

AZIONE DELLO STATO E POLITICHE FERROVIARIE IN EUROPA DURANTE IL XX SECOLO. IL CASO DELL'ITALIA

Andrea Giuntini*

Recibido: 15 Abril 2007 / Revisado: 5 Mayo 2007 / Aceptado: 2 Junio 2007

1. SALVARE LE FERROVIE

L'Italia ha vissuto nel corso del Ventesimo secolo due grandi nazionalizzazioni: delle ferrovie e dell'energia elettrica. La prima è avvenuta nel 1905 e ha cambiato profondamente non solo il mondo dei trasporti, ma ha condizionato fortemente l'intera organizzazione amministrativa del paese. Ha influito altresì sulla configurazione delle imprese industriali italiane: le società private ferroviarie ed elettriche, che gestivano i due settori prima del decisivo intervento dello Stato, con i capitali ricavati dal provvedimento di nazionalizzazione, mutarono sensibilmente gli equilibri industriali del paese.

Giunta al termine di un confronto aspro dai toni spesso sopra le righe e prolungato nel tempo, la nazionalizzazione delle ferrovie si presenta come un intervento dettato dall'esigenza di operare un salvataggio ritenuto necessario¹. La decisione di nazionalizzare le ferrovie rispose ad un evidente bisogno di mutare drasticamente rotta rispetto alla gestione della principale infrastruttura del tempo. Se da una parte è vero che il dibattito precedente aveva a lungo impegnato i politici, le compagnie private e tutti i soggetti interessati a questo cruciale passaggio della storia italiana; dall'altra è possibile

registrare nella fase finale della vicenda una precipitazione che rese frettolosa ogni scelta. Sui risultati immediati pesò dunque l'emergenza, che influi in maniera decisiva sulle scelte alla base della costruzione della nuova impresa pubblica. Mancavano ancora le linee guida, né si sapeva quale sarebbe stato l'approdo. Del resto occorre salvare a tutti i costi le ferrovie e non esistevano sulla carta vere alternative; la votazione parlamentare finale nell'aprile del 1905 rappresentò soltanto una presa d'atto dello stato dei fatti e dell'assenza di altre prospettive². Si affrontò la nazionalizzazione, dunque, persuasi che bisognasse assolutamente farlo e che col tempo, al momento di affrontare i singoli problemi, le soluzioni si sarebbero trovate. La fiducia in parte venne ripagata, ma certo un simile modo di procedere appose un marchio indelebile sui tratti fondativi dell'azienda.

2. CENTRALITÀ FERROVIARIA

All'inizio del secolo il trasporto per ferrovia era di gran lungo il più importante per il paese. Uno sciopero era in grado, come in effetti avvenne, di bloccare a tempo indefinito l'intera nazione. Intorno alla ferrovie ruotava l'intera vita economi-

* Profesor de Historia Económica en la Universidad de Módena y Reggio Emilia, Italia.

¹ Sulla vicenda nel suo complesso, cfr. Papa, A., *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*. Napoli, Guida, 1973; Guadagno, V., *Le ferrovie in età giolittiana: politica, società, economia*. Roma, Cafè editore, 2003; Castronovo, V., *1905. La nascita delle Ferrovie dello Stato*. Milano, Leonardo International, 2005; e Centra, M., *Ferrovie e società. Il centenario delle Ferrovie dello Stato*. Bologna, Il Mulino, 2006. Per uno sguardo di lungo periodo sulla questione ferroviaria italiana, cfr. Giuntini, A., "Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale", in F. Amatori et al., *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*. Torino, Einaudi, 1999, 551-616.

² La Francesca, S., "La nazionalizzazione delle ferrovie", in P. Pecorari, P., *Finanza e diritto pubblico in Italia tra '800 e '900. Atti della seconda giornata di studio "Luigi Luzzatti" per la storia dell'Italia contemporanea (Venezia, 25 novembre 1994)*. Venezia, Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti, 1995, 164.

ca dell'Italia. Alle ferrovie e ai lavori pubblici all'alba del nuovo secolo era riservato un ruolo di assoluta centralità, riconosciuta unanimemente. Anche se spesso la politica dei lavori pubblici risultò dispersiva, elettoralistica, elusiva di scelte di fondo, sta di fatto che tale settore occupò uno spazio ragguardevole nell'ambito della politica italiana d'inizio secolo. Sul settore finì per convergere buona parte del dibattito politico ed economico dell'epoca giolittiana. Non furono risparmiati sforzi da nessuno per dare una soluzione adeguata alla questione. Probabilmente furono effettuati, invece, errori nella messa a fuoco dell'ammontare di investimenti da erogare. L'impegno finanziario era oneroso e il calcolo non si presentava di facile esecuzione. Com'è noto la nazionalizzazione, in un primo momento, fu limitata a 10.586 km, mentre ne vennero esclusi 2.056 chilometri di proprietà della compagnia ferroviaria delle Meridionali, attive nel nord-est della penisola. La necessità di frammentare il processo decisionale provocò una certa disorganicità di fondo, rendendo l'operazione più complessa a causa della miriade di previsioni necessarie.

3. UNA SITUAZIONE PREOCCUPANTE

Il quadro offerto dalle ferrovie all'alba del XX secolo destava non poca preoccupazione per le condizioni di degrado, in cui versavano. Da qualunque angolo di visuale si osservasse quanto accadeva nel settore ferroviario all'inizio del secolo, le conclusioni non potevano essere dissimili. La rete nel suo complesso dava scarse garanzie di funzionalità. Costituitosi secondo modalità dominate dalle ristrettezze finanziarie contingenti, che, tranne rari casi, non tenevano conto degli sviluppi futuri, il sistema ferroviario italiano era caratterizzato da frequenti e aspre pendenze e da una scarsità preoccupante di doppi binari. Nel 1905 soltanto il 17% dei chilometri di ferrovie era a doppio binario, dodici anni dopo, in piena guerra, il ragguaglio informa che la percentuale era salita al 23%, mantenendosi nelle posizioni di coda in campo europeo. Non si trovava in condizioni migliori l'armamento, tanto debole da impedire spesso l'utilizzo di locomotive pesanti, richieste invece dal livello del traffico e dalle crescenti velocità. Così anche i ponti metallici e la massicciata, il numero delle traverse

ed il peso delle rotaie in acciaio costituivano altri giustificati motivi di lamento da parte dei commentatori ferroviari dell'epoca. Anche la limitata potenzialità degli impianti di stazione, specialmente per i grandi nodi ferroviari, rappresentava un difetto di portata non trascurabile. Tali limitatezze si manifestavano soprattutto in una mancanza diffusissima sia degli apparati centrali di manovra degli scambi sia di segnali, sia ancora di sistemi di blocco, elementi in grado di conferire sicurezza e regolarità al traffico oltre che di permettere un aumento della potenzialità della linea. Mancavano, poi, i posti di blocco, difetto che impediva la circolazione dei treni a distanza di pochi minuti l'uno dall'altro, in un'epoca in cui i flussi sulla rete si facevano sempre più intensi. Per ovviare a questa mancanza si allungarono i treni³. A ciò va aggiunto anche lo scarso coordinamento fra le due reti principali. Le stazioni poi non godevano di migliore salute anche per altre ragioni di carattere più generale. Erano dotate architettonicamente, ma difettavano di praticità e funzionalità del servizio del movimento e del traffico. La conclusione era che al viaggiatore si presentavano edifici sontuosi, costati quasi sempre ingenti quantità di denaro, in cui però ai treni erano riservati spazi assolutamente insufficienti.

Tutto ciò, insieme con il livello esageratamente elevato delle tariffe, fece sì che i traffici di merci e il trasporto di viaggiatori finissero per arenarsi, risultando alla vigilia della nazionalizzazione fra i più bassi dell'Europa sviluppata, in un quadro di esasperante lentezza delle comunicazioni e di grande disagio e scomodità.

A completamento di un contesto così deludente, va aggiunta l'analisi allarmante dello stato del materiale rotabile. Il parco locomotive era in condizioni critica e appariva drammatica la mancanza di carri, che nel caso del porto di Genova assumeva un livello di gravità particolare. Una buona fetta del materiale rotabile al momento della nazionalizzazione -768 locomotive sulle 2.664 passate alle Ferrovie dello Stato- aveva già trenta anni; 652 dei 1.752 bagagliai ne avevano addirittura quaranta, così come 9.735 dei 52.788 carri⁴. Inoltre l'eterogeneità del materiale era elevatissima: le oltre due migliaia di locomotive erano ripartite in circa 200 categorie fra gruppi e sottogruppi⁵. Il fab-

³ Maggi, S., *Le ferrovie*. Bologna, Il Mulino, 2003, 135.

⁴ Coletti, G., *Storia di una riforma: l'ente Ferrovie dello Stato*. Roma, Cafi, 1985, 69.

⁵ Ferrovie dello Stato, *Cenni sulle locomotive a vapore delle FS italiane dal 1905 al 1911*. Roma, 1911.

bisogno stimato si attestava per il biennio 1905-1907 intorno alle 1.368 locomotive, 3.333 carrozze e 18.393 carri merci, riservandone una parte –500 locomotive– all'industria nazionale⁶.

Una situazione così deludente era dovuta anche al fatto che non era riuscita interamente a decollare l'industria delle costruzioni ferroviarie, nonostante il tentativo di favorirla attuato con le Convenzioni del 1885⁷, le quali specificavano l'obbligo a carico delle società private di preferire ditte italiane al momento dell'approvvigionamento: ogniqualvolta i prezzi da loro praticati non avessero superato del 5% le offerte di quelle estere. In seguito ad esse l'industria italiana delle locomotive compì significativi ma non ancora sufficienti passi in avanti in ordine alla propria emancipazione dalle importazioni dall'estero, restando ancora indietro rispetto ai grandi paesi del continente. Il ritardo accumulato dalla meccanica del settore e la consolidata presenza di imprese straniere nel mercato italiano apparivano infatti tali da non essere facilmente superabili sulla base di un pur importante provvedimento legislativo⁸. Delle 1264 locomotive acquistate dalle due principali compagnie ferroviarie italiane fra il 1885 e il 1905, 470 erano uscite da stabilimenti situati oltre confine.

L'unico passo compiuto dallo Stato in direzione di un rafforzamento del patrimonio rotabile ferroviaria era stata l'emanazione della legge 25 febbraio 1900, n. 56 –“Legge che autorizza maggiori spese per opere pubbliche e ripartizione del Ministero dei Lavori Pubblici per il quadriennio

finanziario dal 1899-1900 al 1902-1903”– con la quale veniva finalmente stabilito un impegno finanziario cospicuo. Si trattò di una somma doppia dell'aumento del prodotto biennale delle ferrovie, che consisteva in uno stanziamento di 46 milioni di lire per i due bienni successivi, 1900-1902 e 1902-1904, poi da aumentarsi in proporzione alla crescita dei prodotti lordi dei precedenti bienni, rilanciando ma solo temporaneamente le commesse ferroviarie.

4. IL NODO DEL PERSONALE

Uno degli elementi che finirono per dare una spinta decisiva alla decisione finale concernente la nazionalizzazione fu quello costituito dal personale ferroviario. Combattivi, ben organizzati da anni⁹ e riottosi ad accettare imposizioni di sorta, i ferrovieri con l'inizio del secolo scendono sul piede di guerra, organizzando una serie di agitazioni, che scuotono il paese. In virtù di un percorso che li rende più forti e compatti con la nascita, nel 1900, di un'unica organizzazione confederata dei lavoratori, i ferrovieri conseguono successi significativi con le agitazioni del 1902, quando la loro pervicacia non si piega neppure davanti al decreto di militarizzazione del primo ministro Giovanni Giolitti, obbligato poi a concedere miglioramenti retributivi. L'ottenimento del ruolo organico da parte delle compagnie ferroviarie private, con il conseguente aumento degli stipendi, rappresentava un'altra significativa pagina della storia del movimento dei ferrovieri negli anni immediatamente precedenti il

⁶ Per un panorama della situazione nazionale relativamente alla costruzione di materiale rotabile, cfr. i lavori di Merger, M., “Un modello di sostituzione: la locomotiva italiana dal 1850 al 1914”. *Rivista di storia economica*, n.s., 1 (1986), 66-108; “L'industrie italiane de locomotives, reflet d'une industrialisation tardive et difficile”. *Histoire, économie et société*, 3 (1989), 353-370; “Le costruzioni ferroviarie”, in V. Castronovo, *Storia dell'Ansaldo. 1. Le origini 1853-1882*. Roma-Bari, Laterza, 1994, 191-209.

⁷ Sulle Convenzioni ferroviarie del 1885, lo studio più aggiornato è quello di Merger, M., “Les conventions de 1885 en Italie: un exemple à ne pas suivre?”. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 16-17 (1997), (numero monografico: *Les chemins de fer en temps de concurrence. Choix du XIXe siècle et débats actuels*), 190-213.

⁸ Lungonelli, M., “La produzione e l'evoluzione tecnologica dalle origini agli anni Venti”, in *La Breda. Dalla Società Italiana Ernesto Breda alla Finanziaria Ernesto Breda 1886-1986*. Milano, Finanziaria Ernesto Breda, 1986, 57.

⁹ Sulla storia della categoria si vedano: Guerrini, L., *Organizzazioni e lotte dei ferrovieri italiani (1862-1907)*. Firenze, Nuova stampa, 1957; Finzi, E., *Alle origini del movimento sindacale: i ferrovieri*. Bologna, Il Mulino, 1975; Lorenzo, G. De, *La prima organizzazione di classe dei ferrovieri*. Roma, Editrice Cooperativa, 1977; Checco, G.; Stefanelli, S., *La mutua dei macchinisti e fuochisti. Una storia nella storia del movimento dei ferrovieri*. Milano, Società nazionale di mutuo soccorso tra ferrovieri e lavoratori dei trasporti, 1987; Antonioli, M.; Checco, G., *Il Sindacato ferrovieri italiani dalle origini al Fascismo 1907-1925*. Milano, Edizioni Unicopli, 1994; Paolini, F., *Storia del Sindacato ferrovieri italiani, 1943-1958*. Venezia, Marsilio, 1998; Maggi, S., *Il tormento di un'idea. Vita e opere di Cesare Pozzo. Dal sindacato al socialismo (1853-1898)*. Venezia, Marsilio, 1998; e Maggi, S.; Paolini, F., *Il sindacato in ferrovia. Dal fascismo alle federazioni dei trasporti, 1922-1980*. Venezia, Marsilio, 2000.

provvedimento di nazionalizzazione. Fu questo lo snodo che permise di piegare verso la nazionalizzazione, perché era la diretta conseguenza dell'incapacità delle Compagnie private a gestire il personale ferroviario e perché dimostrava che l'unica via d'uscita era l'intervento dello Stato¹⁰.

La vasta adesione assicurata al primo sciopero generale indetto nel settembre del 1904, cui i ferrovieri parteciparono in massa; e quella garantita all'altra grande agitazione organizzata nell'aprile del 1905, testimonia una capacità di mobilitazione straordinaria, nonostante le molte divisioni che ancora permanevano all'interno dello schieramento.

5. L'ORGANIZZAZIONE DELLA NUOVA AZIENDA

Nazionalizzare le ferrovie significò fondamentalmente riorganizzare una rete che allora, nel 1905, constava di 10.528 km. L'impegno fu oneroso, ma d'altro canto era necessario che lo Stato, per la prima volta, si decidesse ad agire in modo diverso nel campo delle infrastrutture; doveva in sostanza cominciare a pensare in termini di politica ferroviaria, a fare cioè scelte finalmente sganciate dalle contingenze com'era in pratica accaduto fino a quel momento. Si trattava di affrontare la prima esperienza di intervento pubblico realizzato mediante un'impresa operante nel campo della produzione di beni e servizi in un momento di una delicatezza estrema, in cui cioè il disservizio toccava il suo punto massimo con una domanda di servizi, dovuta fondamentalmente all'accelerazione del ritmo dello sviluppo economico, superiore alle potenzialità offerte.

Il compito di organizzare la nuova amministrazione ferroviaria venne affidato ad un uomo, che si rivelerà uno degli interpreti più importanti dell'intervento pubblico nel primo quarto del Novecento in Italia. La scelta cadde sul già diretto-

re generale della società ferroviaria Sicula, Riccardo Bianchi, il quale diresse le ferrovie italiane con mano ferma, organizzò l'azienda su basi nettamente privatistiche, accentrando gran parte dei poteri nelle proprie mani ed ottenendo risultati di tutto rispetto¹¹.

La nuova amministrazione fu investita con urgenza del compito di procedere alle provviste ed ai lavori indispensabili per porre le linee in condizione di reggere alle nuove esigenze di un traffico, che fin dai primissimi tempi cominciò a crescere. I lavori previsti investivano in pratica ogni settore e Bianchi non perse tempo. Cominciò dall'armamento, le cui carenze erano note. Vennero previste oltre alle opere necessarie per il consolidamento delle linee, come quelle occorrenti per rinforzare i ponti metallici per poter rendere le linee principali adatte al transito delle locomotive di maggior potenza e quelle secondarie al passaggio di tutte le altre in dotazione alla rete. Anche la rimozione di buona parte dei numerosi passaggi a livello costituì un impegno corposo.

Bianchi cercò poi di porre un rimedio ad uno dei difetti storici della rete ferroviaria italiana, la mancanza di doppi binari. Nella stessa direzione, di un potenziamento cioè della rete nel suo complesso, andavano gli interventi di ampliamento delle stazioni di maggior traffico, delle aree di scarico e delle aree coperte al loro interno. Inoltre vennero finalmente divisi nelle stazioni i servizi merci da quelli passeggeri.

Nel periodo che va dall'inizio della nuova gestione fino alla guerra, furono realizzate molte nuove opere, fra cui occorre ricordare l'ultimazione della galleria del Sempione nel 1906¹² e i lavori ai due versanti della Grande Galleria dell'Appennino sulla nuova linea ferroviaria fra Bologna e Firenze¹³. Particolarmente importante fu l'intervento sul materiale rotabile. Nell'esercizio 1905-06 venne

¹⁰ Castignoli, A., "Lo Stato ferroviario", in C. Malandrino, *Una rivista all'avanguardia. La "Riforma sociale" 1894-1935. Politica, società, istituzioni, economia, statistica*. Firenze, Leo S. Olschki editore, 2000, 361.

¹¹ Su questo personaggio, cfr. l'ampia disamina di Bonelli, F., "Riccardo Bianchi (1854-1936)", in A. Mortara, *I protagonisti dell'intervento pubblico in Italia*. Milano, Angeli, 1984, 73-87. A Bianchi successe nel 1915 De Cornè, che rimase in carica per cinque anni. Sulla figura del secondo direttore generale delle Ferrovie dello Stato, cfr. Giuntini, A., "Raffaele De Cornè". *Economia pubblica*, 6 (1985), 281-288.

¹² Nel 1906 venne inaugurata la galleria a binario semplice, un quindicennio dopo quella a doppio binario.

¹³ Per i particolari della costruzione di quella che per lunghi anni è restata la galleria ferroviaria più lunga del mondo, cfr. Giuntini, A., *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*. Firenze, Leo S. Olschki editore, 1984.

decisa la costruzione di 567 locomotive, 1.244 carrozze a carrelli, 20.263 carri merci. Il piano studiato da Bianchi prevedeva l'unificazione da un lato e il rinnovo delle attrezzature dall'altro nell'arco di un decennio. L'ampio programma prevedeva una consistente riserva all'industria nazionale. Le commesse governative interessarono una quindicina di aziende, fra le quali spiccavano Ansaldo e Breda. Le commesse nazionali svolsero un ruolo apprezzabile ai fini di una positiva rivitalizzazione dell'industria meccanica nazionale, preferita per anni alle imprese estere del settore. Il rinnovo del materiale rotabile costò, fra il 1905 e il 1915, circa 1.500 milioni di lire. Parallelamente vennero diminuite le tariffe, sulla base dell'intuizione di un loro ruolo in una visione di promozione delle condizioni del sud, dei trasporti agricoli, di aiuto all'esportazione e degli scambi a lunga distanza, di stimolo al decentramento e dei trasporti viaggiatori a breve distanza.

I primi anni del secolo furono anni di grandi progressi dal punto di vista del traffico. In cinque anni, dal 1905 al 1910, gli oltre 20 milioni di viaggiatori divennero quasi 30 con una cospicua percentuale rappresentata dal turismo estero¹⁴. I prodotti del traffico del primo anno della gestione Bianchi superarono dell'11% quelli dell'ultimo anno della gestione privata, da ripartire nella misura del 13% ai viaggiatori e del 9% alle merci.

Tra i primi successi dell'amministrazione ferroviaria italiana va elencato anche il *record* di velocità stabilito il 7 febbraio 1907 da un treno trainato dalla prima locomotiva a vapore del gruppo 680 realizzata dalle Ferrovie dello Stato. Il convoglio toccò sul Parma-Piacenza i 120 km/h, avviando l'Italia verso il conseguimento di una serie di primati in questo settore nei primi decenni del secolo¹⁵.

Cuadro 1. Traffico ferroviario

Anni	viaggiatori tonnellate per km.	estensione della per km.	rete ferroviaria in km.
1905	4.575	4.997	17.078
1910	4.973	6.318	18.090
1915	5.028	8.874	19.652
1920	6.430	8.620	20.385
1925	8.600	12.352	21.106

Fonte: Trotta, G., "Alcuni elementi statistici di attività ferroviaria italiana", in *Evoluzione tecnica ed economica delle ferrovie nei cento anni dell'Unità, 1861-1961*. Roma, Collegio ingegneri ferroviari italiani, 1961, 209.

6. L'AVVIO DELL'ELETTRIFICAZIONE

La neonata azienda dette uno slancio definitivo all'elettrificazione della rete¹⁶. Nel 1906 venne varato un ambizioso programma quinquennale, che prevedeva l'elettrificazione di una buona fetta del sistema ferroviario italiano prevalentemente concentrato nel nord d'Italia. Il primo progetto di un certo rilievo fu quello relativo alla linea dei Giovi fra Milano e Genova. La trasformazione integrale della linea avvenne fra il 1° agosto 1910 e il 1° maggio 1911; il sistema adottato fu quello trifase a 3.330 volt e 17 periodi, la velocità media sulla linea passò da 20,8 km/h dei treni merci e di 22,3 dei viaggiatori a 39,1 per entrambi. Una volta adottato il nuovo sistema venne verificato che rispondeva effettivamente allo scopo, in quanto permetteva un esercizio regolare con potenzialità maggiore e permetteva anche un'economia di spesa, malgrado si fosse dovuto ricorrere alla produzione termica dell'energia. Il problema fu dunque considerato risolto sia dal punto di vista tecnico che economico anche in caso di linee trafficate e ad alta pendenza, quelle cioè che prospettavano un consumo maggiore di carbone. Venne posta mano così al

¹⁴ Berengo Gardin, P., *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 di storia*. Roma, Editori Riuniti, 128.

¹⁵ Trent'anni dopo, in piena epoca fascista, il 6 dicembre 1937 un elettrotreno ETR 200 con a bordo un gruppo di tecnici francesi, convocati con l'esclusivo intento di sbalordirli, in occasione di una corsa dimostrativa viaggiò sulla Roma-Napoli alla velocità di 201 km/h nel tratto fra Campoleone e Cisterna. Il 20 luglio 1939, questa volta sul percorso Firenze-Milano, l'ETR 200 ottenne il primato mondiale di velocità commerciale ferroviaria: i 316 km che separano le due città vennero infatti coperti in 115 minuti ad una velocità di 165 km/h di media ed in particolare furono necessari 38 minuti fra Firenze e Bologna, distanti 97 km e coperti ad una velocità media di 154 km/h; e 77 fra Bologna e Milano, 219 km di percorso ad una media di 171 km/h. Nel tratto fra Pontenure e Piacenza l'ETR toccò i 203 km/h. Il record mondiale di velocità ferroviaria ebbe un'eco vastissima in tutto il mondo.

¹⁶ Sulla questione della elettrificazione delle ferrovie, cfr. gli ormai classici due volumi di Loria, M., *Storia della trazione elettrica ferroviaria in Italia*. Firenze, 1971; e il più recente intervento di Giannetti, R., "L'électrification des chemins de fer italiens (1899-1940)". *Histoire, économie et société*, 1 (1992), 131-144.

piano di elettrificazione alacremente e stipulato il primo contratto di fornitura con la Società Elettrica Riviera di Ponente Ingegnere G. Negri, cui ne seguirono altri con diverse società elettriche private, il che comunque non dissuase l'azienda ferroviaria dal produrre per proprio conto l'energia elettrica occorrente. Nel 1911-1912 fu la volta dell'elettrificazione della linea Sampierdarena-Ronco, nei pressi di Genova, con la quale le Ferrovie dello Stato dettero inizio alla sistematica creazione di una vera e propria rete primaria¹⁷. Nel 1914 la trazione elettrica venne estesa alla Bussoleno-Modane e alla Lecco-Monza, due anni dopo alla Sampierdarena-Savona e alla Savona-Ceva. Il successo del nuovo tipo di trazione stimolò anche la progettazione e la costruzione di modelli di locomotive elettriche realizzati interamente in Italia. Al 30 giugno 1914 la rete elettrificata raggiunse i 300 km, sei anni dopo 460, ponendo l'Italia ai vertici in Europa. Le esigenze belliche, che misero a dura prova l'efficienza della rete ferroviaria italiana, funzionarono da collaudo per il sistema trifase a bassa frequenza, che in quella drammatica contingenza conseguì risultati molto brillanti. Con il 1921, con 807 km di linee elettrificate all'attivo, di cui 634 con il sistema trifase alla tensione di 60 kV, si chiuse la prima fase della elettrificazione del sistema ferroviario italiano. L'area nettamente privilegiata da questo tipo di intervento era decisamente quella settentrionale ed in particolar modo quella ligure-piemontese; il sud invece fu a lungo trascurato. Il secondo ciclo si aprirà nel 1922 con la "Relazione sulla elettrificazione delle ferrovie dello Stato in Italia", in cui per la prima volta venne inquadrato in modo completo il problema dell'elettrificazione ferroviaria. Da quel momento ripresero con convinzione gli interventi, su cui il regime fascista puntò moltissimo: nel 1928 i chilometri elettrificati raggiungevano la cifra di 2.799, che consentiva all'epoca all'Italia di occupare la posizione più alta in Europa. La crisi del 1929 influisce pesantemente sui programmi di elettrificazione, senza però bloccarli: nel 1939 ben 5.160 km saranno elettrificati, il 44% dei quali col sistema trifase.

7. CONTI E BILANCI

L'andamento dei bilanci nei primi anni di gestione pubblica fu altalenante ed espose a numerose

critiche i responsabili dei conti ferroviari, *in primis* naturalmente Bianchi. Il nuovo direttore era atteso al varco dai molti che all'epoca sostenevano, non senza molte ragioni, che l'investimento nelle ferrovie non fosse in grado di fornire alcuna remunerazione e che al contrario occorresse considerarlo anche, e per alcuni soprattutto, come un investimento in una insostituibile infrastruttura collettiva. L'esordio fu comunque soddisfacente. L'esercizio 1906-07 provocò un avanzo di 50.770.000 lire, ma già da quello successivo i profitti dell'azienda scendevano a 43.358.000 lire. Qualche anno più tardi il *trend* discendente si faceva ancora più netto: nel 1910-11 l'avanzo diminuiva fino a poco oltre i 38 milioni e nel 1911-12 addirittura a 31.145.698. A fronte di tali risultati l'azienda non stava però neppure curando adeguatamente il livello degli ammortamenti. Nonostante le difficoltà nel far quadrare i conti, vennero diminuite le tariffe, sulla base dell'intuizione di un loro ruolo in una visione di promozione delle condizioni economiche del sud, dei trasporti agricoli, di aiuto all'esportazione e degli scambi a lunga distanza, di stimolo al decentramento e dei trasporti viaggiatori a breve distanza. L'introduzione della tariffa differenziale rappresentò una notevole innovazione specialmente per quello che concerneva i viaggi a lunga distanza; così come altrettanto importante risultò l'estensione di una tariffa speciale per i treni di terza classe, destinata viceversa ad incidere sui percorsi a breve percorrenza. Il presupposto finanziario alla base dell'operazione era ottimistico: si pensò cioè che quanto l'erario riceveva come contributo dalle società private precedenti si sarebbe potuto ottenerlo con i ricavi della gestione. In realtà, nonostante gli incrementi del traffico passeggeri e merci, il pareggio non avvenne mai, anzi furono proprio le preoccupazioni provocate dall'andamento finanziario poco soddisfacente a costituire l'origine della vasta opera legislativa dedicata all'azienda nel corso del suo primo decennio di vita.

8. IL RUOLO DELLE FERROVIE NELLA GUERRA MONDIALE

Il ruolo delle ferrovie italiane durante la Grande Guerra fu effettivamente cruciale. La macchina ferroviaria in definitiva soddisfò le esigenze

¹⁷ Scegliendo la tensione di 60 kV e ricorrendo all'impiego di pali tubolari di acciaio trafilato del tipo Mannesmann, che permetteva di mantenere la linea primaria in sede ferroviaria, affidando così alla stessa anche il compito di sostenere le condutture di alimentazione e di contatto.

straordinarie dovute al conflitto, grazie anche alla dedizione del personale, unito da uno spirito di corpo e da un attaccamento al mestiere raramente rintracciabile in altre categorie. Le ferrovie risposero con grande sollecitudine ai bisogni di una mobilitazione, che fu imponente, e dell'adunata delle truppe, che avvenne in pieno accordo con lo Stato Maggiore. Approvvigionamenti e scorte vennero fatti affluire al fronte con grande regolarità, contribuendo in misura rilevante al successo delle operazioni belliche. Anche quando la guerra si trasformò in un arroccamento difensivo di entrambe le parti i trasporti ferroviari si rivelarono di grande ausilio, rifornendo puntualmente le unità combattenti al fronte. Gli spostamenti vennero effettuati sempre con ordine e i risultati furono decisamente apprezzabili, nonostante la dotazione non eccezionale. Al momento dell'entrata in guerra i depositi contenevano 5.221 locomotive, 10.052 carrozze, 3.907 carri bagagliai e 104.444 carri merci. La mobilitazione e la successiva radunata imposero subito l'utilizzo di 4.464 treni nel giro di pochi giorni, con una media di 107 ogni 24 ore. Fra il giorno dell'entrata in guerra e la fine del conflitto vennero effettuati 294.000 treni con una media giornaliera di 223 e una punta massima di 488¹⁸. Le ferrovie dettero il massimo; la potenzialità di percorrenza di treni verso le frontiere trentina e friulana era rispettivamente di 105 e 107 convogli quotidiani. Tutti i treni erano particolarmente pesanti e composti di regola da almeno 40 veicoli, eppure riuscirono a mantenere una media di spostamento di 50 km/h, segno che lo stato del materiale era del tutto soddisfacente. Il totale dei treni in circolazione nell'arco del conflitto toccherà il numero di 899.138; 18.975 saranno i treni sanitari, tutti organizzati e funzionanti ottimamente; i soldati trasportati per ferrovia saranno complessivamente 35.201.098, i feriti 1.090.395, i malati 831.230, i prigionieri 893.251, i quadripedi 1.300.000 circa; i materiali vari raggiungeranno la cifra di 22 milioni di tonnellate¹⁹. Nel primo anno di guerra le percorrenze dei treni militari rappresentarono il 7,9% del movimento generale; nei due anni successivi la percentuale salì al 12,2 e al 17,8%, ma va tenuto conto anche del fatto che moltissime truppe e derrate vennero trasportate in realtà a bordo di treni ordi-

nari. Nell'anno precedente la guerra il movimento viaggiatori sulle ferrovie aveva toccato i 73 milioni di treni-chilometri, durante la guerra si abbassò ad un minimo di 24 milioni di chilometri per risalire nel 1920 a 43. La circolazione dei treni merci, ancora nel primo anno della conflagrazione europea, aveva raggiunto i 45 milioni di treni-chilometri e 47 li raggiungerà nel 1920.

9. LE CONSEGUENZE DEL CONFLITTO

La guerra si accanì particolarmente in tutta l'Europa contro le ferrovie. I danni materiali subiti dagli impianti fissi ritenuti obiettivi primari e oggetto del sabotaggio delle truppe in ritirata furono ingenti ovunque sul continente. E laddove i soldati risparmiarono gli impianti, fu il venir meno della usuale attività di manutenzione a rovinarli sovente in modo definitivo. Ma anche il materiale rotabile patì gravissimi danneggiamenti in certi casi sistematici, tanto da rendere difficile, a guerra ultimata, persino il ripristino stesso. Il materiale rotabile subì un consistente deterioramento anche per via dell'uso smodato, che se ne fece. Soprattutto le locomotive, alimentate spesso con combustibile di qualità inferiore, a causa della mancanza di carbone di prima qualità, e guidate da personale non sempre debitamente specializzato, in numerosi casi conobbero un precoce invecchiamento. L'Italia forse fu più fortunata di altri paesi in quanto a distruzioni ferroviarie, ciò nonostante i danni non furono di portata trascurabile, benché l'area delle operazioni fosse in pratica limitata alla parte nord-orientale del paese.

10. AUMENTO DELLE TARIFFE E UNIFICAZIONE TECNICA

La guerra portò con sé anche un deciso aumento delle tariffe. Un ulteriore incremento venne attuato ancora alla fine del conflitto, in Europa così come in Italia. Gli aumenti si svilupparono sotto la forma di abolizione delle facilitazioni esistenti; in seguito gli incrementi delle tariffe furono realizzati attraverso l'applicazione di percentuali diverse a seconda della distanza ed a seconda del modo di trasporto. I biglietti più poveri, le

¹⁸ Valgoi, R., "Le ferrovie italiane durante la guerra", in Ministero delle Comunicazioni. Ferrovie dello Stato, *Le Ferrovie dello Stato nei primi 25 anni di esercizio 1905-1930*. Roma, Istituto Poligrafico dello Stato Libreria, 1933, 79.

¹⁹ Utilissima, anche se non recente, risulta l'opera di Lanino, P., *Le ferrovie italiane nella guerra italiana, 1915-1918*. Roma, Cifi, 1928, dalla quale sono tratti i dati riportati.

terze classi, furono quelli che subirono gli aumenti più lievi. Alla fine del 1920 l'aumento sui prezzi dei viaggi fu complessivamente del 230% circa per la prima classe, del 210 per la seconda, del 170 per la terza. L'aumento per la maggior parte delle merci fu del 300%, eccezion fatta per alcuni articoli di largo consumo, aumentati del 200%.

La fine del conflitto mondiale propose anche la questione dell'unificazione tecnica dovuta alle molte acquisizioni di locomotive e di carri austriaci e tedeschi, materiale per altro estremamente eterogeneo. Le locomotive bottino di guerra si rivelarono robuste ed efficienti e particolarmente preziose quando cominciò a declinare la qualità del carbone, poiché al contrario di quelle circolanti in Italia erano in grado di utilizzare anche combustibili di qualità meno pregiata. In totale nel paese nel 1922 circolavano 5.930 locomotive, dieci anni dopo la cifra aumentò a 6.330, con una potenza però aumentata del 46%²⁰.

11. IL FASCISMO E IL TENTATIVO PRIVATISTICO

Uno dei primi atti compiuti da Mussolini, una volta divenuto presidente del Consiglio dei Ministri, fu quello di sciogliere il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; allo scioglimento si accompagnò la nomina di un commissario straordinario. Questo fu il primo passo verso la fascistizzazione delle ferrovie, passo reso necessario dalla gravissima situazione di bilancio ereditata, ma non inquadrato in un progetto più ampio. E' noto infatti che al momento della presa del potere il fascismo non aveva ancora elaborato un disegno coerente ed organico di riforma politica e amministrativa dello Stato. Nel complesso non è azzardato affermare, com'è stato autorevolmente fatto, che la sbandierata operazione di riorganizzazione delle strutture burocratiche dello stato compiuta dal fascismo si svolse in maniera frammentaria e in assenza di un criterio ispiratore unitario. La grande crisi finanziaria, in cui le ferrovie erano precipitate, trasfigurò l'arrivo di Mussolini in quello del salvatore della patria. Il suo governo attuò in effetti alcune riforme –ma in un ambito di fallimento del piano generale di riforma– che però interessarono i singoli settori in misura diversa. Uno degli interventi più significativi fu quello operato nel ramo dei lavori pubblici con il Regio

Decreto n. 1.809 del 31 dicembre 1922, che puntava a ristrutturare e semplificare l'amministrazione, proponendosi di attuare una politica dei Lavori Pubblici mirata alla valorizzazione del territorio. Nell'ambito dei lavori pubblici si contrapposero due posizioni, che incarnavano due opinioni opposte sui limiti e sul significato dell'intervento pubblico: da un lato stavano gli irriducibili difensori dell'ideologia liberista, contrari ad ogni passo troppo lungo verso una direzione che ritenevano pericolosa per il destino delle finanze statali. Dall'altro invece si situavano coloro i quali avevano compreso le potenzialità propulsive dell'intervento statale, in un momento poi di grande bisogno, quale si presentava quello immediatamente successivo alla fine della Grande Guerra. Il vento liberista scosse anche l'amministrazione ferroviaria. L'ottica del primo Ministero Mussolini, di risanamento cioè del bilancio statale, prevedeva la cessione, poi mai realizzata, delle ferrovie ai privati. L'indirizzo privatistico nelle ferrovie fu all'inizio dominante seppur in una versione mistificante, che avvalorava un atteggiamento antiplutocratico. Del resto il disavanzo ferroviario nei primi anni Venti era giunto al punto da convincere della necessità di una tale soluzione. La cessione non era invocata in blocco, piuttosto s'intendeva, da parte di quei gruppi che avevano messo gli occhi sulle infrastrutture di maggior pregio di cui godeva il paese, di lasciare allo stato le linee principali, le longitudinali in primo luogo, cercando di ottenere invece le altre di carattere regionale e tutta la rete secondaria e complementare, una rete che toccava i 6.000 km e la cui gestione era in grado di promettere lautissimi guadagni. Lo stato avrebbe dovuto cedere solo l'esercizio di questa parte della rete, senza trasferire la proprietà né degli impianti né del materiale rotabile, la cui utilizzazione da parte delle società private sarebbe stata autorizzata da una semplice cauzione, in modo da evitare alle stesse un ingente immobilizzo di capitali. Le linee sarebbero state distribuite per gruppi regionali e attribuite a compagnie già esercenti ferrovie in concessione per la loro sperimentata capacità tecnica e finanziaria. I profitti sarebbero stati riservati al capitale privato fino alla misura del 7%, oltre tale limite sarebbe scattata la compartecipazione dello stato. Furono molti i gruppi privati a presentare domanda per l'assunzione delle linee e tutti esercitarono forti pressioni sul governo: fra questi la Società Veneta, la Società Nazionale per

²⁰ *Le Ferrovie dello Stato nel primo decennio fascista*. Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1933, 16-17 e 19.

Ferrovie e Tramvie, le Ferrovie Nord Milano, la ditta Saverio Parisi, la Società delle Ferrovie Salentine, la Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna e un gruppo di nuova costituzione diretto da Piero Biraghi con la partecipazione di capitali americani. Alle spalle di alcuni di questi aspiranti si profilava decisamente l'ombra delle Meridionali e della Mediterranea, le due grandi compagnie private nazionalizzate nel 1905; ma non disdegnavano l'ipotesi privatistica ferroviaria neppure la Banca Commerciale e il Credito Italiano, due fra le banche più importanti del tempo, insieme con le industrie siderurgiche e meccaniche interessate ad una nuova ondata di forniture. Il Consiglio dei Ministri giunse nel 1923 fino all'approvazione di uno schema di convenzione, che fissava la ripartizione territoriale delle linee cedibili e la durata di 15 anni nei contratti di cessione; e ancora, con procedura straordinariamente rapida che non prevede neppure la pubblicazione delle clausole contrattuali, alla cessione delle prime due linee²¹. La procedura anomala fu contestata all'interno dello stesso Partito Fascista. Il dibattito che ne scaturì mise a nudo la mancanza di un piano organico elaborato per questo settore centrale per la vita economica del paese. Alla fine così il governo abbandonò l'idea di privatizzazione, rimandandone la realizzazione a tempi diversi.

12. GLI ANNI VENTI E LA COSTITUZIONE DEL MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

Gli anni Venti segnano in tutta Europa la ripresa del traffico ferroviario sia merci sia passeggeri. I dati a livello aggregato relativi all'intero continente parlano chiaro: i viaggiatori trasportati fra il 1923 e il 1929 passano da 112 milioni a 139, le merci nello stesso periodo compiono un balzo da 42,9 milioni di tonnellate a 58,8. L'Italia partecipa a pieno titolo a questa tendenza generale, conoscendo punte di grande rilievo, per quanto concerne i passeggeri, in special modo in occasione dell'Anno Santo del 1925. Il processo di riordinamento, in termini organizzativi e di efficienza, comincia nel corso di questo decennio a mostrare i suoi effetti positivi, in virtù anche dei drastici tagli all'occupazione. Nel complesso l'immagine che il nostro paese offre anche all'estero è, sul versante

ferroviario, di grande efficienza e di buona amministrazione; il regime punta del resto le sue carte con convinzione sulle ferrovie, considerandole una vetrina irrinunciabile in grado di veicolare una visione del fascismo, che solo in parte evidentemente corrispondeva al vero. E' per lo stesso motivo che proprio in quegli anni vengono apportati notevoli miglioramenti ai treni di lusso: nel 1923 in Italia circolano ben 18 carrozze letto e 20 carrozze ristorante, mentre sulle linee internazionali sono in funzione 23 carrozze letto e 7 carrozze ristorante. Si allestiscono treni di lusso quali il Milano-Sanremo-Cannes nel 1925 e il Gotthard Express, che unisce Zurigo a Napoli, nel 1927. La politica seguita in questi anni punta a migliorare, nei limiti delle risorse disponibili, impianti fissi e materiale rotabile per assicurare in via prioritaria un efficiente trasporto sulle lunghe distanze. Così gli investimenti furono concentrati su alcune direttrici fondamentali, le Direttissime in particolar modo, le linee cioè fra Roma e Napoli e fra Bologna e Firenze, linee già costruite molti anni prima, ma bisognose, in quanto tratti fondamentali del sistema ferroviario italiano, di un'accelerazione nei tempi di percorrenza. Nel 1927 venne così inaugurata la Direttissima Roma-Napoli, che riduceva di 34 km il tragitto esistente; sette anni dopo fu la volta della Bologna-Firenze. Il fascino della parola Direttissima, concetto nuovo nel mondo ferroviario, diventerà allora enorme. Contemporaneamente però il traffico ferroviario locale soffriva disagi notevoli per il materiale, che spesso restava scadente, e per l'aumento preoccupante degli incidenti, dovuti appunto ad invecchiamento o a cattiva manutenzione del materiale. Il disastro avvenuto a Santa Margherita Ligure nell'ottobre del 1924 sanzionò in modo drammatico una situazione che, dietro la facciata del lusso ostentato, conosceva ancora in realtà ristrettezze paurose.

La novità più eclatante di questo periodo nel settore delle ferrovie è costituita senza dubbio dalla creazione del Ministero delle Comunicazioni. Inaugurato nel maggio 1924, il nuovo Ministero venne chiamato ad abbracciare, oltre alle ferrovie, anche la Marina Mercantile e le Poste e Telecomunicazioni. La nuova configurazione del settore delle comunicazioni prevedeva, relativamente alle ferrovie, una riorganizzazione in seguito alla quale al

²¹ Si trattava di un gruppo di 400 km di linee poste fra la Lombardia e l'Emilia con Bergamo e Mantova da una parte, Cremona e Parma dall'altra, il cui esercizio si presentava presumibilmente proficuo. La cessione avvenne a favore della Società Anonima Ferrovie Lombardo-emiliane costituitasi a Roma appena una settimana prima con un capitale di 6 milioni.

nuovo Ministero vennero attribuiti la Direzione Generale oltre ai compiti di gestione e sorveglianza, che nel 1927 si estesero anche alle concessioni private. Al Ministero dei Lavori Pubblici rimasero i compiti legati alla realizzazione delle opere, curata dalla Direzione generale delle nuove costruzioni ferroviarie. Il primo ministro fu Costanzo Ciano. Con la creazione del Ministero delle Comunicazioni si aprì la seconda fase dedicata dal fascismo alle ferrovie, dopo quella caratterizzata dagli sforzi di pervenire al

risanamento economico dell'azienda, che, insieme con il riordinamento amministrativo, continuò a restare l'obiettivo primario da conseguire. L'istituzione del Ministero segna anche la fine del sogno dell'autonomia ferroviaria con l'accentuarsi viceversa di dirette interferenze dell'ambiente politico nell'amministrazione ferroviaria. Il ministro delle Comunicazioni infatti presiedeva all'amministrazione ferroviaria in una doppia funzione, politica ed amministrativa con potere deliberante.

Cuadro 2. Rete ferroviaria (in km)

Anni	Totale	Ferrovie dello Stato	Linee Elettrificate
1913	17.649	13.724	
1914	18.039	13.871	
1915	18.614	14.030	
1916	18.908	14.095	
1917	19.043	14.158	
1918	19.066	14.466	
1919	20.601	15.931	
1920	20.683	16.402	
1921	20.684	16.366	
1922	20.904	16.483	
1923	20.907	16.486	
1924	21.006	16.492	
1925	21.106	16.502	
1926	21.350	16.504	
1927	21.510	16.581	
1928	21.598	16.670	1.259
1929	21.855	16.749	1.627
1930	22.119	16.850	1.627
1931	22.571	16.928	1.937
1932	22.808	16.918	2.033
1933	22.892	16.917	2.091
1934	23.153	17.048	2.445
1935	22.980	16.956	3.167
1936	22.890	16.890	3.384
1937	22.931	16.963	3.559
1938	22.955	16.981	4.810
1939	22.955	16.981	5.161
1940	22.992	17.029	5.174
1941	23.062	17.105	
1942	23.227	17.177	
1943			
1944			

Anni	Totale	Ferrovie dello Stato	Linee Elettrificate
1945	18.655	13.961	4.694
1946	20.637	15.506	5.131
1947	20.983	15.791	5.192
1948	21.399	16.125	5.274
1949	21.639	16.316	5.323
1950	21.550	16.305	5.245
1951	21.711	16.354	5.357
1952	21.743	16.389	5.354
1953	21.842	16.478	5.364
1954	21.852	16.570	5.282
1955	21.923	16.741	5.182
1956	21.712	16.823	4.889
1957	21.584	16.724	4.860
1958	21.516	16.645	4.871
1959	21.310	16.436	4.874
1960	21.277	16.412	4.865
1961	21.143	16.380	4.763
1962	20.972	16.205	4.767
1963	21.014	16.207	4.807
1964	20.885	16.198	4.687
1965	20.812	16.140	4.672
1966	20.381	15.856	4.525
1967	20.566	16.041	4.525
1968	20.358	16.006	4.352
1969	20.301	16.015	4.286
1970	20.212	16.073	4.139
1971	20.239	16.100	4.139
1972	20.198	16.084	4.114
1973	20.174	16.075	4.099
1974	20.176	16.077	4.099
1975	20.176	16.077	4.099

Fonte: *Annuario statistico italiano*, anni indicati.

13. LA RICOSTRUZIONE

Rispetto a quelle che vennero trattate da vere priorità, dalle scelte riguardanti il futuro industriale del paese a quelle inerenti alla programmazione, dai problemi della moneta a quelli relativi alla riforma agraria, dalla lotta contro i monopoli, che coinvolse soprattutto l'industria elettrica, al ruolo della mano pubblica nell'economia, alle infrastrutture, a quelle di trasporto in particolare, non fu riservato un trattamento eccezionale. In sostanza non vennero scorte né pensate serie alternative a quanto fu fatto, non si seppe prevedere e neppure immaginare un futuro che fosse diverso dal passato; né si affidò alle infrastrutture quel ruolo strategico che viceversa avrebbero meritato all'interno della riflessione più ampia sui termini dello sviluppo economico e sociale del paese. Il risultato è facilmente sintetizzabile: il semplice restauro di quanto era stato danneggiato finisce per denotare una netta continuità rispetto al passato, anche perché in realtà al momento della rinascita del paese non venne elaborata una vera e propria politica globale all'interno del settore. La ricostruzione immediata inoltre, nell'ottica dominata dall'emergenza, avrebbe permesso anche di alleviare le conseguenze del dramma della disoccupazione. L'unica preoccupazione appariva quella relativa alla programmazione delle fasi della ricostruzione e non tanto l'eventualità di imboccare una strada diversa²².

Alla cessazione delle ostilità i primissimi provvedimenti furono indirizzati, con l'aiuto degli alleati, alla ripresa dei collegamenti ferroviari fra nord e sud e alla riattivazione del servizio passeggeri. I danni furono naturalmente ingenti: oltre 7.000 km di binari, il 25% del totale, furono danneggiati. Ben 4.750 ponti, il 32,1% del totale come lunghezza complessiva, vennero distrutti; stessa sorte toccò al filo aereo di contatto, che provocò il ritorno alla trazione a vapore, mentre minori furono i danni subiti dalle gallerie. La quantità di linee ferroviarie e di materiale rotabile distrutti o danneggiati rispetto all'anteguerra toccava il 40%, mentre come valore dei danni subiti dalle linee e dal materiale rotabile rispetto al patrimonio prima del conflitto la cifra si ferma al 15%. La maggior

parte dei danni alla rete riguardarono le linee elettrificate e a doppio binario, sulle quali si concentrarono gli attacchi aerei. Il materiale rotabile in servizio al 30 giugno 1945 si ridusse notevolmente rispetto alla consistenza avuta al momento dell'entrata in guerra. Lo sforzo comunque fu ampiamente ripagato. In campo ferroviario, alla fine del 1948 la viabilità della rete era nuovamente garantita all'80%, cifra elevata se si riflette sul fatto che i danni avevano interessato ben 4.500 km di binari, distrutti o quanto meno danneggiati. Il 1949, posto come anno limite per la rimessa in funzione della rete ferroviaria, in effetti venne in buona parte rispettato; ma non si può non notare che fu quello il primo anno in cui il trasporto merci privato superò quello pubblico²³. Stessa efficienza fu dimostrata per gli impianti e il materiale rotabile colpiti dai bombardamenti e resi inservibili dalle manomissioni; per la loro riattivazione le ditte italiane furono chiamate ad una rincorsa decisamente impegnativa vista anche la grave mancanza di materiali ferrosi ed elettrici necessari per la ricostruzione di questo settore.

14. LA SCELTA A FAVORE DEL MOTORE E IL SOGNO AUTOSTRADALE

Almeno fino all'inizio degli anni Cinquanta non viene mai apertamente espressa una chiara preferenza nei riguardi di un'alternativa che non fosse ferroviaria, né a livello politico né imprenditoriale. Nei discorsi e negli scritti ufficiali l'opinione dominante era ancora orientata verso la prevalenza del mezzo ferroviario né venne mai messa in discussione la proprietà delle ferrovie stesse. La svolta dunque avviene proprio in questo decennio, in modo particolare la concretizzazione della vicenda si ha intorno al 1955, quando alcune grandi imprese italiane –dalla Fiat all'Italcementi, dalla Pirelli, all'Italstrade, ma anche i petrolieri e le imprese assicurative– interessate direttamente allo sviluppo delle autostrade, e riunite a partire dal 1952 nella Federazione italiana della strada, cominciano a spingere per una decisa opzione motoristica²⁴. Il piano autostradale, decretato poi nel 1961, in realtà non era un'organica previsione di interventi. Si

²² Raimondo, G. Di, "Ricostruire". *Ingegneria ferroviaria*, 1 (1946), 3-8.

²³ Bortolotti, L., "Viabilità e sistemi infrastrutturali", in C. De Seta, *Storia d'Italia. Annali 8, Insediamenti e territorio*. Torino, Einaudi, 1985, 358.

²⁴ Paolini, F., *Storia sociale dell'automobile in Italia*. Venezia, Marsilio, 2007.

componeva di una legge che stanziava dei fondi e di una serie di otto percorsi, per i quali venne previsto il pagamento di un pedaggio, al di fuori quindi di una previsione complessiva che tenesse quindi in considerazione anche le ferrovie e la concorrenza che si sarebbe venuta a creare fra i due mezzi di trasporto. Il piano suscitò un ampio dibattito parlamentare, ma le opposizioni, specialmente di sinistra, in realtà cedettero facilmente alla prospettiva

costituita da un aumento considerevole dell'occupazione. In definitiva poi non vanno neppure trascurate altre motivazioni, di ordine sociologico, ampiamente note, che facevano dell'automobile un simbolo di libertà e di progresso; il sogno autostradale dunque era pienamente in sintonia con i profondi mutamenti sociali e del costume che l'Italia stava vivendo all'epoca.

Cuadro 3. Unità trasportate in miliardi

<i>tonnellate/km</i>	Ferrovie	Strade
1951	14.1	18.5
1952	14.3	19.2
1953	14.7	20.5
1954	14.8	23.9
1955	14.6	26.0
1956	14.2	29.0
1957	14.4	31.5
1958	13.2	34.0
1959	14.4	37.0
1960	15.8	40.0
1961	15.5	43.0
1962	15.8	46.0

<i>viaggiatori/km</i>	Ferrovie	Strade
1951	21.5	21.8
1952	22.5	25.5
1953	22.3	30.0
1954	22.6	34.0
1955	24.0	39.0
1956	24.8	43.0
1957	25.1	46.9
1958	25.6	52.0
1959	26.8	58.0
1960	27.8	62.0
1961	28.3	68.0
1962	31.6	73.0

Fonte: Pala, G.; Pala M., *Lo sviluppo dei trasporti*, in Fuà, G., *Lo sviluppo economico in Italia. Storia dell'economia italiana negli ultimi cento anni*. Vol. III: *Studi di settore e documentazione di base*. Milano, Franco Angeli Editore, 1969.

La caduta dell'interesse nei riguardi del trasporto pubblico da parte dell'autorità pubblica negli anni Cinquanta-Sessanta è netta. L'evidente inadeguatezza della rete ferroviaria costituita da tracciati vecchi, accidentati e tortuosi, la maggiore elasticità della politica stradale, gli elementi gestionali che fin dall'inizio volsero al peggio per le Ferrovie dello Stato sono solo alcuni dei principali motivi che nel giro di pochi anni produssero un cambiamento decisivo nel sistema dei trasporti italiano.

15. UN SISTEMA SQUILIBRATO

L'evoluzione delle varie reti di trasporto a partire dal 1970 mostra chiaramente un contesto caratterizzato da un sistema ormai stabilizzato, in

cui è possibile registrare un aumento relativo soltanto nel settore stradale e autostradale²⁵. Dal 1977 al 1991 la lunghezza totale della rete stradale è cresciuta del 3.5%, in virtù soprattutto delle conseguenze della legge n. 531 del 12 agosto 1982, che affidava al Ministero dei Lavori Pubblici di stabilire un piano generale della viabilità di grande comunicazione. Si può affermare che il tentativo di sanare gli squilibri fra nord e sud attraverso l'infrastruttura stradale è in definitiva fallito. Le grandi direttrici spesso sono state indirizzate verso aree prive dei presupposti economici necessari e la loro realizzazione pensata in funzione dei poli di sviluppo non ha saputo evitarne gli effetti centripeti spesso superiori a quelli redistributivi ipotizzati.

²⁵ Giunti, A.; Pavese, C., *Reti, mobilità, trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*. Milano, Franco Angeli, 2004.

Cuadro 4. Evoluzione delle reti di trasporto in Italia (in km)

Anni	FS	Ferrovie concesse	Strade	Oleodotti	Navigazione interna	Tramvie urbane ed extraurbane
1970	16.073	4.139	248.078	1.979	1.366	665
1980	16.138	3.577	296.270	4.199	1.366	581
1985	16.183	3.538	300.360	4.062	1.366	467
1986	16.035	3.553	300.499	3.927	1.366	433
1987	15.973	3.557	302.437	3.932	1.366	430
1988	16.017	3.533	303.039	4.015	1.366	439
1989	16.030	3.532	303.906	4.086	1.366	442
1990	16.066	3.510	304.271	4.086	1.366	449
1991	16.066	3.513	305.388	4.098	1.366	437
1992	15.951	3.514	306.051	4.178	1.466	428
1993	15.939	3.527	306.510	4.178	1.466	405

Fonte: Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Direzione Generale Programmazione, Organizzazione e Coordinamento, *I trasporti in Italia*. Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1995.

All'inizio degli anni Settanta, con la rete virtualmente completata, si comincia a registrare un forte aumento della mobilità sia delle persone sia delle merci. Fra il 1970 e il 1988, a conferma dell'esistenza di un'elevata domanda di trasporto, la mobilità quasi raddoppia, passando da 190 a 362 miliardi di passeggeri-km, ma tale aumento viene in gran parte assorbito dal trasporto stradale, che nel 1988 raggiunge una quota pari all'85% del totale, di cui il 71,5% alle autovetture e il 13,5% agli autobus. La quota delle ferrovie, sempre nel 1988, si ferma al 13,7%, a fronte del 18,3% relativa al 1970; quasi insignificanti infine risultano le quote spettanti rispettivamente al cabotaggio e al trasporto aereo. Se volgiamo lo sguardo al trasporto merci, la considerazione non muta: nello stesso periodo infatti il traffico cresce da 97 a 171 miliardi di tonnellate-km., ma nel 1988 l'autotrasporto assorbe una quota del 63%, contro il 44% del 1970, quando alle ferrovie non spetta che il 12%, mentre nel 1970 erano al 20%; il cabotaggio si ferma al 19,5%, contro il 27% di 18 anni prima, e gli oleodotti al 5,5%, al 9% nel 1970²⁶.

Lo stato della rete ferroviaria è tale, dopo anni di abbandono e di degrado, che ogni confronto sembra improponibile. Eppure non sono stati risparmiati gli investimenti negli ultimi anni, specialmente dopo il 1980, nel tentativo di rilanciare il mezzo ferroviario, in particolare in coincidenza

della legge di riforma, che in quell'epoca creò il nuovo Ente come soggetto separato dall'amministrazione diretta dello stato, ma ancora privo di una vera autonomia reale. Le discontinuità strutturali sono complessivamente forti all'interno del sistema ferroviario italiano: il 73,3% della rete infatti è in pendenza e il 39,7% in curva; inoltre sono presenti 325 ponti e 1.020 gallerie. Infine non è mai stato risolto uno dei problemi più spinosi fin dall'epoca dell'Unificazione, la mancanza cioè di linee trasversali. A tutto questo va aggiunto il mancato rinnovo e l'insufficiente manutenzione degli impianti fissi e mobili. Ne consegue che la rete non viene sfruttata in modo equilibrato; infatti la ripartizione del traffico passeggeri avviene per il 44% su quattro linee principali (Torino-Roma, Milano-Roma, Torino-Venezia e Napoli-Palermo); nel complesso il 70% del traffico totale si svolge sul 20% della rete, sul quale evidentemente la saturazione è massima. La percentuale di linee a doppio binario è del 27% e le linee non elettrificate a binario semplice sono più del 30%, il che significa molto semplicemente che gran parte della rete si trova in condizioni di *standard* di funzionalità minimi. L'incidenza del doppio binario sul totale è in Francia del 44,8%, in Germania del 45,5%, in Gran Bretagna del 70,1%; meglio sta l'Italia in quanto a percentuale di linee elettrificate sul totale, che è in Francia del 34,7%, in Germania del 42,8%, in Gran Bretagna del

²⁶ Palma-Ecoter, M. Di, *Le infrastrutture a rete. Dotazioni e linee di intervento*. Roma, Editore SIPI, 1990, 24.

26,4% mentre appunto nel nostro paese tocca il 58,1%²⁷. La tradizione di tutto rispetto che ha l'Italia in questo settore, quello elettrico, appunto si riflette anche nel grado di impiego della trazione elettrica, che in Italia è fra i più alti d'Europa: il 78% dei treni-km e il 91% delle tonn-km lorde

rimorchiate vengono prodotte in Italia con trazione elettrica; negli altri paesi si hanno rispettivamente percentuali del 43 e del 44% in Gran Bretagna, del 76 e 87% in Germania, del 74 e dell'85% in Francia 74 e 85%.

Cuadro 5. Evoluzione della rete ferroviaria delle Ferrovie dello Statu (in km)

Anni	Linee a semplice binario		Linee a doppio binario		totale rete	
	in complesso	elettr.	in complesso	elettr.	in complesso	elettr.
1970	11.210	3.212	4.863	4.659	16.073	7.871
1975	11.011	3.157	5.066	4.784	16.077	7.941
1980	10.784	3.464	5.354	5.279	16.138	8.743
1982	10.769	3.457	5.377	5.302	16.146	8.759
1983	10.771	3.459	5.377	5.302	16.148	8.761
1984	10.708	3.547	5.395	5.320	16.103	8.867
1985	10.709	3.537	5.474	5.399	16.183	8.936
1986	10.502	3.618	5.533	5.450	16.035	9.068
1987	10.377	3.604	5.596	5.496	15.973	9.100
1988	10.394	3.790	5.622	5.222	16.016	9.012
1989	10.345	3.850	5.685	5.593	16.030	9.443
1990	10.295	3.832	5.771	5.679	16.066	9.511
1991	10.292	4.165	5.774	5.683	16.066	9.848
1992	10.058	4.214	5.893	5.800	15.951	10.014
1993	10.002	4.212	5.937	5.835	15.939	10.047
1994	10.012	4.245	5.990	5.878	16.002	10.123

Fonte: Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Direzione Generale Programmazione, Organizzazione e Coordinamento, *I trasporti in Italia*. Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1995.

Critica appare la condizione di età del materiale mobile: il 31% dei mezzi trainanti supera i 30 anni e il 13% delle locomotive ha più di 50 anni, oltre il 23% più di 40 e solo il 38% ha meno di 20 anni, mentre nelle ferrovie francesi o tedesche non esistono locomotive con oltre 40 anni di età. Considerazioni dello stesso segno vanno fatte a proposito della questione del numero di passeggeri e delle quantità di merce trasportati; e delle tariffe e dei ricavi. Nonostante i considerevoli rincari avuti negli ultimi anni, i prodotti del traffico sono andati via via diminuendo in percentuale. I ricavi relativi al trasporto merci poi sono in calo: per il 1990 gli introiti del traffico vanno fatti risalire per il 64% al servizio viaggiatori e per il restante 36% al servizio merci, mentre nel 1972 il rapporto era di

55 a 45. Il crescente peso relativo del servizio viaggiatori va attribuito alla sua più rapida dinamica dei ricavi unitari rispetto a quello del servizio merci. Le tariffe in Italia riescono a coprire non più del 17% a fronte del 70% della Gran Bretagna, del 50% della Francia e del 48% della Germania. La quantità di merci movimentate per ferrovia dunque resta molto bassa: attualmente la quota si ferma al 12%; si pensi che il totale delle merci trasportate su rotaia nel 1927, 58.000.000 di tonnellate, è pari a quello fatto registrare nel 1988. L'esiguità della quota di mercato detenuta dal traffico ferroviario merci appare chiara se confrontata con alcuni altri paesi: la Francia raggiunge il 27,1%, la Germania il 22,7, la Gran Bretagna il 13,5.

Da quanto detto finora appare evidente che il

²⁷ Ponti, M., "Il caso delle Ferrovie dello Statu", in id., *I trasporti e l'industria*. Bologna, Il Mulino, 1992, 105.

problema principale che caratterizza la gestione delle ferrovie in Italia è la mancanza di efficienza. Anche le cifre relative al personale confermano questa situazione: fatto 100 il numero degli agenti in Italia, ne abbiamo 72 in Gran Bretagna, 71 in Germania, 48 in Francia, da cui ne conseguono indici della produttività tecnica del lavoro, che fatto di nuovo 100 in Italia, raggiungono 173 in Gran Bretagna, 180 in Germania, 204 in Francia, nonostante che negli ultimi anni il numero assoluto dei dipendenti delle ferrovie dello Stato sia considerevolmente diminuito: dal 1985 al 1990 il personale è passato da 216.310 a 186.688 unità, ma ancora nel corso degli anni Settanta, quando avvenivano decurtazioni ovunque in Europa, gli agenti delle ferrovie dello Stato salivano da 204.241 nel 1972 a 216.568 nel 1980. Il sistema rimane in piedi dunque solo con un livello di sovvenzione, che è il più alto tra le grandi reti europee; nei fatti si verifica annualmente un semplice ripiano a piè di lista del deficit. Teniamo anche conto che attualmente la spesa pubblica destinata ai trasporti rappresenta circa il 4% del Prodotto Intero Lordo, un terzo della quale va al finanziamento delle Ferrovie dello Stato, percentuale che negli ultimi venti anni è aumentata notevolmente. Lo scacco del trasporto merci per ferrovia è acuito dalla mancanza di collegamenti con i porti. Un dato può subito dare un'idea del livello di estraneità fra porti e ferrovie: in Italia la merce, soprattutto non pregiata, che passa per i porti utilizza il treno in una misura inferiore al 2%, quando occorre ricordare che riceviamo attraverso i porti quasi il 70% delle importazioni e il 50% delle esportazioni. In particolare nel 1993 le merci importate via mare (174 milioni di tonn.) hanno infatti coperto il 68% della quantità e il 25% del valore della totalità delle merci importate; le merci esportate via mare (44 milioni di tonn.) hanno rappresentato il 50% della quantità e il 22% del valore delle merci esportate.

16. LA TRASFORMAZIONE IN SENSO PRIVATISTICO

Intorno alla metà degli anni Ottanta sono state introdotte novità di rilievo sotto il profilo organizzativo all'interno delle Ferrovie dello Stato, trasformate nel giro di qualche anno in Ente e poi

in Società per Azioni, il cui unico azionista rimane ancora il Ministero del Tesoro²⁸. Il dato nuovo è però costituito dai criteri di economicità e di efficienza richiesti a chi ha in mano il timone del sistema ferroviario. Dotato di personalità giuridica e di autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria, il nuovo Ente rappresentò il primo risultato di una vera riforma dell'amministrazione italiana nel secondo dopoguerra, aprendo anche la strada ad una nutrita serie di riforme tendenti alla privatizzazione di numerosi settori. Risale alla fine del 1991 poi il passo successivo, cioè la trasformazione in Società per Azioni, ulteriore spostamento verso una piena capacità di operare sul mercato senza inutili vincoli e al di fuori di interferenze politiche, pur mantenendo il carattere di servizio sociale, dimensione che occorre comunque salvaguardare. Si trattava evidentemente di un ulteriore spostamento dallo Stato verso il settore privato, una svolta storica che contribuiva in modo significativo allo smobilizzo del patrimonio pubblico. La nuova legge fu accompagnata anche da un pacchetto di progetti strategici, che comprendeva oltre all'Alta Velocità, anche una serie di interventi nelle aree urbane, sul trasporto locale e infine nell'ambito del trasporto merci. Altrettanto importante si è configurata la presenza dell'impresa ferroviaria in altri settori, con una diversificazione cioè dell'attività che da quella puramente di trasporto si è estesa anche ai servizi connessi, venendosi a creare in definitiva un nuovo vero e proprio gruppo industriale.

L'altro aspetto interessante è rappresentato dalla liberalizzazione di alcune tratte ferroviarie, sulle quali potranno viaggiare treni di altre imprese ferroviarie oltre a quella italiana. Nel marzo 1998 è stata definitivamente varata, a partire dal 1° gennaio 1999, la separazione contabile tra la rete e il servizio di trasporto, che permette appunto l'introduzione della concorrenza nella gestione prevista e sollecitata esplicitamente dalla normativa europea. Il cammino verso una progressiva liberalizzazione in ambito ferroviario, se riuscirà a mantenere un proprio equilibrio estraneo ad ogni infatuazione neoliberalista, non potrà che contribuire in modo significativo alla valorizzazione del ruolo delle ferrovie ovunque in Europa.

²⁸ Maggi, S., "La difficile privatisation des chemins de fer italiens (1985-1995)". *Revue d'histoire des chemins de fer*, 16-17 (1997) (numero monografico: *Les chemins de fer en temps de concurrence. Choix du XIXe siècle et débats actuels*), 190-213.

17. UNA PROSPETTIVA EUROPEA: DALLA STRADA ALLA ROTAIA?

Da quanto detto appare evidente quanto un cambiamento nell'organizzazione del sistema dei trasporti in Italia sia più che necessario. Lottica dell'integrazione europea in particolare spinge inesorabilmente verso una radicale riscrittura dei termini, in cui la rete dei trasporti si trova ad operare. Una nuova visione delle infrastrutture di trasporto, che vada verso questa direzione, occupa infatti uno dei primi posti nell'agenda delle priorità dell'Unione Europea e l'Italia non potrà che attrezzarsi per adeguarsi in tempi più brevi possibile, visto che ai trasporti è pienamente riconosciuto un ruolo strategico fondamentale. Il livello di saturazione raggiunto ormai dal traffico su gomma sta orientando i responsabili dei trasporti a livello continentale verso un recupero obbligato del trasporto su rotaia. Le direttive europee puntano alla rivitalizzazione delle ferrovie in nome di un riequilibrio complessivo dei trasporti anche in una chiave prospettica mondializzata, all'interno della quale è prevedibile un aumento costante dei flussi di traffico. Già gli scambi intracomunitari di merci del resto sono cresciuti dell'82% fra il 1983 e il 1993 ed è stato calcolato che entro il 2010 si produrrà un ulteriore

aumento del 70% nell'attuale Europa dei Quindici.

Contemperare la necessità di sviluppo economico con il rispetto ambientale e il risparmio energetico, in nome di una trasformazione equilibrata del territorio, sta diventando sempre più una parola d'ordine accettata da tutti. L'esigenza di livelli di sicurezza più elevati, che gli strumenti elettronici sono effettivamente in grado di garantire in virtù di un sempre più sofisticato trattamento dei sistemi informativi, rappresenta l'altro versante ormai irrinunciabile delle trasformazioni del sistema dei trasporti. Anche sotto il profilo economico e più marcatamente industriale una diversa strutturazione della rete dei trasporti appare un elemento cruciale. La competitività delle imprese aumenta grazie alla minor incidenza del fattore distanza, dunque all'abbattimento dei costi di trasporto e alla riduzione degli squilibri territoriali, proprio in coincidenza delle tecniche di *just in time* che richiedono nuovi adeguamenti dei sistemi logistici nelle aziende manifatturiere.

Il futuro delle ferrovie italiane è tracciato. Sta ai governi, che il paese saprà darsi, intervenire adeguatamente, rendendo l'infrastruttura ferroviaria una vera risorsa da utilizzare per lo sviluppo della nazione.