cammino è ancora irto di ostacoli, ma che per l'imperialismo europeo è ineludibile per sostenere la competizione globale con le altre potenze, in particolar modo la Cina e gli USA.

I criteri principali per investire i soldi del Recovery Fund sono stati fissati da tempo dalla Commissione Europea, ed i piani dei singoli paesi devono essere presentati al massimo entro il mese di aprile del 2021. Il Governo Conte era da tempo in difficoltà per le tensioni presenti tra e nei partiti della maggioranza, determinate principalmente dai vari interessi economici per la destinazione dei miliardi del Recovery Fund, ed in ultimo in una fase di stallo dovuta alla spregiudicata posizione assunta dalla pattuglia parlamentare di Matteo Renzi che aveva il chiaro obiettivo di farlo cadere; l'epilogo, in questa situazione, è stato quello che era il più gradito alla Unione Europea, ai mercati finanziari, ai padroni. Come detto Mario Draghi è stato accolto dai più con grande entusiasmo, mentre i più cauti si sono limitati a dire "vediamo le misure che saranno prese". Per quanto ci riguarda noi non dobbiamo certo aspettare di vedere all'opera il nuovo esecutivo per sapere che sarà l'ennesimo governo anti proletario che, pur iniziando probabilmente in modo ovattato, lavorerà intensamente per smantellare quello che



resta dei diritti dei lavoratori. Un effetto, benché indiretto, dell'insediamento del nuovo governo sembra esserci stato con la firma del contratto dei metalmeccanici che era fermo da tempo. Quello dei metalmeccanici ha sempre rappresentato un punto di riferimento per le altre vertenze e pertanto anche questa volta può costituire un esempio per i contratti nazionali da rinnovare, alcuni dei quali scaduti da molti anni.

Un esempio però che nel complesso non è la vittoria sbandierata dalla dirigenza della Fiom e degli altri sindacati firmatari del CCNL. Non vogliamo entrare qui in una analisi particolareggiata del contratto, che lasciamo prossimamente ai compagni e compagne del settore, ma vediamo comunque che assieme ad alcuni aspetti positivi sui diritti c'è il suo allungamento di fatto a quattro anni e mezzo; ciò porta sul piano salariale ad un effettivo ridimensionamento della somma complessiva di 112 euro lordi di aumento mensile al quinto livello (25 euro a giugno 2021, 25 a giugno 2022, 27 a giugno 2023, 35 a giugno 2024). La cifra complessiva è certamente superiore all'IPCA – cosa questa positiva – ma spalmando l'aumento su più anni siamo ben lontani dal recupero del potere di acquisto perso in questi anni, soprattutto se a questo si somma quanto era stato lasciato con la firma del precedente e negativo contratto del 2016; il CCNL partirà infatti dal 2021, saltando il 2020 in cui i lavoratori avevano preso i 12 euro al mese pari all'IPCA e per effetto del contratto precedente. A questo si aggiungono i problemi che deriveranno dal nuovo inquadramento che riscrive completamente – anziché aggiornare – quello anteriore, e la mancata inversione di tendenza

rispetto al welfare contrattuale che, non ci stanchiamo di ripetere, non è universale e contribuisce a minare quella sanità pubblica quanto mai essenziale come è stato dimostrato in questo drammatico periodo di pandemia.

E' ben vero, guardando anche alle difficoltà di rinnovo dei molti contratti nazionali di lavoro scaduti, che la situazione

economica, politica, sociale, è estremamente complicata, e di questo ne sono coscienti tutte le lavoratrici ed i lavoratori. Ma proprio la difficile fase attraversata dovrebbe costituire la spinta per rivendicazioni unificanti, a cominciare proprio dai contratti nazionali che andrebbero accorpati e ridotti nel loro esorbitante numero, cominciando intanto ad unire le forze nella mobilitazione delle varie categorie – almeno per mac settori come ad esempio industria, funzione pubblica, trasporti e comunicazioni - anziché fare lotte contrattuali frazionate che oggi più che mai vedono i lavoratori in una condizione di debolezza mentre i padroni sono ancora più risolti di fronte alle nostre divisioni.

La grave situazione attuale, che vede già persi molti posti di lavoro in prevalenza di donne, giovani, precari, “invisibili”, è destinata a trasformarsi in drammatica quando prima o poi ci sarà lo sblocco dei licenziamenti. Per questo c'è la necessità di unificare le forze della classe lavoratrice anche su obiettivi chiari e precisi: rinnovo dei contratti nazionali con il recupero effettivo del potere d'acquisto perso in questi anni; riduzione dell'orario di lavoro a parità di paga per salvaguardare l'occupazione e contrastare l'ondata dei licenziamenti; combattere e respingere i crescenti vincoli alla libertà di sciopero, vincoli che costituiscono un'arma formidabile nelle mani dei padroni.

*Difesa Sindacale*

# *L'invarianza del sistema economico capitalistico*

di *Cristiano Valente*



*Con questa rubrica "la voce del padrone" intendiamo indagare come nelle varie e numerose agenzie, media, giornali, centri studi ecc..che la classe padronale dispone vengono esposte ed indagate le tematiche economiche e sociali che il sistema di produzione capitalistico si trova continuamente ad affrontare. Conoscere come il padrone vive la propria condizione e affronta le proprie contraddizioni aiuta e facilita a comprendere le mistificazioni democraticistiche, finte politiche e finte umanistiche che la classe dominante è comunque necessitata a mettere in campo per occultare il suo cinismo e la sua amoralità dovuta alla ineluttabilità dei processi economici a cui soggiace consapevolmente.*

*Per queste note sono stati consultati i seguenti articoli e fonti: <https://www.shippingitaly.it/> Shipping Italy. It. quotidiano online del trasporto marittimo. Nicola Capuzzo Direttore Responsabile "Fedespi: Bene il Pnrr, ora serve la riforma della Pubblica Amministrazione". 2 febbraio 2021*

Accade spesso che gli innumerevoli "think tank" padronali, centri studi, media, così come gli stessi protagonisti della classe dominante, si esprimono in maniera chiara e finanche semplice, in una apparente contrapposizione al ceto politico, compreso quello autodefinitesi progressista e/o di sinistra così come la maggioranza dei sindacalisti, i

quali, contrariamente al loro ruolo "istituzionale" a difesa delle masse lavoratrici, spesso hanno l'obiettivo di edulcorare sconfitte e arretramenti mascherando spesso una loro corresponsabilità con gli interessi del padronato, nazionale o globale che sia.

Dopo aver analizzato (1) il gigantesco processo di centralizzazione determinatosi nella fusione fra la ex FCA ex FIAT e PSA nel settore automobilistico avendo dato vita ad un colosso con una capacità produttiva di 8 milioni di autovetture annue, posizionandosi al 4° posto a livello mondiale fra i grandi gruppi automobilistici, analizziamo brevemente gli auspici padronali in un settore che oggi ha assunto una centralità fondamentale per l'economia capitalistica.

E' il caso della logistica, elemento centrale di uno sviluppo economico capitalistico in cui oltre ai costi, anche la velocità è aspetto fondamentale.

Silvia Moretto, Amministratore delegato e socia di D.B. Group SpA, impresa di spedizioni internazionali di Montebelluna (Treviso), con filiali in tutto il mondo, è il nuovo Presidente di Fedespedi, Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali, per il triennio 2019-2021 e vicepresidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della

Logistica, augurandosi che il piano Recovery Plan venga approvato in tempi rapidi afferma:

*"Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) punta sulla logistica investendo quasi il 15% delle risorse in un settore che si è finalmente dimostrato essere essenziale per la tenuta economica e sociale del Paese in quest'anno pandemico. Questo è sicuramente un dato positivo, frutto di un lavoro nel merito dei contenuti portato avanti senza risparmio di energie dalla nostra Federazione tra le mille difficoltà della pandemia e di un efficace e costruttivo dialogo con il MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) portato avanti da Confetra. Dialogo che non si è mai interrotto, neanche ora".*

Alessandro Pitto poi, vicepresidente di Fedespedi con delega a IT & Digital Innovation, intervenendo sul tema della digitalizzazione ha ribadito come la dematerializzazione di documenti e processi debba diventare la prassi e suggerito di usare i fondi europei *“per pianificare e dotarci di competenze, strumenti e reti adeguati”*. Ma il dato più significativo sta là dove si conferma che, anche in questo settore, la necessità urgente è quella di una "produzione" di scala e standardizzata, riprendendo anche lessicalmente il concetto della "catena di montaggio" di Tayloriana memoria.



Infatti dopo aver ulteriormente ricordato l'importanza del Pnrr in rispetto alla banda larga e 5G in porti e aeroporti, piena integrazione e messa in funzione dello Sportello Unico Doganale con un apposito portale che garantisca l'interoperabilità delle banche dati nazionali e il coordinamento da parte delle Dogane, il dialogo e la compatibilità dei port community system (PCS) delle singole Autorità di Sistema Portuale tra loro e con la piattaforma strategica nazionale di Uirnet e adozione della Cmr elettronica, l'obiettivo – Alessandro Pitto ha concluso – *è la standardizzazione, la modularità delle procedure e l'industrializzazione della catena del trasporto tra nodi logistici per garantire alla logistica una gestione 'just in sequence' di tempi e spazi a servizio della merce”*.

**Note:**

**(1)** *"il CANTIERE " Gennaio 2021." Gruppo Stellantis. A fronte dei processi di ristrutturazione capitalistica a garanzia e difesa del loro profitto, necessita sempre più la lotta internazionalista della classe lavoratrice" di Cristiano Valente*



# LA SENTENZA DELLA CASSAZIONE

## SULLA STRAGE DI VIAREGGIO

**Stefania Baschieri, CGIL Lucca**

Venerdì 8 gennaio, a distanza di undici anni e mezzo dalla Strage di Viareggio, la Corte di Cassazione ha dichiarato prescritte le condanne per omicidio plurimo colposo – ad eccezione dell'ex A.D. del Gruppo F.S. Mauro Moretti che aveva rinunciato alla prescrizione - in seguito all'esclusione dell'aggravante della violazione delle norme sulla sicurezza. Con questa decisione si cancella quindi una parte importante della sentenza di primo grado del Tribunale di Lucca, sostanzialmente confermata in Corte di Appello di Firenze, in merito alle responsabilità del disastro ferroviario che il 29 giugno del 2009 aveva causato 32 morti, decine di feriti, gravi danni materiali, oltre a quelli morali ed affettivi non rimarginabili per i familiari delle vittime.

La decisione della Corte di Cassazione rinvia il procedimento alla Corte di Appello di Firenze per rivalutare la responsabilità degli imputati per il solo reato di disastro ferroviario colposo; il percorso di questo lungo processo non è quindi ancora concluso anche se le responsabilità sono state individuate visto che vi sono undici condanne definitive, benché da riformulare, in relazione alle accuse di disastro ferroviario colposo. Resta il fatto che l'avvenuta prescrizione ha cancellato il reato di omicidio colposo, così come erano decaduti in precedenza i reati di incendio colposo e le lesioni plurime gravi e gravissime.

Questa sentenza, di cui ancora non si conoscono le motivazioni, ha procurato una grande indignazione e dimostra se mai ce ne fosse bisogno che cosa è la "giustizia". La sentenza preoccupa inoltre anche per il riflesso che potrà avere in futuro, poiché il mancato riconoscimento della violazione delle normative sulla sicurezza del lavoro costituisce un pericoloso precedente in altri casi giudiziari simili che riguardino la salute e la sicurezza di lavoratori e di cittadini.

La Strage di Viareggio era stata in realtà una strage annunciata. Nel corso del 2009 c'era stato un crescendo di incidenti ferroviari simili che avevano coinvolto proprio alcuni treni merci:

il 19 maggio deragliava un treno a Sesto Calende, sembra per la rottura di un asse; il 25 maggio deragliava un treno merci sulla Torino-Ventimiglia; il 6 giugno deragliava un carro di un treno merci tra Migliarino e Pisa S. Rossore per la rottura di un asse, fortunatamente senza vittime, ma con danni rilevanti a cinque chilometri di ferrovia; il 22 giugno deragliavano due carri di un treno merci a Vaiano, sulla Bologna-Firenze, contenenti acido cloridrico, anche qui senza vittime ma con danni ingenti alla linea ed anche qui per la rottura di un asse. Tutti questi segnali erano stati ignorati ed era continuato il sistema dei controlli dei carri ferroviari in una realtà sempre più dominata dalla ricerca del contenimento dei costi e delle esternalizzazioni dei servizi di manutenzione.

Dobbiamo rilevare che tutte le organizzazioni sindacali, confederali e di base, hanno sempre rigettato qualsiasi ipotesi di fatalità di quanto è avvenuto il 29 giugno 2009 a Viareggio; nella fattispecie la Filt-Cgil provinciale e la Cgil provinciale, regionale, nazionale, così come altri sindacati, oltre ad un gruppo di RLS, si erano costituiti parte civile nel processo perché quanto avvenuto interessava direttamente la salute e la sicurezza nel mondo del lavoro ed era stato originato da un incidente avvenuto in ferrovia, ovvero in un luogo di lavoro.

La Cgil provinciale di Lucca, venuta a conoscenza della sentenza della Corte di Cassazione, ha proclamato uno sciopero di protesta per le ultime due ore di lavoro che ha avuto ovunque una buona adesione, soprattutto a Viareggio. A questo si è affiancata anche una sottoscrizione aperta tra i lavoratori e le lavoratrici per affrontare le spese legali dei familiari delle vittime e degli RLS che si erano costituiti parte civile: un modo per supportare e non lasciare soli chi ha sostenuto e dovrà sostenere il prolungamento giudiziario.

# Strage di Viareggio

## Comunicato Filt Cgil Lucca

La Filt-Cgil della provincia di Lucca, di fronte alla sentenza dell'8 gennaio della Corte di Cassazione che ha dichiarato prescritte le condanne per omicidio plurimo colposo per la strage di Viareggio in seguito all'esclusione dell'aggravante della violazione delle norme sulla sicurezza nel lavoro, **esprime la propria indignazione** per questo verdetto che ad undici anni e mezzo di distanza cancella una parte importante del lungo procedimento giudiziario.

Questo pur senza entrare nel merito della sentenza, di cui non si conoscono ancora le motivazioni, che prevede il rinvio del procedimento alla Corte di Appello di Firenze per rivalutare la responsabilità di quasi tutti gli imputati per il solo reato di disastro ferroviario colposo.

A distanza di tanti anni dalla strage di Viareggio che causò 32 morti, decine di feriti, gravi danni materiali, un dolore immenso e non rimarginabile per i familiari delle vittime, la



Lo striscione collocato ieri sulla sede della Cgil FOTO CIURCA/PAGLIANTI

giustizia non ha ancora concluso il suo percorso verso i responsabili di questo disastro. Responsabili che sono stati individuati, visto che vi sono undici condanne definitive in relazione

alle accuse di disastro colposo ferroviario, e che il reato di omicidio colposo è stato cancellato solo in seguito alla avvenuta prescrizione, così come erano decaduti in precedenza i reati di incendio colposo e le lesioni plurime gravi e gravissime sempre per i tempi di prescrizione.

La Filt-Cgil esprime inoltre la propria preoccupazione anche per le possibili conseguenze ed il riflesso di questa sentenza nel mondo del lavoro. Il mancato riconoscimento della violazione delle normative sulla sicurezza del lavoro costituisce infatti un pericoloso precedente in altri casi giudiziari simili che riguardino la salute e la sicurezza di lavoratori e di cittadini.

Come sindacato abbiamo sempre rigettato con forza qualsiasi ipotesi di fatalità di quanto è avvenuto il 29 giugno 2009 a Viareggio e la Filt-Cgil di Lucca, unitamente alla Cgil provinciale, regionale, nazionale, si costituì subito parte civile nel processo perché la strage di Viareggio interessa direttamente la salute e la sicurezza anche nel mondo del lavoro ed è stata originata da un incidente avvenuto in ferrovia, ovvero in un luogo di lavoro.

La Filt-Cgil esprime tutta la propria vicinanza, solidarietà, sostegno, ai parenti delle vittime che in seguito alla sentenza della Cassazione saranno ancora dolorosamente impegnati nella ormai lunga battaglia per la verità e la giustizia. Come sindacato dei trasporti continueremo, come sempre abbiamo fatto, assieme a tutta la Cgil, nel nostro impegno e nella nostra lotta per la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro e per un lavoro dignitoso e sicuro.



## Augusto Castrucci



Castrucci nasce a Pisa il 1° gennaio del 1872 e da giovanissimo, dopo la scuola di arti e mestieri, inizia a lavorare come apprendista tipografo ed entra in contatto con ambienti libertari divenendo ben presto un attivo militante anarchico. Nel 1893 risulta idoneo in un concorso per la scuola allievi fuochisti e viene assunto in ferrovia, a Milano, come “Fuochista” sulle locomotive. Le sue idee anarchiche, l’attività rivendicativa ben presto iniziata, e la sua azione tesa ad unire i ferrovieri in un solo sindacato anziché nelle esistenti organizzazioni professionali, lo portano a subire vari trasferimenti, ma dimostrando una grande competenza professionale riesce infine a diventare Macchinista e tornare nel 1903 a Pisa. Nel settembre 1904 partecipa attivamente all’organizzazione del primo sciopero generale nazionale dei ferrovieri, e nel 1905 all’agitazione ed alla lotta in difesa del diritto di sciopero della categoria, divenendo un riconosciuto dirigente dell’ala rivoluzionaria del Sindacato conduttori di ispirazione riformista.

Nel gennaio 1907, in seguito alla costituzione del “Sindacato Ferrovieri Italiani” (S.F.I.), organismo che finalmente rappresenta tutta la categoria, Castrucci diviene segretario della Commissione del personale di macchina.

Nello stesso tempo collabora anche alla stampa anarchica e nel giugno 1907 partecipa al Congresso anarchico italiano che si svolge a Roma. Nel 1908 fonda ed è alla guida della nuova rivista mensile “In Marcia!” sulla quale vengono dibattuti i temi specifici dei macchinisti ed attraverso cui sviluppa una difficile ma costante lotta contro ogni forma di corporativismo; infine nel 1909, al III° Congresso del SFI, è alla testa della componente rivoluzionaria che conquista la maggioranza nel sindacato.

Castrucci si era sempre battuto per l’autonomia del SFI, benché il sindacato aderisse alla

Confederazione Generale del Lavoro, e quando nel 1912 viene fondata da sindacalisti rivoluzionari e da anarchici l’Unione Sindacale Italiana sceglie - assieme alla maggioranza del sindacato - l’autonomia dalle due centrali sindacali. Negli anni successivi Castrucci è in prima fila nel difendere l’unità del S.F.I. messa a dura prova dalle spinte settoriali che sembrano prendere il sopravvento dopo il fallimento, nel 1914, delle agitazioni nella “settimana rossa”; alla repressione, che colpisce con arresti e licenziamenti molti ferrovieri, non sfugge lo stesso Castrucci che si vede retrocesso a fuochista per un anno. Dopo lo scoppio del conflitto mondiale, nel gennaio 1915, partecipa al Convegno anarchico italiano che si tiene a Pisa ed in cui si ribadisce la contrarietà assoluta contro ogni guerra. Ed è proprio sul tema della guerra e per la grave situazione attraversata dai lavoratori che i rapporti tra Castrucci e l’USI si fanno più stretti - tanto che al Congresso del SFI del marzo 1915 si esprimerà per l’adesione all’Unione Sindacale - anche se in seguito continuerà nella sua linea di autonomia pensando invece allo scioglimento di entrambi le centrali sindacali ed alla rifondazione di una confederazione unitaria.

Dopo gli anni difficili della guerra mondiale, caratterizzati da censura e repressione, riprendono con forza le lotte sindacali ed i ferrovieri sono all’avanguardia sia nel perseguire miglioramenti categoriali che obiettivi più generali e rivoluzionari. Nel gennaio 1920 Castrucci è alla testa del grande sciopero generale ferroviario che nonostante i licenziamenti di massa prosegue per ben dieci giorni e si conclude con la conquista delle otto ore di lavoro giornaliero, aumenti stipendiali, la riammissione in servizio degli scioperanti dimissionati. Questa lotta, che segna una completa vittoria del S.F.I., è anche il punto più “alto” raggiunto dal sindacato; da quel momento ha inizio una parabola discendente che coincide con la nascita e poi con l’avvento del fascismo a cui il SFI tenta di opporsi proponendo alle organizzazioni ed ai partiti proletari la costruzione della Alleanza del Lavoro che si formerà tardivamente e debolmente solo nel gennaio del 1922; lo stesso Castrucci, nell’ottobre del 1921, aveva proposto una costituente proletaria a cui avrebbero dovuto però aderire “*tutti quegli organismi che seguono il metodo della lotta di classe e che dissentono dall’indirizzo sindacale della Confederazione del Lavoro*” (da “In Marcia!”, ottobre 1921).

La repressione che dopo la costituzione del governo Mussolini si abbatte sui lavoratori, e quindi pure sulla categoria dei ferrovieri con la riduzione degli stipendi e con migliaia di licenziamenti, è implacabile. Anche Castrucci ne subisce le conseguenze e gli

squadristi devastano la sua casa a Pisa e ne decretano la condanna a morte; in seguito è costretto a trasferirsi a Milano e poi a Como. Nonostante la sua grande preparazione professionale che lo aveva portato a rappresentare i macchinisti con la Direzione generale delle Ferrovie e con i vari Governi precedenti, come tanti altri colleghi viene esonerato nel marzo 1923 con la ipocrita formula dello “scarso rendimento”, ma in realtà per motivi politici. Tuttavia resta alla direzione del periodico “In Marcia!” opponendosi nell’ottobre dello stesso anno alla decisione di adesione del SFI alla CGdL assunta in un ristretto convegno di dirigenti del sindacato. Successivamente, dopo lo scioglimento nel 1925 del S.F.I. da parte del regime, continua a stampare tra mille difficoltà la rivista “In Marcia!” che termina le pubblicazioni dopo le cosiddette “leggi fascistissime” del 1926. Trova un’occupazione a Milano come conduttore di caldaie a vapore fino alla sua reclusione per sei mesi nel 1930. Condannato a tre anni di confino, commutati in due anni di ammonizione per le condizioni di salute della moglie, viene perseguitato e fermato in più occasioni per tutta la durata del regime fascista.

Nell’agosto del 1943, caduto Mussolini, invia a Badoglio una lettera in cui richiede “giustizia e riparazione” per i quarantacinquemila ferrovieri esonerati dal fascismo e privati in gran parte della pensione; era questo il primo passo per la rinascita del SFI che si riorganizza nel gennaio del 1944, a Bari, in un congresso delle sezioni meridionali. Castrucci, assieme ad altri dirigenti del sindacato prefascista, intendeva ricostituire il SFI nella precedente autonomia sindacale, contro le interferenze dei partiti e con una visione classista e rivoluzionaria. La situazione politica e sindacale era però profondamente mutata rispetto a quella precedente al fascismo e le forze favorevoli all’adesione alla CGIL prevalsero sia nel Convegno di Bologna del luglio 1945 che al Congresso nazionale di Firenze del marzo 1946 dove Castrucci – nominato segretario *ad honorem* - difese la rivendicazione autogestionaria delle “ferrovie ai ferrovieri” contrapposta a quella della nazionalizzazione sostenuta da Di Vittorio. Quindi, al termine del congresso che aveva evidenziato la dipendenza delle correnti sindacali dai rispettivi partiti, dette vita assieme ad altri compagni quali Signorini, Abbate, Malara, Ruffino, alla Formazione apartitica sindacato ferrovieri italiani (FASFI), una associazione che pur non mettendo in discussione l’appartenenza allo SFI si proponeva di difendere l’autonomia del sindacato dalle strumentalizzazioni dei partiti per fini elettorali e parlamentari. Castrucci teneva comunque all’unità del sindacato e lo dimostrò quando nel novembre successivo cedette tutti i diritti di proprietà della rivista “In Marcia!” al SFI, e per esso alla categoria del personale di macchina. Accusato ingiustamente dai

suoi avversari di guardare solo al passato, dimostrò di avere una visione più ampia di molti dei nuovi dirigenti sindacali quando al II° Congresso nazionale del SFI, nel marzo 1948, con molto anticipo sui tempi sostenne la costituzione di una Federazione degli addetti ai trasporti ed alle comunicazioni che unisse i ferrovieri, i lavoratori delle ferrovie secondarie, i postelegrafonici, i lavoratori del mare e quelli dei porti. Al momento della scissione sindacale da parte della corrente democristiana, che portò alla nascita della LCGIL (poi CISL), si aggiunse anche quella di un piccolo gruppo del FASFI che dette vita al Sindacato unitario dei ferrovieri italiani, una operazione a cui si opposero Castrucci e la maggior parte degli “apartitici” che difesero l’unità del SFI.

Augusto Castrucci muore il 27 febbraio del 1952 e le oltre cento corone ed i tanti lavoratori e pensionati presenti al funerale furono la dimostrazione della considerazione e della riconoscenza dei ferrovieri per questo coraggioso ed indomito dirigente sindacale anarchico. Il SFI, il sindacato che lo aveva visto fondatore e sempre protagonista, gli dedicò un numero monografico della rivista “La Tribuna dei Ferrovieri” ed il successivo III° Congresso nazionale del settembre 1952.

M.S.

#### *Bibliografia.*

- AA.VV. - Dizionario biografico degli anarchici italiani. Vol. I°. BFS Edizioni, 2003.
- Adriana Dadà – L’anarchismo in Italia: tra movimento e partito. Teti editore, 1984.
- Augusto Castrucci – Battaglie e vittorie dei ferrovieri italiani. Zero in condotta, 1988.
- Federico Paolini – Storia del Sindacato ferrovieri italiani 1943-1958. Marsilio, 1998.
- Mario Fratesi – Macchinista ferroviere. I cento anni della rivista “In Marcia!”. Ed. Ancora in Marcia, 2008.
- G. Sacchetti, C. Ferrari, M.C. Cabassi - Ricordo di uomini e lotte del ‘900. Ancora in Marcia, 2000.
- I Congressi della CGIL. Vol. I°. Editrice Sindacale Italiana, 1970.
- Roberto Manfredini (Tesi) - Difesa Sindacale: la componente anarchica nella Confederazione Generale Italiana del Lavoro (1944-1960). Università di Bologna, anno accademico 1986/87.

# Difesa Sindacale

Febbraio 2021

[www.difesasindacale.it](http://www.difesasindacale.it)

# ***Difesa Sindacale***

*Comunisti Anarchici e Libertari in Cgil*

*La CGIL è una  
organizzazione  
sindacale e non  
dovrebbe lasciarsi  
coinvolgere dal  
parlamentarismo  
nelle sue  
declinazioni  
politiche,  
referendarie e  
costituzionali.*

