

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE, GIURIDICHE E  
STUDI INTERNAZIONALI

Corso di laurea *Quadriennale* in Scienze Politiche  
*Indirizzo Economico*



EVOLUZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO  
ITALIANO: DALLE ORIGINI ALLA ISTITUZIONE  
DELL'ENTE FERROVIE DELLO STATO SPA

*Relatore:* Prof. GIANFRANCO TUSSET

*Laureando:* FRANCO RIGATO  
matricola N. 140765/ SP

A.A. 2017/2018.

## SOMMARIO

INDICE OGGETTI GRAFICI.....	13
A B S T R A C T .....	15
INTRODUZIONE.....	21
CAPITOLO I°. NASCITA ED EVOLUZIONI DEL TRASPORTO FERROVIARIO ITALIANO NEL XVIII° SECOLO .....	
1.1. Analisi della storia economica ferroviaria italiana .....	23
1.2. Origine e iniziale diffusione su scala mondiale del trasporto ferroviario .....	23
1.2.1. L'avventura ferroviaria italiana.....	25
1.3. Nascita e sviluppo iniziale del sistema ferroviario italiano.....	26
1.3.1. Le prime ferrovie sorte negli Stati pre-unitari.....	28
1.3.2. L'unità d'Italia quale scopo principale della politica ferroviaria.....	30
1.3.3. Diverso ruolo attribuito alla ferrovia negli Stati pre-unitari.....	32
1.3.4. Estensione delle infrastrutture ferroviarie nell'Italia unita .....	32
1.3.5. Prime difficoltà finanziarie dell'Italia unita .....	33
1.3.6. Impellente necessità del riordino del sistema ferroviario italiano .....	34
1.3.7. Cause del divario tecnologico del trasporto ferroviario italiano.....	35
1.4. Il regime delle <i>Concessioni Private</i> del 1865: le <i>Grandi Reti</i> italiane .....	36
1.4.1. Effetti principali sull'economia italiana.....	39
1.4.2. Effetti sul sistema industriale italiano .....	41
1.4.3. Effetti sul settore agricolo italiano .....	44
1.4.4. Effetti sul mercato del lavoro italiano .....	45
1.4.5. Estensione della rete ferroviaria italiana nel periodo delle "Concessioni Private".	45
1.4.6. Effetti generali sugli investimenti finanziari .....	47
1.5. Le <i>Convenzioni Ferroviarie</i> italiane del 1885.....	47
1.5.1. Estensione della rete durante le <i>Convenzioni Ferroviarie</i> .....	49
1.5.2. Crisi del settore del trasporto durante le <i>Convenzioni Ferroviarie</i> .....	50
CAPITOLO II°. LA NAZIONALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO ITALIANO: L'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO DAL 1905 AL 1922 .....	
2.1. La crisi del sistema ferroviario italiano retto sulle <i>Convenzioni</i> alla fine del 1800 .....	57
2.1.1. Cause dei perduranti disservizi ferroviari sul finire dell'Ottocento .....	60
2.1.2. Lo sfacelo ferroviario: fatti storici e politici antecedenti alla nazionalizzazione del sistema ferroviario italiano.....	62
2.1.3. Rimedi caldeggiati dalla Commissione d'inchiesta per eliminare i disservizi ferroviari.....	64
2.1.4. Difficile contesto economico con cui si chiuse la parentesi della gestione privata delle ferrovie italiane .....	65
2.2. Necessità di una riforma impellente delle ferrovie italiane: i dibattiti politici e i progetti di riordino della materia tra il 1800 e il 1900.....	66
2.2.1. Il salvataggio del sistema ferroviario da parte dello Stato .....	68
2.2.2. Il Progetto Spaventa per la nazionalizzazione delle ferrovie nel 1876 .....	69
2.2.2.1. Antefatti e conseguenze politiche della bocciatura del Progetto SPAVENTA per la riforma ferroviaria .....	71

2.2.3. Necessità della riforma ferroviaria alla fine del 1800: le varie posizioni politiche in campo .....	72
2.2.3.1. Orientamenti preminenti delle parti sociali ed economiche del paese sulla necessità di riformare le ferrovie .....	75
2.2.4. Capovolgimento delle posizioni politiche agli inizi del Novecento nei riguardi della nazionalizzazione delle ferrovie.....	76
2.2.5. Problemi inerenti all'eventuale gestione autonoma di una eventuale azienda ferroviaria statale .....	76
2.2.6. Un altro tentativo di riforma ferroviaria: il Progetto TEDESCO .....	77
2.2.7. Interessi delle parti in gioco nella composizione dei vari progetti di riforma ferroviaria: la mancanza di una seria articolazione .....	79
2.3. Istituzione dell' <i>Amministrazione delle Ferrovie dello Stato</i> nel 1905: l'inizio di una nuova avventura .....	80
2.3.1. La nomina del Direttore Generale BIANCHI a capo dell' <i>Amministrazione delle FS</i> .....	82
2.3.2. Decollo delle Ferrovie Statali: la conduzione autonomistica del Direttore Generale BIANCHI fino al 1915.....	84
2.3.3. Unificazione gestionale delle Ferrovie dello Stato .....	86
2.3.4. L'ambizioso programma di investimenti di BIANCHI nel settore ferroviario .....	88
2.3.5. Dati statistici sul traffico ferroviario nel decennio 1905-1915 .....	89
2.3.6. Rotta di collisione tra i vertici aziendali delle FS e la classe politica .....	91
2.3.7. Risultati aziendali delle FS durante la gestione "BIANCHI" .....	93
2.4. Le <i>Ferrovie dello Stato</i> durante la 1° Guerra Mondiale (1915-18): istituzione del <i>Ministero dei Trasporti</i> .....	93
2.4.1. Creazione nel 1916 del Ministero dei Trasporti Ferroviari e della Marina Mercantile .....	94
2.4.2. L'insostituibile ruolo delle ferrovie durante il periodo bellico .....	95
2.4.3. Programmi di investimento delle Ferrovie dello Stato nel periodo bellico dal 1915 al 1918.....	96
2.4.4. Vicende politiche delle FS durante il periodo bellico: i contrasti perduranti tra BIANCHI e la classe politica .....	96
2.4.5. Evoluzione del traffico ferroviario durante il conflitto .....	98
2.4.6. Conclusione della 1° Guerra Mondiale 1915-18: i gravi danni riportati dalle infrastrutture ferroviarie italiane.....	99
2.5. Le <i>Ferrovie dello stato</i> e la difficile ripresa economica del dopoguerra (1918-1922) 100	
2.5.1. Precaria situazione economica e finanziaria delle FS nel dopoguerra.....	101
2.5.2. Politica degli investimenti delle FS nel dopoguerra .....	102
2.5.3. Evoluzione della rete e del traffico ferroviario nel periodo 1918 - 1922 del dopoguerra.....	103
2.5.4. Mutamenti organizzativi all'interno delle Ferrovie dello Stato nel dopoguerra ...	103
2.6. Capovolgimenti istituzionali e politici dell'Italia nel 1922: i profondi cambiamenti in vista per le <i>Ferrovie dello Stato</i> .....	105

## CAPITOLO III°. IL VENTENNIO FASCISTA: ALTERNE VICENDE DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO DAL 1922 AL 1945 111

3.1. L'immediato <i>dopoguerra</i> accompagnato da disservizi e scioperi: il <i>Fascismo</i> al potere .....	111
3.1.1. La tumultuosa Gestione CROVA: concessione delle otto ore lavorative nelle FS, e conseguente allargamento della pianta organica .....	113
3.1.2. L'inasprimento nel 1922 delle agitazioni sindacali dei ferrovieri.....	114

3.1.3. L'avvento politico del Regime Fascista.....	115
3.1.4. Nascita dell'organismo internazionale UIC, precursore dell'Europeismo Ferroviario .....	116
3.2. La prima fase della trasformazione aziendale delle <i>FS</i> imposta dal <i>Governo Fascista</i> : nomina del <i>Commissario Straordinario</i> , e primi drastici provvedimenti.....	117
3.2.1. Massiccia espulsione dei ferrovieri in esubero: prime discriminazioni politiche aziendali .....	121
3.2.2. L'assillante ingerenza politica fascista nelle vicende dell'Amministrazione delle <i>FS</i> .....	123
3.2.3. Esordio liberista del Governo Fascista: riaffidamento parziale della gestione ferroviaria alle Società Private, e successivo ripensamento politico .....	124
3.3. La seconda fase della trasformazione aziendale delle <i>FS</i> imposta dal <i>Governo Fascista</i> : istituzione del <i>Ministero delle Comunicazioni</i> , e riorganizzazione dei <i>Servizi</i> .....	127
3.3.1. L'Organigramma del nuovo ordinamento aziendale dell'Amministrazione delle <i>FS</i> durante la vita del Ministero delle Comunicazioni.....	131
3.3.2. Principali provvedimenti aziendali adottati dal Ministro delle Comunicazioni CIANO .....	132
3.3.3. Altri provvedimenti minori impartiti durante la vita del Ministero delle Comunicazioni.....	134
3.3.4. Provvedimenti normativi adottati durante il Fascismo per arginare la dilagante concorrenza automobilistica.....	135
3.4. Situazione finanziaria dell' <i>Amministrazione delle FS</i> , e andamento del traffico ferroviario dal 1922 al 1940.....	137
3.5. Ammodernamento tecnologico e infrastrutturale ferroviario portato a compimento durante il <i>Ventennio Fascista</i> .....	142
3.5.1. Adozione di innovativi Sistemi di Circolazione per lo snellimento del traffico ferroviario.....	146
3.5.2. Miglioramenti tecnici apportati per contrastare la concorrenza automobilistica..	146
3.5.3. Rinnovamento del Parco Trazione durante il Ventennio Fascista .....	147
3.5.4. Rinnovo del Parco Rotabile e miglioramento del servizio offerto nel Ventennio Fascista.....	148
3.5.5. Le ferrovie della Città del Vaticano .....	149
3.6. L'adozione della <i>Trazione Elettrica</i> in Italia: una intuizione rivelatasi fondamentale nel futuro del trasporto ferroviario .....	150
3.6.1. Prima fase della sperimentazione in Italia della Trazione Elettrica ferroviaria....	152
3.6.1.1. Scelta sperimentale del sistema di alimentazione a CA Corrente Alternata Trifase nella Trazione Elettrica .....	157
3.6.2. Seconda fase dell'estensione dell'elettificazione sulla rete ferroviaria principale con il sistema a CA Trifase .....	158
3.6.2.1. Gravi problemi tecnici irrisolti emersi con la Trazione Elettrica a CA Trifase .....	160
3.6.2.2. Il rivoluzionario esperimento di Trazione Elettrica a CA Trifase sulla linea Roma - Sulmona .....	162
3.6.3. Terza fase della Trazione Elettrica: dismissione della CA Trifase, ed adozione del rivoluzionario sistema a Corrente Continua CC.....	163
3.6.3.1. Vantaggi e svantaggi tecnici ed economici offerti dal sistema di trazione elettrica a Corrente Continua CC, rispetto ad altri sistemi di trazione .....	165
3.6.4. Statistiche dell'estensione dell'elettificazione in Italia .....	168
3.7. La partecipazione italiana alla 2° Guerra Mondiale: coinvolgimento bellico delle <i>FS</i> .....	169

3.7.1. Celebrazione fascista nell'Ottobre 1939 del 1° Centenario delle ferrovie italiane (1839 - 1939).....	170
3.7.2. Entrata ufficiale dell'Italia nella 2° Guerra Mondiale: prime ripercussioni sul sistema ferroviario .....	171
3.7.3. Lo sbarco Alleato in Sicilia: drammatiche conseguenze sul sistema ferroviario italiano dei primi bombardamenti aerei .....	173
3.7.4. Destituzione del Governo Fascista e insediamento del Governo BADOGLIO: la militarizzazione del personale ferroviario .....	175
3.7.5. L'Italia divisa durante il conflitto mondiale: le due Direzioni Ferroviarie di Verona e di Salerno .....	175
3.7.6. Apertura della seconda gestione straordinaria delle FS: primi sviluppi, e soppressione del Ministero delle Comunicazioni .....	177
3.7.7. Chiusura della 2° Guerra Mondiale per l'Italia: la fine dell'incubo fascista .....	181
3.7.7.1. Statistiche dell'impegno militare delle ferrovie italiane durante la 2° Guerra Mondiale.....	181
3.7.7.2. Statistiche della distruzione ferroviaria alla fine del conflitto mondiale .....	182
3.7.8. Chiusura della seconda gestione straordinaria: ripresa della piena funzionalità operativa dell'Amministrazione delle FS .....	184
3.8. <i>Primo dopoguerra</i> e imminente <i>Ricostruzione Ferroviaria</i> : primi mutamenti istituzionali - politici dell'Italia. ....	185
3.8.1. La tempestiva ricostruzione ferroviaria: l'apporto fondamentale del Direttore Generale delle FS DI RAIMONDO e del Ministro dei Trasporti CORBELLINI .....	187
3.8.2. Primi sviluppi e successive evoluzioni del trasporto ferroviario nel periodo della ricostruzione .....	188

**CAPITOLO IV°. LA RICOSTRUZIONE, E LA FORMULAZIONE DEI PODEROSI PIANI POLIENNALI FERROVIARI DOPO LA 2° GUERRA MONDIALE: DALL'IMPATTO DELLA MOTORIZZAZIONE DI MASSA FINO AL 1985, CON LA CHIUSURA DI OTTANTA ANNI DI GESTIONE DELL'AZIENDA AUTONOMA FS.....** 193

4.1. La situazione della rete ferroviaria italiana poco prima della 2° Guerra Mondiale ....	193
4.1.1. Il resoconto dei danni subiti dalla ferrovia alla fine della guerra .....	194
4.2. Le due fasi operative della Ricostruzione Ferroviaria .....	196
4.2.1. La dirigenza centrale dell'Azienda Autonoma FS durante la ricostruzione.....	196
4.2.1.1. La carriera professionale e politica di CORBELLINI.....	197
4.2.1.2. La sbrigativa ricostruzione ferroviaria operata da CORBELLINI.....	199
4.2.2. La 1° Fase operativa della Ricostruzione (Prima Fase accelerata: 1945 - 1951): dal primo riattamento della rete (1945 - 1947) al riassetto totale (1948 - 1951) .....	200
4.2.2.1. Le prime difficoltà gestionali delle imprese ferroviarie alla fine della 1° Fase della Ricostruzione.....	205
4.2.2.2. L'Anno Santo del 1950: l'occasione del riscatto per le Ferrovie dello Stato	206
4.2.3. La questione del taglio dei "Rami Secchi": i danni irreversibili causati al sistema economico italiano.....	207
4.2.4. Le statistiche dell'Azienda Autonoma FS nel 1951: la comparazione dei dati alla fine della 1° Fase della Ricostruzione.....	208
4.2.5. La 2° Fase operativa della Ricostruzione: dall'assestamento al potenziamento della rete (1952 - 1961).....	209
4.2.5.1. La 2° Fase della Ricostruzione: l'assestamento delle ferrovie con l'attuazione del Programma di Opere Straordinarie nel 1952 .....	211
4.2.5.2. Le difficoltà gestionali delle Ferrovie dello Stato alla fine della 2° Fase della Ricostruzione .....	213

4.2.6. Le statistiche dell’Azienda Autonoma FS nel 1955: l’analisi della situazione aziendale.....	214
4.2.7. Le statistiche dell’Azienda Autonoma FS nel 1955: la situazione del personale.....	215
4.2.8. La fine della 2° Fase della Ricostruzione: il potenziamento delle ferrovie tramite il 1° Piano quinquennale (1957 - 1961).....	216
4.2.9. Le statistiche dell’Azienda Autonoma FS nel 1961: lo stato di salute dell’azienda .....	217
4.3. Il rimodernamento delle ferrovie: l’elaborazione dei <i>Piani di Sviluppo poliennali</i> ....	218
4.3.1. Il rinnovamento totale dell’Azienda Autonoma FS durante l’attuazione del 1° Piano decennale (1962 – 1972): le due fasi operative del 2° Piano quinquennale (1962 - 1966), e del 3° Piano quinquennale (1967 - 1972).....	219
4.3.1.1. Il rimodernamento delle Ferrovie dello Stato: lo stato dei lavori effettuati con i Piani Poliennali (1957 – 1972). .....	221
4.3.1.2. Le difficoltà connesse con l’attuazione dei tre Piani quinquennali.....	224
4.3.1.3. I provvedimenti migliorativi adottati dalla Dirigenza Aziendale FS, fuori dai Piani poliennali .....	225
4.3.2. Le statistiche dell’Azienda Autonoma FS nel 1965 e a ridosso del 1970: il trend del trasporto viaggiatori e merci.....	227
4.3.3. Le statistiche dell’Azienda Autonoma FS nel 1973: l’andamento del traffico ....	229
4.3.3.1. Le statistiche dell’Azienda Autonoma FS nel 1973: la difficile situazione gestionale, e la situazione del traffico .....	230
4.3.3.2. Le statistiche dell’Azienda Autonoma FS nel 1973: la gestione aziendale e la Relazione Aziendale .....	232
4.3.4. Il rinnovamento totale dell’Azienda Autonoma FS: l’ attuazione del Piano Ponte (1973 – 1975) di aggancio tra il 1° e l’eventuale 2° Piano decennale .....	234
4.3.5. Il rinnovamento totale dell’Azienda Autonoma FS: il 1° Piano Generale dei trasporti del 1976 e i rimedi auspicati.....	235
4.3.6. Il rinnovamento totale dell’Azienda Autonoma FS: la preparazione del Programma Integrativo [(1980 - 1985) – 1990)].....	237
4.3.6.1. L’ attuazione del Programma Integrativo (1980 - 1985): il meccanismo perverso dei finanziamenti a pioggia .....	239
4.4. Dall’invenzione del motore a scoppio alla sua applicazione nell’automobile .....	242
4.4.1. L’apporto determinante dell’automobile alla 1° Guerra Mondiale.....	243
4.4.2. L’espansione dell’automobile dopo la 1° Guerra Mondiale.....	244
4.4.3. La estrema vulnerabilità della ferrovia durante la 2° Guerra Mondiale.....	245
4.4.4. Il declino del trasporto ferroviario subito dopo la 2° Guerra Mondiale: la temibile concorrenza dell’automobile, e dell’aereo .....	246
4.4.5. L’automobile quale bene strumentale di consumo negli anni ‘50 .....	248
4.5. L’inarrestabile trend della motorizzazione di massa dal secondo dopoguerra: la perdita del monopolio del trasporto ferroviario .....	250
4.5.1. Il confronto degli investimenti tra gomma e ferro a ridosso degli anni ‘50 e fino agli anni ‘80.....	251
4.5.1.1. Il confronto tra la dotazione della rete ferroviaria, e lo sviluppo progressivo della rete stradale e autostradale dopo il Boom Economico degli anni ‘60 .....	255
4.5.2. La concorrenza dell’automobile all’origine della nazionalizzazione delle imprese private ferroviarie nel mondo industrializzato .....	256
4.5.3. Dal Boom Economico degli anni ‘60, alla fine degli anni ‘90: il confronto diretto dei dati sulla mobilità tra ferrovie e altre modalità di trasporto .....	256
4.5.4. Dal Boom Economico degli anni ‘60, alla fine degli anni ‘90: l’evoluzione del parco automezzi, e l’uso intensivo del trasporto motorizzato collettivo .....	257

4.6. La crisi petrolifera mondiale del 1973/74: l'impennata della domanda di trasporto ferroviario negli anni '70 e '80 .....	258
4.6.1. Le associazioni ambientaliste negli anni '70 e '80: la riscoperta del treno per contrastare l'austerità .....	261
4.6.2. L'Integrazione delle varie modalità di trasporto: un modo rivoluzionario ed efficiente di ripensare la mobilità al cospetto dell'austerità.....	262
4.6.2.1. L'Integrazione delle varie Modalità di Trasporto in Italia: dal timido avvio, alle recenti esperienze .....	263
4.7. L'innovazione tecnologica per contrastare la crisi gestionale dell' <i>Azienda Autonoma FS</i> , verso la seconda metà del XX° secolo .....	264
4.7.1. Le Direttissime Ferroviarie: un apporto fondamentale all'evoluzione tecnologica dell' <i>Azienda Autonoma FS</i> .....	265
4.7.2. La simbiosi necessaria tra i due concetti evolutivi dell'Alta Velocità e dell'Alta Capacità' .....	266
4.7.2.1. Le reti specializzate ad AV // AC e l'esperienza italiana: la transizione da un semplice sistema ad Alta Capacità, ad un sistema combinato con l'Alta Velocità ....	268
4.7.3. Il Trasporto Merci mondiale in ferrovia: l'evoluzione e le statistiche globali dalla nascita, e fino agli anni '80 .....	269

**CAPITOLO V°. IL PERIODO DELLE GRANDI RIFORME ISTITUZIONALI DELLE FERROVIE DELLO STATO (1985 - 1997): IL LENTO E CONTINUO PROCESSO RIFORMISTA. LA TRANSIZIONE VERSO L'ENTE PUBBLICO ECONOMICO FS (1985), SINO ALLE SOGLIE DELL'ENTE SPA (1992) .....**

5.1. L'origine privata delle ferrovie in Italia, dal 1839. Il loro successivo convogliamento nell' <i>Amministrazione Autonoma FS</i> nel 1905, per sopravvenute difficoltà finanziarie .....	273
5.1.1. La Nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana, nel 1905. La gravosa eredità ricevuta dalle leggi sulle Convenzioni Ferroviarie private del 1885 .....	275
5.1.2. L'organizzazione aziendale dell' <i>Amministrazione Autonoma FS</i> , mantenuta inalterata dal 1905 al 1985. L'Integrazione Verticale - Funzionale delle grandi imprese industriali; secondo il Modello Fordista - Taylorista .....	276
5.1.3. Il Periodo Fascista italiano, dal 1922 al 1942. La drastica limitazione dell'autonomia gestionale, imposta dal Regime all' <i>Amministrazione Autonoma FS</i> ...	277
5.2. La drammatica situazione finanziaria dello Stato italiano dopo la 2° Guerra Mondiale. Lo sbilanciamento negli investimenti a favore del trasporto su gomma: lenta e inesorabile crisi del trasporto ferroviario.....	278
5.2.1. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2° Guerra Mondiale: considerazioni generali sulla drammatica situazione commerciale e finanziaria aziendale .....	280
5.2.1.1. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2° Guerra Mondiale: il trasporto a sottocosto .....	283
5.2.1.2. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2° Guerra Mondiale: le commesse pubbliche .....	284
5.2.1.3. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2° Guerra Mondiale: il contenimento tariffario.....	285
5.2.1.4. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2° Guerra Mondiale: il rigonfiamento della pianta organica.....	287
5.2.1.5. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato dopo la 2° Guerra Mondiale: l'assunzione degli Esonerati Politici, nell'immediato dopoguerra .....	290
5.2.2. La consistenza del personale delle Ferrovie dello Stato: dal Dopoguerra, fino al debutto dell'Ente Pubblico Economico FS nel 1985 .....	290

5.2.3. L'Amministrazione Autonoma FS: i dati statistici più significativi in 80 anni di attività .....	291
5.2.4. La crisi più difficile affrontata dall'Azienda Autonoma FS nella sua lunga storia: il periodo intercorrente dagli anni '70, agli anni '80. La necessità impellente di riforme strutturali .....	293
5.3. L'elaborazione dei vari progetti di riforma delle <i>Ferrovie dello Stato</i> : un percorso di studio estremamente tormentato.....	294
5.3.1. I vari progetti di riforma delle Ferrovie dello Stato del Dopoguerra: dalla Commissione SEVERI del 1950, fino alla epocale Legge dello Stato n° 210/1985 .....	295
5.3.2. Le continue ingerenze politiche nella gestione della macchina aziendale, durante l'elaborazione dei vari progetti di riforma .....	299
5.4. <i>L'Amministrazione Autonoma FS</i> nel secondo Dopoguerra: l'attuazione di alcune miniriforme secondarie. La necessità impellente negli anni '70 di procedere alla riforma istituzionale .....	302
5.4.1. Il periodo a ridosso della Riforma Istituzionale del 1985: gli sperperi di Stato , a copertura del deficit delle reti ferroviarie italiane .....	304
5.4.2. La pressione esercitata dalla Politica Comunitaria dei trasporti, alla base del ripensamento istituzionale delle Ferrovie dello Stato: la Decisione CEE n° 327/1975 .....	305
5.4.3. I lavori preparatori della Legge dello Stato n° 210/1985: i tre filoni ideologici che ispirarono il disegno di riforma del nuovo Ente Pubblico Economico FS.....	307
5.4.4. Il varo dell'estenuante riforma delle Ferrovie dello Stato. La svolta gestionale, dopo ottanta (80) anni di vita dell'Amministrazione Autonoma FS .....	310
5.4.4.1. La Legge dello Stato n° 210 del 1985. L'emersione di problematiche del tutto impreviste, e rimaste irrisolte anche nel seguito.....	311
5.5. Il <i>Disegno di legge SIGNORILE</i> , sfociante nell'approvazione della Legge dello Stato n° 210/1985: la nascita dell' <i>Ente Pubblico Economico FS</i> .....	313
5.5.1. La Legge dello Stato n° 210/1985: il traghettamento delle Ferrovie dello Stato, dalla sfera pubblica a quella privata. ....	316
5.5.2. La legge n° 210/1985, anticipatrice della Direttiva CEE n° 440/1991. La transizione della titolarità della Rete Ferroviaria e del Servizio di Trasporto, sotto il diretto controllo del nuovo Ente Pubblico Economico FS.....	317
5.5.3. L'analisi del contenuto normativo della Legge dello Stato n° 210/1985 .....	319
5.5.4. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS: imposizione tariffaria, diversificata per il Trasporto Merci e Viaggiatori.....	320
5.5.5. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS: la redazione del nuovo Sistema Contabile, conformato pienamente ai principi privatistici.....	321
5.5.6. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS: la nomina dei nuovi vertici aziendali ....	323
5.5.6.1. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS. Prime deliberazioni del nuovo CdA, sullo studio di fattibilità del sistema ferroviario italiano ad AV // AC .....	324
5.5.7. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS, e la nuova Macrostruttura Organizzativa del 1986: confronti puntuali con la vecchia struttura amministrativa .....	325
5.5.8. Le aspettative eccessivamente ottimistiche, riposte con il nuovo corso aziendale. La strombazzata Autonomia Gestionale, stravolta dall'imperterrita egemonia della classe politica.....	330
5.5.9. I cambiamenti gestionali di facciata, intervenuti con la trasformazione istituzionale delle Ferrovie dello Stato. La chiusura burrascosa della Gestione LIGATO .....	332
5.6. Il commissariamento straordinario dell' <i>Ente Pubblico Economico FS</i> : la <i>Gestione SCHIMBERNI</i> , dal dicembre/1988 al giugno/1990.....	335
5.6.1. Il rivoluzionario Piano SCHIMBERNI: le tre fondamentali linee guida dell'improcrastinabile risanamento aziendale .....	336



5.6.2. Lo sfolto del personale ferroviario in eccesso: l'utilizzo sconsigliato degli esodi incentivati su base volontaria .....	339
5.6.3. Gli effimeri preparativi di SCHIMBERNI ad un'imminente ed epocale riforma, secondo il modello della Società per Azioni .....	340
5.6.4. L'abbandono definitivo dell'anacronistico Modello Aziendale Funzionale del 1905 (parzialmente riabilitato con modifiche nel 1986) .....	342
5.6.4.1. Il compimento fattivo della riorganizzazione aziendale, predisposta dal dimissionario SCHIMBERNI. Il varo postumo del nuovo Modello Divisionale Line - Staff .....	344
5.6.4.2. I cambiamenti tangibili, intervenuti col nuovo Modello Divisionale Line - Staff del 1990: diversità profonde, rispetto al vecchio Modello Funzionale del 1905 .....	347
5.6.5. I contrasti insanabili di SCHIMBERNI, nei confronti della collusa classe politica .....	348
5.6.5.1. Le sensazionali contromosse di SCHIMBERNI, allo strapotere ingerente della classe politica.....	349
5.6.6. Le dimissioni forzate di SCHIMBERNI, col conseguente drastico ridimensionamento dell'autonomia gestionale. Il ritorno di esperienza con Riccardo BIANCHI, primo Direttore Generale dell'Azienda Autonoma FS .....	351
5.6.6.1. Le ultime agitate fasi di vita dell'Ente Pubblico Economico FS: il passaggio di testimone da SCHIMBERNI a NECCI, con la stipula del CCNL 1990 - 92 .....	352
5.6.7. L'aumento della produttività aziendale, perseguita attraverso l'incentivazione degli esodi volontari. La dinamica perversa dell'aumento del costo del lavoro.....	353
5.6.7.1. I dati statistici aziendali nello scorcio di vita dell'Ente Pubblico Economico FS. Le aspettative ottimistiche deluse dai pessimi risultati gestionali .....	354
5.6.8. L'avvio di una nuova coscienza innovativa, nel modo di ripensare il sistema dei trasporti: a dispetto della crescita dell'ingerenza politica .....	357

**CAPITOLO VI°. IL PERIODO DELLE GRANDI RIFORME ISTITUZIONALI DELLE FERROVIE DELLO STATO (1985 - 1997): IL LENTO E CONTINUO PROCESSO RIFORMISTA. LA TRANSIZIONE VERSO L'ENTE FS SPA (1985), SINO ALLE SOGLIE DELLA DIVISIONALIZZAZIONE (1997) .....**

6.1. La moda imperante della Privatizzazione delle imprese pubbliche, erogatrici di servizi collettivi. La brusca imposizione della <i>Politica Comunitaria</i> , per il contenimento della spesa pubblica .....	363
6.1.1. La transizione impercettibile dall'Ente Pubblico Economico FS, verso l'Ente FS SpA La Separazione Contabile - Gestionale, in conformità alla fondamentale Direttiva CEE n° 440/1991 .....	364
6.1.2. Le tappe normative essenziali del processo di concepimento e formazione del nuovo Ente FS SpA .....	366
6.1.3. L'epocale trasformazione nella forma della Società per Azioni FS portata a compimento finale da NECCI. Le prime positive reazioni politiche e sindacali .....	368
6.1.4. Le prime fasi di vita del nuovo Ente FS SpA La nomina dei vertici aziendali, con la riconferma dell'Amministratore Delegato NECCI.....	370
6.1.5. Il Piano d'Impresa (1993-2000): gli inediti rapporti contrattuali scaturenti tra lo Stato e l'Ente FS SpA Il raggiungimento del solo risanamento contabile, verso la fine del 1995 .....	372
6.1.6. La riorganizzazione aziendale del 1993, nel nuovo corso dell'Ente FS SpA: il primo timido avvio della Direttiva CEE n° 440/1991 .....	374

6.1.7. L'Atto di Concessione in favore del nuovo Ente FS SpA: il Decreto del Ministro dei Trasporti DMT n° 225 – T / 1993.....	375
6.1.7.1. Il Piano d'Impresa, negli intenti dell'Atto di Concessione n° 225 – T / 1993: la naturale convergenza tra il Contratto di Servizio Pubblico, e il Contratto di Programma .....	377
6.1.7.2. L'impatto delle Leggi Finanziarie sul nuovo Piano d'Impresa. Il coinvolgimento diretto dello Stato, in vista della Separazione Gestionale tra l'Infrastruttura e il Servizio di Trasporto .....	379
6.1.8. Il Contratto di Servizio Pubblico, nelle previsioni dell'Atto di Concessione n° 225 – T / 1993 .....	381
6.1.8.1. La compensazione degli oneri derivanti dagli Obblighi di Servizio Pubblico, secondo quanto previsto dallo stesso contratto .....	382
6.1.8.2. La qualità nell'offerta del Servizio Pubblico, secondo quanto previsto nello stesso contratto .....	384
6.1.9. Il Contratto di Programma, secondo quanto disposto dall'Atto di Concessione n° 225 – T / 1993.....	386
6.1.9.1. La rivoluzione apportata dal Contratto di Programma (1994 - 2000), in stretta aderenza alle Normative Comunitarie: le prime importanti conseguenze .....	387
6.1.9.2. Il Contratto di Programma (1994-2000): l'utilizzo di appositi criteri contabili per la redazione del bilancio, in ottemperanza all'imminente Separazione Contabile .....	389
6.1.9.3. La Carta della Mobilità e dei Servizi Pubblici: i doveri delle imprese erogatrici di Servizi Pubblici di trasporto .....	390
6.1.10. Le performances allettanti nella prima fase di vita dell'Ente FS SpA. Il periodo gestionale dal 1992, fino al 1995.....	391
6.1.11. Gli effetti devastanti delle varie campagne di prepensionamento volontario dei ferrovieri. Il ricorso smodato al lavoro straordinario.....	393
6.1.11.1. Il costo dei prepensionamenti selvaggi scaricati sulla collettività: il mero raggiungimento di un effimero incremento nella produttività .....	395
6.1.11.2. La valorizzazione delle professioni, e la ridefinizione delle carriere. Altro pesante fallimento del nuovo corso aziendale .....	395
6.1.11.3. L'abbassamento preoccupante della sicurezza nell'esercizio ferroviario. Tragica conseguenza dell'esasperata ristrutturazione dell'Ente FS SpA.....	397
6.1.12. L'ennesima modifica della struttura organizzativa dell'Ente FS SpA, nel 1996.....	398
6.1.12.1. Le due Direzioni di Gruppo, nella nuova struttura organizzativa dell'Ente FS SpA .....	399
6.1.12.2. La creazione delle sette Direzioni di Area, nella nuova struttura organizzativa dell'Ente FS SpA .....	399
6.2. L'esautorazione giudiziaria di NECCI: l'avvicendamento del nuovo <i>Amministratore Straordinario</i> CIMOLI, nel 1996.....	400
6.2.1. La Divisionalizzazione, introdotta nel rivoluzionario Piano d'Impresa (1997 - 2000) di CIMOLI. Alla ricerca spasmodica del raggiungimento di obiettivi economici rilevanti .....	402
6.2.1.1. Le nuove sfide da affrontare nel mercato dei trasporti: la Liberalizzazione, la Concorrenza, e la Regionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale TPL.....	403
6.2.2. La Separazione Contabile - Gestionale, insita nel Modello Divisionale. Proiezione necessaria verso la Separazione Societaria, e l'eventuale Separazione Proprietaria .....	403
6.2.2.1. L'azione tracimante di CIMOLI impressa con la Separazione Societaria. L'ostilità delle Organizzazioni Sindacali e della Classe Politica al compimento della conseguente Separazione Proprietaria .....	405

6.2.3. Le statistiche dell'Ente FS SpA dal 1995 al 2000, durante la vigenza del Piano d'Impresa CIMOLI (1997 - 2000).....	406
6.2.4. Le problematiche di lungo corso, presenti anche durante la Gestione CIMOLI ..	407
6.2.5. L'inapplicata Direttiva PRODI del 1997. La riconfigurazione dell'Ente FS SpA verso la nuova economia di mercato, in adeguamento alla Direttiva CEE n° 440/1991	408
6.2.6. La creazione delle prime Società per Azioni all'interno della Holding FS SpA: primo timido avvio della Societarizzazione, con la nascita della Divisione Infrastruttura nel 1998.....	409
6.2.7. La Direttiva D'ALEMA del 1999: l'avvio fattivo del Processo di Divisionalizzazione.....	410
6.2.7.1. Il mutamento della Macrostruttura Organizzativa nel 1999, secondo l'approccio della Divisionalizzazione. La creazione delle Divisioni Operative, specializzate per missione, all'interno della Holding Ente FS SpA .....	411
6.2.7.2. I dettami del nuovo Modello Divisionale: l'exasperazione dei singoli compiti individuali, portati al massimo termine. La competizione distruttiva tra lavoratori...	413
6.3. Il soggetto istituzionale Stato, al cospetto del Mercato dei Trasporti: suo triplice ruolo, nel contesto inedito disegnato dalle <i>Normative Comunitarie</i> .....	414
6.3.1. L'assunzione contestuale del triplice ruolo del soggetto istituzionale Stato, nei riguardi del Mercato dei Trasporti: le evidenti contraddizioni di base .....	416
6.3.2. Il controverso ruolo dello Stato, come Azionista di Riferimento. I motivi della rinuncia esplicita all'esercizio di questa basilare funzione istituzionale .....	417
6.3.3. La Politica Comunitaria, esternata col Trattato di Maastricht nel 1993: l'imposizione del contenimento della Spesa Pubblica interna .....	419
6.4. Le motivazioni ideologiche alla base dell'avvio della <i>Politica Comunitaria dei trasporti</i> in Europa.....	420
6.4.1. Dal Trattato di Roma nel 1957, ai giorni nostri: il lento e inarrestabile cammino dell'attuale Unione Europea UE.....	422
6.4.2. La Liberalizzazione, e la Concorrenza: ingredienti necessari per l'apertura al mercato delle Imprese Ferroviarie. L'estrinsecazione della politica comune del trasporto .....	424
6.4.3. La Commissione Europea dei Trasporti: organismo della politica comune, preposto all'emanazione delle Normative Comunitarie. Le nuove opportunità da cogliere sul mercato .....	426
6.4.4. La politica comune dei trasporti: atteggiamenti più duttili del Parlamento Europeo, rispetto alla Commissione Europea dei Trasporti.....	428
6.4.5. La politica comune dei trasporti: gli esordi ufficiali, con la presentazione nel 1961 del monumentale Memorandum.....	429
6.4.6. La politica comune in tema di trasporto. La Decisione CEE n° 271/1965: le prime linee concrete di indirizzo .....	430
6.4.7. La fondamentale questione degli Obblighi di Servizio Pubblico: il quadro generale delineato dalle esordienti Normative Comunitarie .....	431
6.4.7.1. Gli Obblighi di Servizio Pubblico. La spinosa questione, affrontata nuovamente dal successivo Regolamento CEE n° 1.191/1969 .....	432
6.4.8. La politica comune dei trasporti: il Regolamento CEE n° 1.192/1969 .....	434
6.4.9. Il Regolamento CEE n° 1.107/1970: gli aiuti erogati alle Imprese Pubbliche dallo stato, in adempimento agli Obblighi di Servizio Pubblico .....	435
6.4.10. L'emanazione di Normative Comunitarie di importanza minore, nel periodo d'ombra dal 1970 al 1991 .....	436
6.4.11. La rivoluzionaria Direttiva CEE n° 440/1991: uno spiccato salto di qualità nella politica comune dei trasporti .....	438

6.4.11.1. Le prime grosse difficoltà riscontrate nel processo di internalizzazione della Direttiva CEE n° 440/1991. La profonda disomogeneità nei sistemi ferroviari europei .....	441
6.4.12. I rigidi criteri stabiliti dalla Direttiva CEE n° 18/1995: il rilascio delle Licenze Ferroviarie alle aspiranti Imprese Ferroviarie IF.....	443
6.4.13. La Direttiva C.E.E N° 19/1995: la ripartizione disciplinata della Capacità Infrastrutturale .....	443
6.4.14. Le Direttive CEE n° 12 – 13 - 14/1995. Ulteriori Normative Comunitarie a integrazione della Direttiva CEE n° 440/1991 .....	444
6.4.15. L’emanazione dei Libri Bianchi (dal 1992), e dei Libri Verdi (dal 1995): i futuri orientamenti della Politica Comunitaria, in tema di trasporto .....	445
6.4.16. La perentoria ridefinizione dello Stato, nel suo ruolo di Azionista di Riferimento. Le prime difficoltà incorse nel mercato, dopo l’avvio della Liberalizzazione e della Concorrenza.....	446
 CONCLUSIONE.....	 457
 B I B L I O G R A F I A G E N E R A L E .....	 459
Bibliografia Cartacea .....	459
Bibliografia SitoGrafica.....	462



## INDICE OGGETTI GRAFICI

Figura 1: Le ferrovie della penisola italiana alla proclamazione del Regno d'Italia, (17/Marzo/1861); T. pag.33.....	53
Figura 2: Le ferrovie della penisola italiana nel 1870 (Concessioni Ferroviarie del 1865); T. pag. 36.....	53
Figura 3: Le ferrovie presenti in Italia nel 1885 (Convenzioni Ferroviarie del 1885); T. pag.47 .....	55
Figura 4: La rete ferroviaria italiana presente nel 1905 (Azienda Autonoma FS); T. Pag. 83 .....	109
Figura 5: La rete ferroviaria italiana al 1955: taglio dei “rami secchi” (Azienda Autonoma FS); T. pag. 207.....	271
Organigramma 1: Amministrazione Autonoma FS (07/luglio/1907); Integrazione gerarchica di tipo Verticale – Funzionale; T. p. 92.....	107
Organigramma 2: Organigramma dell’Amministrazione Autonoma FS durante il Ventennio Fascista (22/Maggio/1924); T. pag. 132.....	191
Organigramma 3 Organigramma dei Servizi Centrali dell’Amministrazione Autonoma FS	277
Organigramma 4: Organigramma dell’Ente Pubblico Economico FS (12/Nov/1986) Modello Semi Funzionale; T. pag. 325 .....	359
Organigramma 5: Organigramma Ente Pubblico Economico FS (25/Ott/1990): Modello Divisionale “Line-Staff”; T. pag. 342 .....	361
Organigramma 6: Organigramma Ente FS SpA (26/marzo/1993); Modello Divisionale per Area; T. Pag.374.....	449
Organigramma 7: Organigramma Holding Ente FS SpA (04/marzo/1996); Evoluzione societaria con Divisione per Area d’Affari; T. pag. 399 .....	451
Organigramma 8: Prima Divisionalizzazione Ente FS SpA Piano Impresa CIMOLI (10/Maggio/1999); T. pag. 411 .....	453
Organigramma 9: Prime fasi Societarizzazione Ente FS SpA Piano Impresa CIMOLI (Giugno/2000 – Luglio/2001); T. pag. 413.....	455
Tabella 1: Andamento del traffico ferroviario 1905 – 1930 (Azienda Autonoma FS) .....	91
Tabella 2: Treni Militari effettuati nel triennio dal 1915 - 1918.....	98
Tabella 3: Tabella: Bilanci Aziendali 1922 – 1926.....	138
Tabella 4: Andamento del traffico viaggiatori e merci 1922 – 1926 .....	139
Tabella 5: Andamento del traffico viaggiatori e merci 1927–1931 .....	140
Tabella 6: Andamento Bilanci aziendali 1927–1940 .....	140
Tabella 7: Andamento del traffico viaggiatori e merci 1942 – 1946 .....	189
Tabella 8: Situazione della Rete ferroviaria italiana elettrificata al 31/Dicembre/1974 .....	230
Tabella 9: Statistiche generali dell’Azienda Autonoma FS nell’arco di 80 anni di vita (1905 – 1985).....	292
Tabella 10: Alcune performances dell’Ente Pubblico Economico FS negli ultimi suoi anni di vita .....	356
Tabella 11: Performances nei primi anni di vita dell’Ente FS SpA: 1992 – 1995.....	393
Tabella 12: Dati statistici FS dal 1995 al 2000 (Piano d’Impresa CIMOLI).....	407
Tavola 1: Proposte di Legge di riforma in 35 anni .....	296



## ABSTRACT

### **Presentazione**

Nella qui presente tesi si parla del trasporto ferroviario italiano, al cospetto della sua evoluzione economica politica e tecnologica, intercorsa nel periodo storico che abbraccia il XVIII° secolo (con la nascita delle prime ferrovie mondiali), per arrivare fino al 1997 (alle soglie della rivoluzionaria *Divisionalizzazione* dell'*Ente Ferrovie dello Stato SpA*).

Per questo motivo, la tesi è stata suddivisa in sei capitoli: e ad ognuno di questi capitoli è associato un ben determinato periodo storico-economico che ha contrassegnato le ferrovie italiane.

### **Introduzione.**

Le prime ferrovie nel mondo nacquero da gruppi privati, non certo per soddisfare il bisogno di trasporto collettivo di persone: il trasporto di merci, ma anche gli scopi bellici furono senza dubbio il motivo scatenante.

Subito dopo, la mobilità di persone divenne un servizio sociale: all'epoca, il trasporto ferroviario raggiunse il monopolio nella modalità dei trasporti collettivi italiani e mondiali.

Per sopperire alle sempre più frequenti crisi finanziarie, quasi tutte le ferrovie mondiali agli inizi del XIX ° secolo vennero nazionalizzate.

Negli anni a venire, il trasporto su gomma divenne la modalità di trasporto predominante nel mondo intero: la ferrovia non seppe crescere agli stessi ritmi, e pertanto cadde in una crisi profonda.

Sottovalutando il tutto, le aziende pubbliche ex monopoliste di trasporto continuarono ad applicare dei modelli organizzativi ed economici del tutto obsoleti: c'è stato quindi un allontanamento graduale del mercato, che portò fino a giorni recenti alla stagnazione, e alla sottrazione di risorse pubbliche nei vari sistemi nazionali.

Per sopperire a ciò, intervenne la *Politica Comunitaria*, impartendo con atti ufficiali delle direzioni obbligatorie per uscire dalla stagnazione: sono stati dunque resi obbligatori dei modelli organizzativi ed economici, in linea col rigore adottato nella Unione Europea.

Pertanto, le aziende ferroviarie europee sono state riproiettate in uno scenario diverso: un mercato dei trasporti sostanzialmente diverso da quello con cui vennero alla luce nel XVIII° secolo, con modalità organizzative votate a nuove e specifiche missioni.

In Italia il processo riorganizzativo si è svolto con sistematiche altalenanti, che hanno comunque avuto lo scopo di interrompere drasticamente il dissanguamento finanziario.



Questo processo riorganizzativo ha avuto origine in Italia dalla “Non applicata” *Direttiva PRODI*, seguita subito dopo dalla *Direttiva D’ALEMA*, (modificata, “ma applicata”) con cui si è proceduto alla Divisionalizzazione dell’Ente Ferrovie dello Stato SpA.

Questo è stato dunque il trampolino di lancio, da dove poi si sono avvicendate politiche di ristrutturazione e di sviluppo, che hanno coinvolto *l’azienda ferroviaria* da una parte, le *Organizzazioni Sindacali* con i lavoratori dall’altra parte, e la *classe politica* a fare da contorno al tutto.

### **Capitolo I°.**

Il primo capitolo è dedicato interamente alla nascita ed alle evoluzioni del trasporto ferroviario italiano nel XVIII° secolo.

In questo capitolo si parla della nascita delle prime ferrovie nel mondo (1825), e dei motivi per cui sono nate: ad opera dei privati.

Subito dopo ci si immerge nella realtà italiana, partendo proprio dalla nascita della prima ferrovia da Napoli a Portici (1836), ad opera dei regnanti dell’epoca.

Nel 1861 avveniva la riunificazione nel *Regno d’Italia* di tutti gli *Stati pre-unitari*: c’era bisogno di procedere subito alla omogeneizzazione di tutto il paese, compreso il proprio sistema di trasporti ferroviari.

Da questo singolare base di partenza, si arrivò di conseguenza al *Regime delle Concessioni Private*, istituito nel 1865 con una Legge Speciale: si andavano a conformare le *Grandi Reti* infrastrutturali del *Regno d’Italia*.

Il Regime delle *Concessioni Private* durò per 20 anni: ben presto però emersero delle grosse difficoltà.

Tutto questo infatti non era sufficiente, poiché cominciavano a scarseggiare le già precarie finanze: il *Presidente del Consiglio* Camillo BENSO di Cavour escogitava allora le *Convenzioni Ferroviarie* con una Legge Speciale del 1865.

In questo modo si affidava la gestione della rete ferroviaria italiana, estesa in senso longitudinale, a pochi e consolidati Gruppi Privati: essi, a fronte dell’introito di tariffe comunque calmierate dallo Stato (almeno inizialmente), si incaricavano della costruzione del restante reticolo ferroviario, per unificare così il sistema ferroviario nazionale.

Ma nel medio periodo, cominciavano ad arrivare anche con questo sistema le prime avvisaglie di crisi: bisognava dunque cambiare registro immediatamente.

### **Capitolo II°.**

Il periodo storico preso in analisi nel secondo capitolo, riguarda tutte le vicende *dell’Azienda Autonoma FS* dal 1905 al 1922.

Tale analisi è dedicata alla nascita e alle prime fasi di vita dell'*Azienda Autonoma FS*, che ha così soppiantato l'impalcatura privata con cui erano nate le ferrovie italiane.

Ci si sospinge poi nel ruolo determinante (per la vittoria) esercitato dalle ferrovie italiane con l'entrata ufficiale nella 1° Guerra Mondiale (1915 – 1918),

E infine, nel primo dopoguerra (1918) si fa la conta dei danni, per ripartire con ulteriori sviluppi fino a ridosso dell'avvento Fascista, nel 1922.

### **Capitolo III°.**

Il terzo capitolo analizza tutte le vicende dell'*Azienda Autonoma FS* nel periodo dal 1922 al 1945.

E' questo il periodo prettamente fascista dell'Italia: a seguito del capovolgimento politico, tutto il paese viene sottoposto ad un regime autoritario, compreso il vertice aziendale delle Ferrovie di Stato.

Nel 1940 l'Italia entra nella 2° Guerra Mondiale, venendo drammaticamente sconfitta, e il paese intero subirà danni incalcolabili: il sistema ferroviario viene pesantemente compromesso dai bombardamenti aerei.

Bisogna allora pensare immediatamente alla Ricostruzione fisica, ma anche morale del paese.

### **Capitolo IV°.**

E' questa l'epoca della Ricostruzione generalizzata, e della progettazione di poderosi *Piani di Sviluppo Poliennali* per il trasporto ferroviario, (ma anche per il concorrente automobilistico): il periodo preso in esame nel quarto capitolo parte dal 1945, per spingersi poi fino al 1985.

La ricostruzione avviene a ritmi assai celeri, ma le difficoltà finanziarie sono molte.

Superata questa delicata fase, partono i primi Piani di investimento per lo sviluppo ferroviario: molti di questi finanziamenti verranno però distolti, in corso d'opera, verso la costruzione di un sistema stradale, che ha avuto ben pochi precedenti al mondo.

La *Motorizzazione di Massa* relegherà la modalità di trasporto su ferro ad enormi difficoltà gestionali, per l'abbandono progressivo del suo utilizzo da parte della collettività.

Vi è quindi l'impellente bisogno di una riforma, e così si arriva al 1985 con dei cambiamenti epocali.

### **Capitolo V°.**

Il capitolo prende in esame un periodo di tempo assai ristretto, dal 1985 al 1992, ma intriso di fatti politici ed economici assai intensi.

Dopo ben 50 anni di Proposte di legge e Commissioni di studio, si arriva così alla chiusura della gestione ottantennale dell'*Azienda Autonoma FS*: nasce nel 1985 *l'Ente Pubblico Economico FS*, con eccessive e ottimistiche aspettative da parte della pubblica opinione.

Non sarà proprio così, poiché i primi periodi di vita del nuovo corso aziendale saranno assai travagliati: la nuova gestione capitombola a causa di scandali interni, e il timone dell'azienda verrà commissariato.

Da questo preciso momento, verrà mutata l'organizzazione interna, precedentemente di tipo verticale integrata, e ci si rivolgerà a un modello più produttivo e adatto ai tempi correnti.

La produttività del lavoro sarà l'incipit principale, e per arrivare a questo verranno esodati e incentivati migliaia di ferrovieri in esubero.

Ma i lavoratori superstiti dovranno fare ricorso ad un uso smodato del lavoro straordinario, per sopperire alle carenze di organico: i costi gestionali aumenteranno a livelli esponenziali, e i vertici aziendali dovranno cedere il passo, anche a seguito delle continue ostilità politiche e sindacali.

## **Capitolo VI°.**

L'ultimo periodo ad essere sottoposto ad analisi è quello ricomprensivo tra il 1992 e il 1997. Nel sesto e ultimo capitolo si parla ampiamente della Politica Comunitaria dei trasporti, e di come essa abbia influenzato pesantemente tutte le scelte gestionali sfocianti nella ristrutturazione e nello sviluppo del modo di trasporto ferroviario.

Sono questi gli anni in cui va' molto di moda la discussione sulla privatizzazione delle imprese pubbliche ex monopoliste: e anche il nostro paese non è indenne.

Il nuovo corso aziendale pertanto opera le proprie scelte innovatrici nell'ambito del cunicolo descritto dalle normative europee: è con questa lungimiranza che nel 1992 si compie l'ennesima riforma epocale ferroviaria, portando alla costituzione del nuovo Ente FS SpA, chiaramente improntato a principi gestionali di tipo privatistico.

Ma si va' ancora oltre: con l'ennesimo cambio forzato di guardia, si instaura un nuovo vertice aziendale che vuole addirittura anticipare le semplici dichiarazioni di intenti delle normative europee: è con questa visione estrema che si arriva molto presto nel 1998 alla *Separazione Contabile e Gestionale* nella  *Holding Ferrovie dello Stato SpA*.

Per fare questo, viene avviata fattivamente nel 1999 la prima fase della *Divisionalizzazione* operativa: tutti i ruoli vengono esasperati, per condurre all'aumento generalizzato della produttività del *Fattore Lavoro*.

Da questo preciso momento, e fino addirittura ai giorni nostri, sarà dunque la Politica Comunitaria dei trasporti a indirizzare continuamente tutte le scelte aziendali: gli obiettivi comuni sono dunque il risanamento, e il contestuale sviluppo del trasporto su ferro, con il conseguente minor appesantimento per le casse dello Stato.

Il contesto futuro su cui opererà l'*Ente FS SpA* sarà dunque quello di un *Mercato dei Trasporti* sempre in evoluzione tecnica e tecnologica, ma al tempo stesso anche in continua mutazione a causa della diversificazione di nuovi bisogni.

### **Conclusione**

Al termine di questo lavoro, si arriva alla conseguente conclusione che per il sistema ferroviario (nel caso italiano) esistono degli ampi margini per un risanamento, ma anche al contempo di notevole sviluppo.

E' chiaramente la politica comunitaria trasportistica europea che ha condotto le aziende ex monopolistiche ferroviarie fuori dal baratro finanziario in cui si erano testardamente addentrate, in una avventura che sembrava, almeno sino a quel momento, senza ritorno.

I *processi di liberalizzazione* sospinti dall'*Unione Europea* prima, e di apertura al mercato in *regime di concorrenza* dopo, hanno dato dei frutti anche se tardivamente: certo, fin qui il processo è stato molto lungo, ma siamo già in presenza del IV° *Pacchetto Ferroviario (Direttive Europee)*, ed altre soluzioni economiche dedicate sono già al vaglio degli esperti economici europei.

Il tutto conduce anche a dibattiti politici ed economici assai accesi, e riflessioni attente su mirati *processi di privatizzazione* all'interno dell'organizzazione ferroviaria (opportuni rami aziendali), che se ben condotti potrebbero portare effetti benefici alle casse dello Stato.

Il motivo del contendere è, tra la parte che vorrebbe privatizzare senza prima liberalizzare adeguatamente e aprire gradatamente alla concorrenza, procedendo quindi al contestuale risanamento; e tra chi invece vorrebbe un impatto immediato e non graduale, procedendo alla privatizzazione immediata di determinati rami aziendali, a prescindere dal processo di risanamento in corso.

Gli artifici politico economici, accompagnati da un'evoluzione tecnica e tecnologica senza precedenti, stanno portando il trasporto ferroviario a dei livelli mai raggiunti prima: certo, non potrà più detenere il monopolio nella varie modalità di trasporto.

Ma nuove missioni e vocazioni, in un mercato dei trasporti completamente in espansione e in continua mutazione, stanno attendendo al varco il trasporto ferroviario, compreso anche quello italiano: si sta parlando di reti ad *Alta Velocità // Alta Capacità* per il trasporto dei viaggiatori nella *Lunga Percorrenza*, dei *Corridoi Ferroviari Europei TEN* per il trasporto di Merci nelle *Lunghe e Lunghissime Distanze*, dell'*InterModalità* tra ferro / gomma / acqua nel trasporto di merci, dell'*Integrazione* tra le varie modalità di trasporto nel servizio pendolare di *Breve e Media Percorrenza*.

Ma anche altri orizzonti, appetibili per il mercato dei trasporti, con la creazione di nuovi e diversificati bisogni.

## INTRODUZIONE

Le origini del trasporto ferroviario, e le proprie evoluzioni fino ai nostri giorni: il risanamento finanziario, come punto di partenza per il rilancio delle Ferrovie dello Stato italiane.

All'epoca della sua nascita il *Trasporto Ferroviario* deteneva il *Monopolio Modale* nei trasporti collettivi: questo dunque era il punto di partenza per gli studiosi economici di allora.

Le ferrovie nacquero soprattutto da compagnie private, per scopi diversi da quelli sociali di servizio pubblico, e la maggior parte di esse venne poi Nazionalizzata agli inizi del XIX° Secolo.

Ad oggi, XX° Secolo, la situazione, dal punto di vista della proprietà, non è cambiata affatto o comunque molto poco.

Soprattutto dal dopoguerra fino ai nostri giorni, invece, il quadro è cambiato moltissimo per quel che riguarda il modo di trasporto collettivo ed individuale.

L'avvento del trasporto su gomma ha modificato in modo inaspettato il ruolo stesso delle ferrovie, relegandole ad un ruolo marginale, rispetto a quello per cui erano nate.

Le ferrovie si sono così allontanate dal mercato, in quanto hanno sottovalutato l'impatto del moderno trasporto su gomma, ed hanno continuato assurdamente ad applicare, per il loro funzionamento, dei modelli economici e organizzativi ormai sorpassati.

Se nel resto del Mondo le varie vicende portano il trasporto ferroviario ad un ruolo altalenante (ora strategico ed ora marginale), in Europa la volontà politica Comunitaria ha espresso chiaramente per le ferrovie il loro riproiettamento sul mercato: assegnando loro dei modelli economici, dei modelli organizzativi, ma anche delle missioni diverse di quelle per cui erano sorte all'inizio del XVIII° Secolo.

Nell'epoca moderna le ferrovie non possono e non potranno pertanto più avere il monopolio modale dei trasporti.

Ma anche il loro impatto sociale si è piuttosto ridotto, in considerazione del fatto che il trasporto individuale e collettivo su gomma ha preso il proprio sopravvento per ragioni di flessibilità e di aumentato benessere della popolazione.

Le ferrovie non potranno più presentarsi, nell'epoca attuale, con i fattori della produzione qualitativi e quantitativi di un secolo fa.

Nel secolo scorso il Monopolio nella mobilità di persone e cose assegnava alle ferrovie dei flussi finanziari, tali da consentire loro di operare senza alcuna preoccupazione sulle voci di

passivo di bilancio (costi fissi di capitale come le infrastrutture, costi fissi di fattore umano, e cioè del personale).

Ai nostri giorni, queste voci di passivo non sono più tollerabili, pena il dissanguamento del *Settore Pubblico*: è quindi necessaria una severa azione di ristrutturazione e risanamento dell'intero sistema dei trasporti ferroviari.

In Italia il dibattito è recentissimo, e con la emanazione della *Direttiva PRODI* (restata però inapplicata) il *Governo della Repubblica* (in capo al suo *Presidente del Consiglio*) ha voluto dare un violento scossone all'opinione pubblica, sugli effetti intolleranti fino a quel momento raggiunti dalle Ferrovie dello Stato: le quali, per colmare il deficit sempre più crescente, distoglievano consistenti risorse finanziarie dal settore pubblico.

Punto di partenza della imminente ristrutturazione fu quindi la mobilitazione delle parti sociali (*Ferrovie dello Stato* da una parte; dall'altra parte le *Organizzazioni Sindacali*, e soprattutto la *Classe Politica*) per innescare finalmente quel processo che portò le nostre ferrovie sulla strada del risanamento finanziario prima, e al loro rilancio nel sistema modale dei trasporti dopo, assegnando loro un ruolo congruo in sintonia con i tempi attuali.

## CAPITOLO I°.

### NASCITA ED EVOLUZIONI DEL TRASPORTO FERROVIARIO ITALIANO NEL XVIII° SECOLO

#### 1.1. Analisi della storia economica ferroviaria italiana

Si analizzerà e si studierà la storia economica ferroviaria italiana secondo una ripartizione ben precisa: verranno presi in considerazione i vari periodi che segnarono delle tappe significative per la ferrovia italiana, periodi caratterizzati ognuno da varianti di natura politica, economica, e giuridica.

Ognuna di queste varianti contribuì ad influire positivamente o negativamente allo sviluppo e alla vita stessa della ferrovia, così come oggi è concepita.

La storia economica ferroviaria va' esaminata da almeno due punti di vista: da quello dell'imprenditore, che investe un certo capitale e dal quale si aspetta certi rendimenti (a lui importa fino ad un certo punto se l'utile gli viene dalla differenza tra ricavi e costi, oppure se gli viene garantito da sovvenzioni statali); da quello della collettività, per la quale la costruzione di una ferrovia può apportare un ricavo netto o un costo netto.<sup>1</sup>

#### 1.2. Origine e iniziale diffusione su scala mondiale del trasporto ferroviario

Questo periodo storico rappresenta la preistoria ferroviaria, periodo che raffigura i fatti storici succedutisi nel primo quarto del XIX ° secolo a partire dalle prime applicazioni dell'*energia a vapore* applicata alla trazione ferroviaria, e fino al 3/Ottobre/1839 anno di nascita della prima ferrovia italiana.

Vi sono state delle innovative premesse tecnologiche che contribuirono in modo determinante alla nascita della ferrovia.

La nascita della ferrovia rappresentò la punta di diamante di una serie di invenzioni e di applicazioni dell'*energia meccanica* sviluppata dalla forza del vapore, arrivata a livelli di sfruttabilità economica in seguito a numerose scoperte ed applicazioni.<sup>2</sup>

---

1 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. VI.

2 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 14; sull'argomento vedi anche Rosario VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ed., Roma - Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ed., 1984), pp. 5 - 6.



Altra scoperta determinante per la trazione ferroviaria fu l'applicazione delle rotaie per la riduzione al minimo dell'attrito ruota-rotaia<sup>3</sup>: fu l'ingegnere inglese George STEPHENSON che arrivò a perfezionare la trazione ferroviaria, utilizzando una rivoluzionaria locomotiva a vapore con il traino su rotaia.<sup>4</sup>

La ferrovia, intesa come *Impresa Ferroviaria*, nacque in Gran Bretagna per motivazioni strettamente economiche, e da lì a poco si estese e si sviluppò in altri paesi per soddisfare le sempre crescenti esigenze di trasporto: l'economia inglese all'epoca fu senz'altro l'economia più sviluppata ed evoluta al mondo, dato che la *Rivoluzione Industriale* mosse per ragioni economiche e politiche i primi passi proprio in questa nazione.<sup>5</sup>

La potente industria mineraria inglese intuì che questo tipo di trasporto sarebbe certamente servito per trasportare maggiori carichi su rotaia, abbassando così i propri costi di estrazione delle materie prime: in mancanza di questa straordinaria invenzione l'industria estrattiva mineraria inglese avrebbe continuato ad utilizzare i cavalli per il traino su rotaie dei materiali estratti, ma sostenendo costi di esercizio per l'estrazione sempre più alti.<sup>6</sup>

Proprio in Gran Bretagna, paese natio dell'inventore della locomotiva a vapore George STEPHENSON, entrò in funzione il 27/Settembre/1825 da Stockton a Darlington (Scozia) la prima ferrovia al mondo concepita ed adibita per il trasporto di passeggeri, di ben 34 chilometri.<sup>7</sup>

Dalla nascita della prima ferrovia al mondo, altre linee ferroviarie vennero progettate e realizzate: sempre in Gran Bretagna venne aperta nel 1830 la linea ferroviaria da Liverpool a Manchester, di 63 chilometri.<sup>8</sup>

Se in ambito mondiale la ferrovia vide la luce nel 1825 con la nascita in Gran Bretagna delle prime linee ferroviarie, successivamente fu nell'America del Nord (negli USA, Stati Uniti d'America) dove il trasporto ferroviario si diffuse e si sviluppò macroscopicamente a ritmi vertiginosi, fino ad arrivare nel 1860 ad una rete complessiva di 42.870 chilometri.<sup>9</sup>

Visti gli incoraggianti risultati raggiunti in Gran Bretagna, a partire dal 1831 la ferrovia vide pertanto il suo diffondersi verso la fine del secolo scorso anche nel Nuovo Continente con la

---

3 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 3.

4 Rosario VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ed., Roma - Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ed., 1984), pp. 14.

5 VILLARI, op. cit., pp. 4.

6 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 14.; sull'argomento vedi anche Rosario VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ed., Roma - Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ed., 1984), pp. 12.

7 AA. VV., "La conquista del Nuovo Mondo", *Il Treno*, supplemento al n° 8, Agosto, 1992, pp. 23.; sull'argomento vedi anche FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

8 FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

9 GUADAGNO, op. cit., pp. 3.

nascita della ferrovia South Carolina Railroad, prima ferrovia americana sorta tra l'altro in una delle zone più depresse del paese<sup>10</sup>; inoltre dal 1836 la ferrovia vide la sua apparizione anche nel territorio canadese.<sup>11</sup>

La storia della colonizzazione del continente americano è alquanto recente, e la ferrovia è stata l'artefice principale di questo cambiamento sociale: nel giro di pochi anni la ferrovia riuscì a trasformare bruscamente la arretrata società nella moderna società industriale.

Questo cambiamento sociale avvenne però in modo sanguinolento, soprattutto a spese delle popolazioni autoctone: queste popolazioni vennero scacciate e represses a causa dell'avanzata disordinata e massiccia del sistema ferroviario, avanzata condotta in porto da grosse compagnie ferroviarie senza alcun scrupolo.

Visti i positivi risultati, la ferrovia in seguito si estese e si sviluppò anche in altri paesi dotati di una robusta economia: in Europa le ferrovie si svilupparono radicalmente soprattutto in Irlanda a partire dal 1834, in Belgio e in Germania a partire dal 1835, in Francia e nella Russia a partire dal 1837, in Austria a partire dal 1838.<sup>12</sup>

Intorno al 1910, gli USA (Stati Uniti d'America) e l'Europa possedevano assieme una rete di 710.000 chilometri su 1.000.000 di chilometri esistenti al mondo.<sup>13</sup>

### ***1.2.1. L'avventura ferroviaria italiana***

In Italia la storia ferroviaria iniziò con la fatidica data del 28/Gennaio/1836 con la richiesta formale di autorizzazione per lo studio di fattibilità delle linee ferroviarie da Napoli a Manfredonia, e da Napoli a Salerno.<sup>14</sup>

L'*Autorizzazione* arrivò dal *Documento* datato 3/Febbraio/1838, con il quale si dispose la costruzione della tratta ferroviaria da Napoli a Nocera, e diramazione da Torre Annunziata a Castellammare di Stabia.<sup>15</sup>

A seguito di questa *Autorizzazione* venne realizzata la prima linea ferroviaria italiana da Napoli a Portici, che entrò in esercizio successivamente nel 1839: da questo preciso momento iniziò dunque l'avventura ferroviaria italiana.

---

10 AA. VV., "La conquista del Nuovo Mondo", *Il Treno*, supplemento al n° 8, Agosto, 1992, pp. 23.

11 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 14.

12 FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

13 Rosario VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ed., Roma-Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ed., 1984), pp. 252.

14 Cfr. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Vol., Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 56

15 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 19.

A seguito degli straordinari risultati raggiunti negli altri paesi del mondo con questo rivoluzionario mezzo di trasporto, anche in Italia si radicò nell'opinione pubblica la convinzione che le risorse finanziarie impiegate dai capitalisti di quei paesi stranieri per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie fossero stato un ottimo investimento.

Inoltre sia nell'opinione pubblica, che nella classe politica, oramai era idea pressoché diffusa e accettata che la ferrovia fosse stata l'artefice del progresso e dello sviluppo economico di quei paesi: ragione per cui era necessario applicare e ripetere al più presto quelle positive esperienze anche in Italia.

Con circa venti anni di ritardo rispetto agli altri paesi economicamente evoluti, anche in Italia la classe politica si rese conto che una rete ferroviaria sarebbe stata certamente fondamentale per lo sviluppo economico del paese, e così si intraprese la progettazione e la realizzazione delle importanti arterie ferroviarie.

Solamente a partire dall'epoca appena precedente alla unificazione del territorio italiano la rete ferroviaria cominciò ad estendersi e a svilupparsi in modo consistente.<sup>16</sup>

### **1.3. Nascita e sviluppo iniziale del sistema ferroviario italiano**

Il *Periodo Storico Pre-Unitario* delle ferrovie italiane abbracciò l'arco temporale compreso dall'apertura all'esercizio della prima ferrovia italiana nel 1839 fino ad arrivare al 1865, con l'unificazione fisica e gestionale delle numerose e frammentate reti ferroviarie nelle mani di pochi grossi gruppi societari.<sup>17</sup>

Dopo ben 15 anni di ritardo dalla prima ferrovia sorta in gran Bretagna ad opera di George STEPHENSON, finalmente il 3/Ottobre/1839 venne aperta all'esercizio la prima ferrovia italiana di ben undici chilometri da Napoli a Portici: l'Italia fu proprio l'ultimo dei paesi industrializzati a dotarsi di una infrastruttura ferroviaria.<sup>18</sup>

Fu il *Regno delle due Sicilie*, in capo al re Ferdinando II° di BORBONE, il primo Stato pre-unitario ad affrontare la costruzione della prima ferrovia: in quell'epoca, lo Stato borbonico fu certamente lo Stato più assolutista fra tutti i piccoli stati che successivamente avrebbero composto il territorio italiano.

---

<sup>16</sup> Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. III.

<sup>17</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 20.

<sup>18</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 303.

Finalmente si diede il via alla progettazione e alla costruzione della linea: il progetto e i capitali furono di provenienza francese, mentre le locomotive vennero costruite ed importate dalla Gran Bretagna.

La costruzione della neonata rete ferroviaria da Napoli a Portici fu accompagnata immediatamente da un successo inatteso: il successo fu certo determinato in parte dalla curiosità per il nuovo mezzo sbuffante di trasporto, ma soprattutto fu dovuto ai tempi di percorrenza impiegati, fino ad allora inusitati.

La distanza da Napoli a Portici venne coperta in quindici minuti: nei primi tre mesi di esercizio il traffico viaggiatori raggiunse lo straordinario risultato di oltre 131.000 passeggeri.<sup>19</sup>

Sempre nel *Regno delle due Sicilie* il re Ferdinando II° di BORBONE si fece ben presto promotore della progettazione e della costruzione di altre linee ferroviarie: furono così progettate e realizzate la linea da Caserta per Canello e Napoli di ben 33 chilometri, la linea da Portici per Torre Annunziata e Castellammare di Stabia di 20 Km, e la linea da Capua a Caserta di 11 Km.

A completamento di queste infrastrutture, inoltre, venne costruito nel 1840 l'*Opificio di Pietrarsa*: questo grosso stabilimento industriale sorse originariamente per effettuare le grandi riparazioni del materiale rotabile, e venne in seguito destinato anche alla costruzione delle prime locomotive a vapore su licenza inglese.<sup>20</sup>

Nei piccoli Stati pre-unitari, che poi andarono a formare lo Stato Italiano, la ferrovia non nacque affatto per scopi economici o per scopi sociali: bensì nacque esclusivamente per collegare le residenze cittadine delle classi agiate con le dimore di villeggiatura, e solo successivamente per scopi militari.<sup>21</sup>

Le classi agiate di quel tempo ebbero l'esigenza di rendere più veloci e agevoli i loro spostamenti, dalle loro residenze cittadine alle località di villeggiatura distanti anche parecchie decine di chilometri.<sup>22</sup>

JANNATTONI faceva notare che la tratta ferroviaria da Napoli a Castellammare di Stabia fu costruita per permettere ai sovrani di raggiungere agevolmente da Napoli la reggia di

---

19 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 14.

20 FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

21 Cfr. Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp.

22 AA. VV., "Centocinquanta anni delle Ferrovie Italiane", *Il Treno*, supplemento al n° 7, Luglio 1989, pp. III.; sull'argomento vedi anche FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

villeggiatura sita a Quisisana: inoltre un ramo di questa tratta fu poi prolungato fino a Nocera, dove era di stanza un grosso battaglione di soldati.

A sostegno delle proprie tesi JANNATTONI asseriva che la tratta da Napoli a Caserta fu voluta per congiungere velocemente le due regge esistenti nelle due città: questa tratta fu inoltre prolungata da una parte fino a Capua dove vi esisteva una fortezza militare, e dall'altra parte fu prolungata fino a Nola dove vi era di stanza un altro battaglione di soldati.<sup>23</sup>

Quindi, si lasciava trasparire chiaramente anche un imminente scopo bellico, prima che ludico.

### ***1.3.1. Le prime ferrovie sorte negli Stati pre-unitari italiani***

La ferrovia nacque quindi per prima nel *Regno delle due Sicilie* per gli scopi militari dei dominatori borbonici, e al contempo per assicurare dei collegamenti veloci tra le residenze ufficiali cittadine dei sovrani con le residenze di villeggiatura.

Anche negli altri Stati pre-unitari italiani le ferrovie sorsero per collegare le residenze ufficiali dei sovrani con le residenze di villeggiatura: fu proprio per soddisfare a queste esigenze che vennero progettate e realizzate in seguito le tratte ferroviarie da Milano a Monza, da Torino a Moncalieri, e da Roma a Frascati.

Solamente in seguito le ferrovie vennero progettate e costruite non solo per scopi militari ma anche per scopi economici.

Ecco il perché dell'avvio di costruzioni di reti ferroviarie rivolte esclusivamente al collegamento dei grandi porti italiani con la terraferma: furono così collegate con la terraferma Venezia, Genova, Livorno, e Civitavecchia.<sup>24</sup>

Nel 1840 nel *Lombardo - Veneto* veniva aperta all'esercizio la linea da Milano a Monza, che fu in ordine di tempo la seconda linea ad entrare in funzione nel territorio italiano pre-unitario.<sup>25</sup>

A tutto ciò fece seguito sempre nel *Lombardo - Veneto* nel 1842 l'apertura della linea da Padova a Mestre, la quale fece parte in seguito del primo tronco della dorsale Est-Ovest da Venezia a Milano aperta nel 1853: i continui ritardi nell'apertura di questa dorsale furono

---

23 Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. .

24 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 14.

25 FORGHIERI, op. cit., pp. 15.; sull'argomento vedi anche AA. VV., "Centocinquanta anni delle Ferrovie Italiane", *Il Treno*, supplemento al n° 7, Luglio 1989, pp. III.

dovuti in seguito ai contrasti tra le varie realtà locali, le quali ognuna per conto proprio desiderò di essere inserita nei percorsi del tracciato.

Furono i politici asburgici a considerare come scopo prioritario il collegamento della rete austriaca con la rete italiana, soprattutto quella esistente nel territorio *Lombardo - Veneto*: questa soluzione fu auspicata per motivazioni strettamente militari, per consentire dei veloci spostamenti di truppe militari tra i territori sotto il dominio austriaco, in caso di eventi bellici. Ma l'Austria presa dalle mire espansioniste, oltre che nel *Lombardo - Veneto*, spinse incessantemente a livello politico e militare per la costruzione di una tratta ferroviaria che collegasse il versante adriatico con il versante tirrenico.

Fu proprio il *Granducato di Toscana* che, a seguito delle sempre più forti pressioni politiche austriache, portò a compimento la realizzazione della tratta ferroviaria tra Livorno, Firenze, e Bologna: compimento che fu però terminato solo tardivamente nell'epoca dell'*Italia unita*.

La tratta ferroviaria da Livorno a Pisa fu nel 1844 la prima linea ad essere aperta nel *Granducato di Toscana*: in seguito si aggiunsero altre linee gestite da altre società private, tra le quali la linea da Firenze per Empoli Pisa Livorno, la linea da Empoli a Siena, la linea da Firenze per Prato Pistoia Lucca Pisa, e infine la linea da Pisa per Lucca e Pescia.

Lo *Stato Piemontese* arrivò tra gli ultimi piccoli Stati italiani pre-unitari a dotarsi di una infrastruttura ferroviaria: la prima linea piemontese ad entrare in funzione fu nel 1848 la linea di 8 chilometri che collegò Torino a Moncalieri.

Venne terminata la realizzazione della linea da Torino a Genova nel 1853 che collegò per la prima volta con un potente mezzo di trasporto la capitale dello *Stato Piemontese* con l'imponente porto di Genova.

In seguito venne progettata e realizzata la linea da Torino a Susa sulla direttrice verso la Savoia e la Francia; e infine venne progettata e realizzata la linea da Torino a Novara sulla direttrice verso la Svizzera e la Germania.

Tuttavia, pur partendo in ritardo rispetto agli altri piccoli stati pre-unitari, lo *Stato Piemontese* si dotò in breve tempo di una infrastruttura ferroviaria imponente: ben 688 chilometri di ferrovie vennero aperte all'esercizio in questo Stato, fino alla data del 1861 (unificazione italiana).<sup>26</sup>

---

26 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 15.

### ***1.3.2. L'unità d'Italia quale scopo principale della politica ferroviaria***

L'Italia in questa epoca pre-unitaria era costituita e frammentata in piccoli Stati: pertanto la progettazione e la costruzione di una rete ferroviaria fu considerata per questi territori, economicamente disomogenei e poveri, un impegno molto gravoso, soprattutto dal punto di vista finanziario.

Data l'imponente mole di capitale necessario per potersi dotare di una infrastruttura ferroviaria, si crearono accesi dibattiti e scontri politici in merito all'opportunità o meno di riporre in questo rivoluzionario mezzo di trasporto tutte le speranze accumulate per potere far finalmente decollare l'economia.<sup>27</sup>

Pertanto, viste le condizioni economico-finanziarie, le prime linee ferroviarie nacquero in modo assai disomogeneo: nei piccoli stati pre-unitari le prime linee aperte all'esercizio vennero prima progettate e costruite, ed in seguito anche gestite da numerose compagnie ferroviarie private straniere.

Le compagnie private straniere, per sopperire allo sforzo economico necessario per intraprendere queste opere, raccolsero il capitale necessario sia sul debole mercato finanziario italiano, ma soprattutto anche sui mercati finanziari stranieri.<sup>28</sup>

In questi piccoli stati pre-unitari fu solamente verso il 1850 che cominciò ad avviarsi una seria politica ferroviaria grazie allo *Stato del Piemonte*, in capo al suo *Primo Ministro* Camillo BENSO conte di Cavour: grazie a questa sua chiara e aperta politica finalmente si iniziò la progettazione e la costruzione delle grandi direttrici ferroviarie, in quello che sarebbe poi diventato lo Stato italiano riunito.<sup>29</sup>

Il *Presidente del Consiglio* dello *Stato Piemontese* Camillo BENSO conte di Cavour, in carica dal 1852 al 1859, fu considerato il principale artefice della politica ferroviaria italiana.

La sua aperta e lucida visione politica gli permise di intuire, fin dal 1846, che la ferrovia sarebbe stata da lì a poco la chiave di volta fondamentale per l'unità e l'indipendenza dell'Italia: durante il suo mandato politico si diede così il via alle imponenti costruzioni ferroviarie.

Preso dalle proprie mire politiche, Camillo BENSO conte di Cavour si rese perfettamente conto che uno dei tanti e grossi problemi politici legato all'indipendenza dell'Italia sarebbe

---

<sup>27</sup> Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 14.

<sup>28</sup> Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 303.

<sup>29</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 303.

stato certamente legato alla presenza di consistenti capitali stranieri, di paesi anche nemici, in molte di queste compagnie private ferroviarie.<sup>30</sup>

Camillo BENSO conte di Cavour, nel suo disegno politico, individuò quali sarebbero state le dorsali fondamentali del trasporto ferroviario italiano: l'asse padano-alpino Ovest-Est direttamente collegato con lo strategico porto di Genova, e l'asse appenninico Nord-Sud verso Roma collegato con l'altro strategico porto di Taranto.

Si andò così delineando il suo progetto politico: la realizzazione di tali opere avrebbe in seguito costituito l'intersecazione di questi due assi strategici, portando così alla tuttora attuale configurazione fisica a "T" del sistema del trasporto ferroviario italiano.

Camillo BENSO di Cavour fece gravare gli oneri derivanti dalla progettazione e dalla realizzazione di questi strategici assi ferroviari direttamente sulle casse dello *Stato centrale*.

Inoltre, fece in modo di affidare alle società private ferroviarie la progettazione e la costruzione delle altre linee secondarie: coinvolgendo direttamente questi attori fu chiaro, sin dall'inizio, l'enorme importanza sia politica che economica che militare riposta nella costruenda rete ferroviaria italiana.

Proprio dal punto di vista militare la ferrovia cambiò radicalmente e positivamente le strategie militari di allora: servendosi della ferrovia, gli stati pre-unitari italiani riportarono, per la causa comune dell'Indipendenza, delle eclatanti vittorie sugli altri stati belligeranti.

Sempre nello *Stato Piemontese*, nel 1854 si iniziò la costruzione di carrozze e delle prime locomotive a vapore nell'enorme opificio Giovanni Ansaldo, sorto a Sampierdarena di Genova, riuscendo così a produrre nel proprio territorio interno il materiale rotabile e il materiale per la trazione necessario per l'esercizio delle prime linee ferroviarie italiane.

Anche nello *Stato Piemontese* quindi si andò delineando una connotazione di piena autonomia per quel che riguarda il materiale necessario per l'esercizio, ripetendo in tale modo l'esperienza positiva condotta nel *Regno delle due Sicilie* a mezzo dell'opificio di Pietrarsa: quest'ultimo opificio poi chiuse i battenti solo nel tardo 1940.<sup>31</sup>

---

30 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 303.

31 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 15.



### ***1.3.3. Diverso ruolo attribuito alla ferrovia negli Stati pre-unitari***

Situazioni economiche e politiche assai disomogenee furono presenti negli altri piccoli stati pre-unitari italiani, situazioni che portarono ad attribuire alla ferrovia significato e ruolo differente, a seconda del contesto ivi presente.

Nell'Italia Centrale, lo *Stato Pontificio* fu sin dall'inizio piuttosto scettico nel considerare la ferrovia come un rivoluzionario mezzo di trasporto che avrebbe portato a dei sensibili benefici: fu solo con l'avvento del Papa Pio IX °, insediatosi nel 1846, che cominciarono a fermentare delle nuove idee nell'ambiente ecclesiastico, idee che riconsiderarono lo straordinario ruolo che la ferrovia avrebbe potuto avere.<sup>32</sup>

Quindi, sia pure in ritardo, anche nello *Stato Pontificio* si iniziò la progettazione e la costruzione di alcune linee ferroviarie: la prima tratta ferroviaria che entrò in esercizio nello *Stato Pontificio* fu nel 1856 la linea da Roma a Frascati, di soli 3,107 Km; successivamente, nel 1859, entrò in funzione la tratta ferroviaria tra Roma e lo strategico porto di Civitavecchia; e quindi nel 1862 entrò in funzione la linea da Roma a Velletri.<sup>33</sup>

### ***1.3.4. Estensione delle infrastrutture ferroviarie nell'Italia unita***

Si arrivò finalmente nel 1861 alla proclamazione del *Regno d'Italia*, sfociata con la riunificazione di tutti i piccoli Stati pre-unitari.

Non appena però il *Regno d'Italia* fu proclamato, emersero subito enormi problemi: causati dall'esercizio disomogeneo e disordinato della miriade di piccole reti, presenti negli stati pre-unitari.

Così pure, emersero problemi legati alla politica delle nuove costruzioni ferroviarie da affrontare: queste piccole reti ferroviarie, pur essendo gestite da poche compagnie private, furono gestite con caratteri e sistemi assai differenti tra loro.<sup>34</sup>

A partire dal 1861, nel riunito territorio italiano vi furono in esercizio circa 2.650 Km di linee ferroviarie: la complessiva rete ferroviaria italiana fu ereditata con l'annessione dei piccoli Stati pre-unitari, piccoli Stati dotati ora di modeste e ora di imponenti infrastrutture ferroviarie, gestite da poche e grosse società private<sup>35</sup>.

---

32 Vedi Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp.

33 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.

34 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 303.

35 FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

Fu necessario fin da subito affrontare la progettazione e la costruzione di altre linee ferroviarie nel territorio Italiano unito: la rete ferroviaria era pressoché assente nelle Marche e a Sud della Toscana, e invece parzialmente presente in altre località dell'Italia centro-meridionale.

Dalla proclamazione del *Regno d'Italia* nel 1861 in poi si diede quindi impulso alla costruzione di nuove linee ferroviarie: nel 1861 entrarono in funzione 360 chilometri di nuova rete ferroviaria; nel 1862 entrarono in funzione ancora circa 360 chilometri di nuova rete; nel 1863 entrarono in funzione altri 616 chilometri; fino ad arrivare nel 1866 con l'entrata in funzione di altri 700 chilometri (*Vedi Figura n° 1 alla fine del presente Cap. I°, a pag.53*).

In questi anni di alacre lavoro entrarono quindi in funzione alcune importanti e basilari tratte per il futuro del sistema del trasporto ferroviario: la linea da Ortona per Foggia e Brindisi, la linea da Forlì a Rimini, la linea da Bologna a Padova, e la dorsale appenninica da Bologna per Porretta e Firenze.<sup>36</sup>

Inoltre, si fece sentire impellente la necessità di collegare la rete ferroviaria italiana con le reti ferroviarie degli altri paesi stranieri confinanti: paesi i cui mercati risultarono inaccessibili allo Stato Italiano per molto tempo, a causa della naturale barriera alpina.

Per ovviare a questo ostacolo naturale fu necessario porre subito rimedio, con la progettazione e la realizzazione dei grandi trafori alpini di collegamento: il *traforo del Frejus* venne aperto all'esercizio già dal 1871, a cui fece seguito nel 1882 l'apertura del *traforo del San Gottardo*, e infine nel 1898 avvenne l'apertura del *traforo del Sempione*.<sup>37</sup>

### ***1.3.5. Prime difficoltà finanziarie dell'Italia unita***

Il giovane *Regno italiano* si trovò però ben presto ad essere sommerso da parecchie difficoltà economiche, nonostante il proprio sforzo politico ed economico impresso alla costruzione delle necessarie infrastrutture ferroviarie.

Pertanto, già sul finire del 1862 sia l'opinione pubblica che la classe politica si resero perfettamente conto che, date le crescenti difficoltà finanziarie, lo Stato centrale non sarebbe più stato in grado di farsi carico direttamente dell'onere finanziario derivante dalla progettazione e dalla costruzione delle infrastrutture ferroviarie.

---

<sup>36</sup> Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.

<sup>37</sup> FORGHIERI, op. cit., pp. 16; sull'argomento vedi anche Rosario VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ed., Roma-Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ed., 1984), pp. 252.

Per questo motivo furono avviati dei cruenti dibattiti in sede politica: dibattiti che convinsero e spinsero la classe politica ad affidarsi in seguito al *Regime delle Concessioni Private*, come unico rimedio per potere raggiungere gli obiettivi prefissati in partenza.<sup>38</sup>

Dato l'enorme problema sia politico, che sociale, che economico generato da questa caotica situazione delle ferrovie, si iniziò un lungo e tortuoso percorso politico di riordinamento della materia ferroviaria.

Finalmente furono così gettati nel 1865 i capisaldi normativi ed economici con la prima *Legge Organica di Riordino* in materia ferroviaria con l'affidamento al sistema delle *Concessioni Private*, a cui seguirono in ordine cronologico altre leggi di riordino della materia.<sup>39</sup>

### ***1.3.6. Impellente necessità del riordino del sistema ferroviario italiano***

Con l'entrata in vigore della *Legge dello Stato* n° 2279 del 14/Maggio/1865, che fu la prima legge organica in materia di riordino del sistema ferroviario, si diede pertanto l'avvio alla unificazione gestionale e infrastrutturale delle ferrovie, fino allora gestite da una miriade di società private, nelle mani di pochi e grossi gruppi societari privati, .

Nel *Regime delle Concessioni Private*, con la legge di riordino, l'obiettivo principale fu quello di portare a compimento l'unificazione fisica dei numerosi e frammentati rami ferroviari, gestiti precedentemente da numerose aziende private.

A unificazione della rete avvenuta, si gettarono subito dopo le basi per un enorme piano di progettazione e costruzione di altre linee ferroviarie.<sup>40</sup>

In questo modo, la progettazione e la costruzione di altre linee ferroviarie venne quasi interamente gravata sulle spalle di queste poche e grosse *Società Private in Concessione*.<sup>41</sup>

Tuttavia lo Stato, per invogliare le poche e grosse Società Private in Concessione alla progettazione e alla costruzione di altre linee ferroviarie, offrì loro dei finanziamenti a fondo perduto: in contropartita però lo Stato pose, a carico di queste società private in concessione, l'obbligo della realizzazione relativamente di nuove linee ferroviarie in tempi molto brevi.

Operando in questa situazione, lo Stato attuò una funzione di semplice controllo sull'andamento della realizzazione delle opere infrastrutturali, e non fu più direttamente

---

38 Vedi Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. ; sull'argomento vedi anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.

39 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 303.

40 GUADAGNO, op. cit., pp. 20.

41 FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

gravato dagli oneri derivanti: potendo invece così rivolgere la propria attenzione verso altri fronti e settori, più bisognosi di intervento pubblico.<sup>42</sup>

Data però la mancanza di una seria politica di pianificazione e programmazione economica, molte linee ferroviarie furono certamente progettate male, e realizzate ancora peggio: si creò così una situazione ancora più caotica di quella che si ereditò in occasione della recente unificazione del territorio italiano.<sup>43</sup>

### ***1.3.7. Cause del divario tecnologico del trasporto ferroviario italiano***

Nel periodo storico che coprì l'arco temporale dal 1839 al 1865 l'investimento ferroviario per le *Società Private*, dal punto di vista economico, si dimostrò discretamente redditizio.

Per la costruzione della rete ferroviaria si fece ricorso esclusivamente ai paesi stranieri sia per quel che riguardava il fabbisogno finanziario necessario, sia per l'importazione di forniture e materiali necessari per la costruzione e l'esercizio: questa situazione di svantaggio iniziale fu certamente dovuta al fatto che, storicamente, la ferrovia nacque e si è sviluppò dapprima all'estero.

Con questi presupposti svantaggiosi fu perfettamente prevedibile e intuibile che la costruzione e l'esercizio delle ferrovie nel nostro paese sarebbero stati particolarmente onerosi.

Soprattutto nella fase iniziale dell'avventura ferroviaria, nel nostro paese lo svantaggio rispetto agli altri paesi stranieri si acuì a causa della mancanza di un'industria nazionale fornitrice dei mezzi e dei materiali necessari per la costruzione e l'esercizio.

Inoltre, ulteriore svantaggio si accumulò nel tempo a causa della carenza di combustibili necessari per l'esercizio, e soprattutto fu la cronica mancanza dei capitali necessari durante la prima fase ad aumentare il divario già esistente: tutto ciò, comportò un ritardo infrastrutturale valutabile di circa venti anni rispetto agli altri paesi stranieri evoluti.<sup>44</sup>

In un paese con una fragile economia come l'Italia, nel periodo storico unitario le ferrovie divennero allora l'attività industriale più importante.

---

<sup>42</sup> Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 20.

<sup>43</sup> Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.

<sup>44</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 304.

Questo avvenne sia a causa della numerosa manodopera impiegata, sia per merito dei flussi finanziari che ivi convogliarono per la progettazione e la costruzione di nuove linee, e per la costruzione di rotabili e mezzi di trazione.<sup>45</sup>

TAJANI del resto asseriva che l'impresa, così come viene interpretata nell'epoca attuale, è stata profondamente caratterizzata dalla ferrovia: da un corpo sociale cioè, composto di pochi capi che comandano e di un gran numero di gregari che ubbidiscono secondo una gerarchia di tipo militare, e dove vi sono apportatori di capitali, contributi d'intelletto, e fornitori di mano d'opera.<sup>46</sup>

#### **1.4. Il regime delle *Concessioni Private* del 1865: le *Grandi Reti* italiane**

Durante l'arco temporale dal 1865 al 1885 si delineò il periodo delle *Grandi Reti*: durante questo periodo il controllo gestionale e finanziario della rete ferroviaria italiana prese finalmente corpo (Vedi Figura n° 2 alla fine del presente Cap. I°, a pag.53).

Il periodo delle *Grandi Reti* ebbe inizio con la *Legge dello Stato* n° 2279 del 14/Maggio/1865 di riordino della materia ferroviaria, ed ebbe termine sostanzialmente con l'approvazione della *Legge dello Stato* n° 3048 del 27/Aprile/1885 delle *Convenzioni Ferroviarie*.<sup>47</sup>

Lo Stato, a causa dell'insorgenza di ulteriori difficoltà economiche, per non rinunciare ai propri obiettivi legati all'estensione della rete ferroviaria, con la *Legge dello Stato* sulle *Concessioni Private* del 1865 operò in modo tale da affidare alle *Società Private in Concessione* la progettazione, la realizzazione, e la gestione delle linee ferroviarie.<sup>48</sup>

La Legge organica di riordino della rete ferroviaria n° 2279 del 14/Maggio/1865 delle *Concessioni Private* creò un panorama estremamente nuovo, unificando fisicamente le frammentate reti e relative gestioni ferroviarie dei territori degli *Stati pre-unitari*, e creando così i presupposti per l'unificazione gestionale delle stesse in poche e solide *Società Private*.<sup>49</sup>

Con la Legge di riordino del 1865, a cui seguirono altre leggi meno importanti sempre in materia ferroviaria, si cominciò finalmente a regolamentare anche per il futuro il caotico panorama ferroviario italiano.

---

45 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 17.

46 Sull'argomento vedi Filippo TAJANI, *Storia delle ferrovie italiane a cento anni dall'apertura della prima linea*, Milano, Garzanti, 1939, pp.

47 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 20.

48 FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

49 GUADAGNO, op. cit., pp. 20.

Prima della riunificazione dell'Italia, le scelte politiche furono attuate senza una logica aziendalistica ben precisa e mirata: la politica seguì infatti un suo autonomo percorso, senza farsi influenzare da questo o quell'altro fattore economico.

Prima dell'avvento del *Primo Ministro* dello *Stato Piemontese* Camillo BENSO Conte di Cavour, fino anche poco dopo il 1859, infatti furono le scelte politiche che condizionarono le scelte economiche, e non viceversa.<sup>50</sup>

Dato il legame indissolubile esistente tra le spese militari e le spese per opere pubbliche, queste ultime spese furono dirottate soprattutto verso la costruzione di infrastrutture stradali e ferroviarie in funzione esclusivamente bellica<sup>51</sup>, senza tenere in alcun conto delle esigenze economiche e di sviluppo del paese: in questo modo la rete ferroviaria si sviluppò in modo disomogeneo e disordinato.

La maggior parte delle reti ferroviarie dei territori italiani pre-unitari continuò ancora ad essere gestita dalle compagnie ferroviarie private straniere.

Queste compagnie straniere tuttavia, pur disponendo ancora della gestione della maggior parte della rete ferroviaria italiana, furono però sottoposte indirettamente attraverso il regime della *Concessione Privata* allo stretto e regolatore controllo dello Stato italiano.<sup>52</sup>

La legge delle *Concessioni Private ferroviarie* tracciò una nuova situazione, assegnando la gestione della rete ferroviaria italiana nelle mani di poche e grosse società private.

Questa legge attribuì alla *Società delle Strade Ferrate Romane* la concessione dell'esercizio delle strade ferrate dell'ex *Granducato di Toscana*, vale a dire le Strade Ferrate Livornesi, le Maremmane, e della Toscana Centrale; inoltre fece convogliare, presso la stessa società, le strade ferrate romane dello *Stato Pontificio*.<sup>53</sup>

La *Società delle Strade Ferrate Romane*, prima della riunificazione dello Stato italiano, fu controllata da gruppi economici legati al vecchio potere politico: invece, dopo la riunificazione dello Stato italiano, questa società non riuscì più a godere di appoggi della nuova classe politica insediatasi al potere.

---

50 Cfr. Mario ROMANI, *Storia economica d'Italia nel secolo XIX*, Bologna, Il Mulino, 1982, pp. 198-232.

51 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 175.

52 GUADAGNO, op. cit., pp. 303; sull'argomento vedi anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.

53 FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

La *Società delle Strade Ferrate Romane*, già in profonda crisi, continuò senza esito alcuno infatti a cercare affannosamente appoggi politici per cercare di ottenere aiuti economici necessari a coprire le paurose perdite di gestione.<sup>54</sup>

La *Legge dello Stato* n° 2279 delle *Concessioni Private* inoltre attribuì alla *Società Ferrovie dell'Alta Italia* la concessione dell'esercizio delle strade ferrate lombarde e parte dell'Italia Centrale, nonché le linee liguri-piemontesi dello *Stato Piemontese*, le linee venete, e la linea Bologna-Pistoia.<sup>55</sup>

La *Società Ferrovie dell'Alta Italia* fu controllata direttamente dal *Gruppo Privato* straniero ROTHSCHILD<sup>56</sup>: gruppo la cui gestione mirò a raggiungere l'efficienza gestionale, ma al contempo anche a cercare spudoratamente appoggi politici per ottenere ingenti sussidi economici per coprire le perdite di gestione.<sup>57</sup>

Inoltre la *Legge dello Stato* n° 2279 del 1865 delle *Concessioni Private* modificò alla *Società Italiana delle Ferrovie Meridionali* la concessione sottoscritta nel 1862: concessione in cui, già in passato, si affidò a questa società la gestione della linea litoranea adriatica.

Nella *Società Italiana delle Ferrovie Meridionali* confluì, a seguito di questa modifica nella Concessione già stipulata nel 1862, la gestione di tutte le ferrovie disposte lungo il versante Adriatico dell'Italia.<sup>58</sup>

La *Società Italiana delle Ferrovie Meridionali* fu controllata direttamente dal *Gruppo Privato* BASTOGI, gruppo privato estremamente dotato di potenti appoggi sia in Parlamento che al Governo.<sup>59</sup>

Il potente *Gruppo Privato* BASTOGI, oltre alle Ferrovie Meridionali, operò anche il controllo diretto delle Ferrovie Calabro - Sicule attraverso la gestione della *Società Anonima Vittorio Emanuele*, società appartenente al proprio gruppo.<sup>60</sup>

Alla *Società Anonima Vittorio Emanuele* di recente istituzione venne concessa, già prima con una *Legge Speciale* nel 1863 e poi in seguito con la *Legge delle Concessioni Private*, la costruzione e la gestione delle strade ferrate calabro - sicule.<sup>61</sup>

---

54 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 303.

55 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.; sull'argomento vedi anche Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 20.

56 Rosario VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ed., Roma-Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ed., 1984), pp. 15.

57 GUADAGNO, op. cit., pp. 303.

58 GUADAGNO, op. cit., pp. 20; sull'argomento vedi anche FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

59 GUADAGNO, op. cit., pp. 303.

60 GUADAGNO, op. cit., pp. 303.

61 Vedi Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. ; sull'argomento vedi anche FORGHIERI, op. cit., pp. 16; sull'argomento vedi anche GUADAGNO, op. cit., pp. 20.

Infine, con la Legge delle *Concessioni Private* si ebbe l'istituzione della *Rete Ferroviaria della Sardegna*, rete che richiese ingente capitale già in fase di progettazione e costruzione.

La Rete Sarda proprio per questo motivo fu subito pesantemente condizionata, risultando così economicamente improduttiva: data la situazione esistente, lo Stato fu costretto ad affidare la progettazione, la costruzione, ed in seguito la gestione della rete sarda a potenti gruppi privati saldamente legati al potere politico.<sup>62</sup>

Anche dopo queste riunificazione gestionali e societarie le ferrovie italiane dipesero ancora per molto tempo dal capitale straniero: la *Società Ferrovie dell'Alta Italia* e la *Società delle Strade Ferrate Romane* furono controllate direttamente sia dal *Gruppo Privato ROTHSCHILD*, che da altre società con capitali in prevalenza francesi e tedeschi.<sup>63</sup>

Anche la *Società Italiana delle Ferrovie Meridionali* e la *Società Anonima Vittorio Emanuele* furono anch'esse controllate da società composte in maggior parte da capitale straniero, anche attraverso il controllo sul *Gruppo Privato BASTOGI*.<sup>64</sup>

#### ***1.4.1. Effetti principali sull'economia italiana***

Fu proprio nel periodo storico delle *Concessioni Private* che si mise bene in evidenza il legame esistente tra l'economia del paese e il proprio sistema ferroviario.

Lo Stato per motivazioni prima politiche, e poi sociali ed economiche, si prodigò profondamente per estendere dapprima la rete ferroviaria nel paese appena unito, e in seguito per razionalizzarne l'esercizio.

Con una serie di iniziative politiche, scaturite nel 1865 con le *Concessioni Private*, lo Stato riuscì ad accentrare sotto le proprie mani il controllo della intera rete ferroviaria italiana.

Le varie reti esistenti nel territorio vennero affidate gestionalmente a pochi e potenti gruppi economici direttamente assoggettabili al potere politico, in modo tale da avere il controllo diretto della situazione e in modo da dare subito impulso alla costruzione di nuove linee.<sup>65</sup>

Operando in questo modo, lo Stato stimolò direttamente i vari gruppi privati alla costruzione di nuove linee, incentivandoli a rastrellare il capitale azionario e obbligazionario necessario, sia sul mercato finanziario interno che sui mercati finanziari europei.

---

<sup>62</sup> Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 304.

<sup>63</sup> Antonio CRISPO, *Il centenario delle Ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Milano, Editore A. Giuffrè, 1940, pp.

<sup>64</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 188.

<sup>65</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 304.



I mercati finanziari nazionali prima ed europei in seguito, vennero influenzati enormemente dalla costruzione della rete ferroviaria italiana.

Le *Borse Italiane* di Milano e di Genova conobbero infatti dei momenti euforici, grazie all'enorme ammontare di azioni e obbligazioni emesse dalle società private ferroviarie.<sup>66</sup>

Comunque anche lo Stato italiano, dopo l'unità realizzata nel 1861, investì e dirottò verso le ferrovie notevoli capitali: 700 milioni di Lire d'epoca dal 1861 al 1870, 678 milioni di Lire d'epoca per l'esercizio, e 695 milioni di Lire d'epoca per le costruzioni dal 1861 al 1877.<sup>67</sup>

Lo Stato però, nel dirottare questi investimenti verso la ferrovia, distolse notevoli capitali che altrimenti sarebbero defluiti verso le altre industrie nazionali.<sup>68</sup>

Anche le borse estere furono galvanizzate dall'emissione dei titoli azionari e obbligazionari delle compagnie ferroviarie.

Fu proprio per merito dei capitali provenienti dall'estero se la rete ferroviaria poté svilupparsi nel primo periodo seguente l'unità dell'Italia: in questo periodo, infatti, l'Italia post-unitaria non possedeva che miseri capitali.<sup>69</sup>

Questo rastrellamento ingente di capitale fece però aumentare in modo vertiginoso i *Tassi di Impiego*: con questo vertiginoso e imprevedibile andamento, anche i prezzi di emissione dei titoli scesero imprevedibilmente, in picchiata rispetto al proprio valore nominale.

Questo trend negativo per di più si acuì, dato che i titoli azionari e obbligazionari in questione dovettero venire quotati già in partenza sotto la pari proprio a causa delle difficoltà finanziarie delle compagnie ferroviarie: soprattutto della *Società delle Strade Ferrate Romane*.<sup>70</sup>

In seguito a questa redistribuzione gestionale della rete, le compagnie private ferroviarie non poterono più operare secondo un mero calcolo di ricavi e profitti, bensì dovettero sottostare all'imposizione di *Tariffe Controllate* per motivi politici, economici, e sociali direttamente dallo Stato: il controllo dello Stato sulle *Compagnie Private* fu quindi un elemento di disturbo, dato che le tariffe costituivano la maggior fonte di ricavo per esse.

Lo Stato comunque garantì a queste compagnie private delle percentuali di incasso sulle tariffe, per stimolarle così ad operare sempre più efficientemente: lo Stato però commise un grave errore, in quanto assegnò delle percentuali sempre più basse all'aumentare degli incassi,

---

66 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 186 - 189.

67 Cfr. Giorgio CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, 5° Vol., Milano, Feltrinelli, 1975, pp. 403 - 404.

68 GUADAGNO, op. cit., 179.

69 Cfr. Gino LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1980, pp. 44.

70 GUADAGNO, op. cit., pp. 304 - 305.

e diminuendo gli introiti le compagnie ebbero difficoltà a coprire le crescenti perdite di gestione.<sup>71</sup>

Inoltre, le compagnie private ferroviarie subirono in questo periodo gli effetti devastanti della crisi economica in atto: le compagnie ferroviarie però riuscirono a sopravvivere grazie ai sovvenzionamenti elargiti dallo Stato, sovvenzionamenti elargiti anche in virtù dello stretto controllo imposto attraverso le tariffe, per coprire così le cospicue perdite di gestione.<sup>72</sup>

Il traffico ferroviario nel periodo delle *Concessioni Ferroviarie* crebbe celermente, dato che le piccole linee esistenti prima della riunificazione del territorio italiano furono interconnesse fra loro: l'interconnessione della rete ferroviaria italiana aumentò l'efficienza gestionale, e contribuì enormemente ad avvicinare ed allargare i mercati, collegando fra loro centri anche molto lontani.<sup>73</sup>

#### ***1.4.2. Effetti sul sistema industriale italiano***

Anche se esistono poche statistiche, queste scarse documentazioni confermano che l'apporto del trasporto ferroviario al sistema industriale nazionale fu assai scarso<sup>74</sup>, contrariamente alla credenza popolare: d'altro canto, però, l'economia italiana nel suo complesso fu comunque influenzata positivamente dal trasporto ferroviario, anche se per determinati settori il beneficio apportato fu assai labile.<sup>75</sup>

Inizialmente infatti gli stessi materiali e forniture, destinate alla costruzione della rete in rapido sviluppo, furono importati dagli altri paesi stranieri.<sup>76</sup>

In termini di quantità di investimento questi materiali richiesero meno input di quelli che sarebbero occorsi facendo invece riferimento al mercato interno<sup>77</sup>: e comunque, anche in seguito alle costruzioni dei grossi opifici italiani per le produzioni più sofisticate si fece ancora ricorso ai mercati stranieri.<sup>78</sup>

---

71 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 303.

72 GUADAGNO, op. cit., pp. 305.

73 GUADAGNO, op. cit., pp. 305.

74 Vedi Stefano FENOALTEA, "Le ferrovie e lo sviluppo industriale italiano 1861-1913", in AA. VV., *Lo sviluppo economico italiano 1861 - 1940*, a cura di Gianni TONIOLO, Roma-Bari, Laterza, 1973, pp. 160 -171; sull'argomento vedi anche GUADAGNO, op. cit., pp. 179

75 GUADAGNO, op. cit., pp. 169 - 179.

76 GUADAGNO, op. cit., pp. 179.

77 Vedi sull'argomento Gino LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1980, pp. 122 - 124; sull'argomento vedi anche GUADAGNO, op. cit., pp. 183

78 GUADAGNO, op. cit., pp. 179.

Nel periodo storico dal 1865 al 1885 delle *Concessioni Private* la neonata industria ferroviaria italiana non fu in grado di soddisfare sufficientemente la domanda interna.<sup>79</sup>

Fu però solamente a partire dal 1880 che l'industria ferroviaria italiana cominciò ad essere autosufficiente nei riguardi della domanda interna, riuscendo a produrre parecchie locomotive a vapore.<sup>80</sup>

Con l'allargamento e l'avvicinamento dei mercati ad altri geograficamente anche molto distanti, e al di fuori dei confini nazionali, risentirono indirettamente dell'influsso positivo solo pochi settori come l'industria metallurgica, l'industria meccanica, il settore del legname, il settore della costruzione di materiali per l'edilizia, e così pure in seguito le industrie costruttrici di materiale rotabile per le ferrovie.<sup>81</sup>

L'impatto positivo arrecato dal trasporto ferroviario a questi due ultimi settori si ebbe grazie alle costruzioni di locomotive a vapore e alle forniture di rotabili, da parte di alcuni grossi opifici di materiale ferroviario.<sup>82</sup>

Con il trasporto ferroviario vennero sviluppate le comunicazioni esistenti fra le varie località: con lo sviluppo del commercio, grazie anche all'apertura dei grandi trafori alpini<sup>83</sup>, diminuirono i tempi di percorrenza, diminuirono le spese di trasporto<sup>84</sup>, aumentò la sicurezza di questo mezzo di trasporto, e aumentarono sia le merci che i viaggiatori trasportati.<sup>85</sup>

Con l'estensione del collegamento della rete ferroviaria fra le varie città aumentò anche il *PIL (Prodotto Interno Lordo)* del paese: per contro però nelle località dove la rete ferroviaria era carente, le industrie ivi presenti furono svantaggiate a causa dei maggiori costi di trasporto sostenuti.<sup>86</sup>

Nel periodo dal 1861 al 1880 l'aumento del *PIL* in media bastò appena a compensare l'incremento di popolazione: invece, solo a partire dal 1880 si ebbe un incremento reale di reddito<sup>87</sup>, anche se le ferrovie continuarono ad essere poco efficienti.<sup>88</sup>

---

79 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 180 - 181.

80 Vedi Stefano FENOALTEA, "Le ferrovie e lo sviluppo industriale italiano 1861-1913", in AA. VV., *Lo sviluppo economico italiano 1861 - 1940*, a cura di Gianni TONIOLO, Roma-Bari, Laterza, 1973, pp. 178; sull'argomento vedi anche GUADAGNO, op. cit., pp. 182.

81 GUADAGNO, op. cit., pp. 175 - 179.

82 GUADAGNO, op. cit., pp. 180-181.

83 GUADAGNO, op. cit., pp. 182; sull'argomento vedi anche FENOALTEA, op. cit., pp. 160.

84 GUADAGNO, op. cit., pp. 184.

85 GUADAGNO, op. cit., pp. 169-184; sull'argomento vedi anche Gino LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1980, pp. 152.

86 GUADAGNO, op. cit., pp. 182; sull'argomento vedi anche LUZZATTO, op. cit., pp. 84-87-88.

87 Cfr. TONIOLO, op. cit., pp. 5.

88 FENOALTEA, op. cit., pp. 15.

Infatti l'aspettativa di un miglioramento dell'economia non poté essere di certo confidata esclusivamente nell'estensione della rete ferroviaria durante il periodo delle grandi compagnie, soprattutto con una preoccupante situazione economica del genere.<sup>89</sup>

Quindi, enorme importanza svolta dalle ferrovie nel commercio nazionale ed internazionale nei 25 anni seguenti l'unità del paese: purtroppo a causa della mancanza di statistiche e di studi specifici non è possibile quantificare e interpretare il beneficio reale apportato alla collettività dalla ferrovia.<sup>90</sup>

Il beneficio principale, immediatamente e sicuramente palpabile, fu l'unificazione del paese: le ferrovie pertanto rappresentarono lo scopo politico preminente per questa giusta causa.<sup>91</sup>

Ci furono altresì degli studiosi che tentarono anche con successo di definire dei validi modelli econometrici, per poter ponderare l'impatto che il trasporto ferroviario arrecò al sistema industriale nazionale.

Secondo il valido modello econometrico di FENOALTEA, lo sviluppo della rete ferroviaria procurò circa il 2 % dell'incremento nella produzione industriale: questa tesi confermò le affermazioni di altri studiosi, i quali asserirono che la ferrovia stimolò con effetti assai blandi lo sviluppo economico nel periodo ottocentesco.<sup>92</sup>

Le fabbriche, presenti sia nelle piccole che nelle grandi città, si giovarono di manodopera proveniente da località anche molto lontane.

Le ferrovie nel 1867 non detenevano da sole il monopolio nel trasporto di merci e di persone: furono infatti presenti altre realtà di trasporto private come le diligence, o i trasporti nelle acque interne fluviali e lacustri e marine, soprattutto per il trasporto merci.<sup>93</sup>

I trasporti nelle acque interne assunsero addirittura una funzione complementare, rispetto alla rete ferroviaria.<sup>94</sup>

Le diligence nel Nord del paese, per cercare di sottrarre viaggiatori alla ferrovia, adottarono tariffe leggermente più basse, o addirittura tariffe gratis per il trasporto dei bagagli.

---

89 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 177.

90 GUADAGNO, op. cit., pp. 175 - 184; sull'argomento vedi anche Mario ROMANI, *Storia economica d'Italia nel secolo XIX*, Bologna, Il Mulino, 1982, pp. 251 - 252.

91 GUADAGNO, op. cit., pp. 190.

92 GUADAGNO, op. cit., pp. 190; sull'argomento vedi anche Stefano FENOALTEA, "Le ferrovie e lo sviluppo industriale italiano 1861-1913", in AA. VV., *Lo sviluppo economico italiano 1861 - 1940*, a cura di Gianni TONIOLO, Roma - Bari, Laterza, 1973, pp.

93 GUADAGNO, op. cit., pp. 172.

94 GUADAGNO, op. cit., pp. 173.

Le diligenze invece nel Sud dell'Italia, nonostante i tempi di percorrenza molto più lunghi rispetto alle ferrovie, ebbero addirittura il monopolio del trasporto, in quanto questa parte del paese fu per molto tempo carente o addirittura assente di rete ferroviaria.<sup>95</sup>

### ***1.4.3. Effetti sul settore agricolo italiano***

Consistente fu invece l'apporto della ferrovia nei riguardi della produzione di servizi, e soprattutto nei riguardi del settore agricolo.<sup>96</sup>

L'agricoltura del paese fu senz'altro influenzata positivamente dall'avvento delle ferrovie.

Con lo sviluppo dei mercati nazionali ed internazionali su larga scala, furono intensificati i trasporti di cereali, vini, oli; mentre sulle brevi distanze furono intensificati soprattutto i trasporti di ortaggi e derrate agricole riservate ai mercati locali.

Lo sviluppo di questi mercati fu più intenso nella regione Padano - Veneta, e nella Sicilia.<sup>97</sup>

Però, ai vantaggi dovuti all'avvicinamento dei mercati nazionali, si contrapposero gli svantaggi derivanti dal ribasso a capofitto dei costi di trasporto: questa situazione paradossale, contribuì ad appesantire ancora di più la crisi del settore agrario nella seconda metà del secolo scorso.<sup>98</sup>

Infatti il grano prodotto e importato e prodotto dagli USA (Stati Uniti d'America) ebbe per lungo tempo un costo assai inferiore di quello prodotto nel mercato interno.<sup>99</sup>

Nonostante queste situazioni paradossali, l'incremento della produzione agricola realizzatosi nel periodo dal 1860 al 1880 non fu però sufficiente per il crescente fabbisogno interno, dovuto all'incremento costante della popolazione.

L'incremento della produzione agricola comportò di certo un aumento di *rendita terriera*: una parte notevole di questa rendita terriera fu convogliata verso gli investimenti necessari per le costruzioni di infrastrutture soprattutto ferroviarie del paese.<sup>100</sup>

Il capitale proveniente da queste rendite agricole poté invece rivolgersi, non appena verso il 1885 la rete ferroviaria fondamentale fu portata al completamento, esclusivamente al settore industriale.

---

95 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 171.

96 GUADAGNO, op. cit., pp. 190.

97 GUADAGNO, op. cit., pp. 177.

98 Rosario VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ed., Roma - Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ed., 1984), pp. 296.

99 Cfr. Giorgio CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, 6° Vol., Milano, Feltrinelli, 1975, pp. 201 - 205 -206 - 230; sull'argomento vedi anche GUADAGNO, op. cit., pp. 178.

100 GUADAGNO, op. cit., pp. 177.

L'agricoltura e la ferrovia dunque si svilupparono e si stimolarono a vicenda: è fuori di dubbio quindi che la costruzione della rete fondamentale italiana arrecò al settore agricolo notevoli benefici.<sup>101</sup>

#### ***1.4.4. Effetti sul mercato del lavoro italiano***

---

Anche per quel che riguarda l'impatto della ferrovia sul mercato del lavoro esistono poche statistiche e studi specifici relativi al ventennio dal 1865 al 1885.

E' comunque fuori di dubbio che migliaia di lavoratori trovarono impiego grazie alla costruzione delle infrastrutture ferroviarie: la manodopera addirittura si specializzò in certe mansioni.<sup>102</sup>

Grazie alla specializzazione raggiunta nel lavoro, di conseguenza anche il grado culturale della manodopera ferroviaria crebbe più velocemente rispetto ad altri settori produttivi.

Gli economisti sono concordi nell'affermare che la spinta data dallo Stato all'espansione del sistema ferroviario si configurò come uno strumento semplice, ma efficace, di politica economica: infatti, attraverso la crescente richiesta di manodopera necessaria ne risentì positivamente anche il mercato del lavoro afferente al settore delle attività meccaniche, e delle altre attività indotte.<sup>103</sup>

Fu proprio grazie a questi influssi benefici indotti se i grossi stabilimenti industriali videro la luce e si svilupparono adeguatamente.<sup>104</sup>

#### ***1.4.5. Estensione della rete ferroviaria italiana nel periodo delle "Concessioni Private"***

---

Vediamo dunque nell'ottica di storia economica gli avvenimenti legati alle ferrovie italiane dal 1865 al 1885.

Il periodo delle *Grandi Reti* dal 1865 al 1885 vide concentrarsi il massimo impegno politico ed economico per la costruzione della rete ferroviaria.

---

101 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 177.

102 GUADAGNO, op. cit., pp. 185.

103 Cfr. Mario ROMANI, *Storia economica d'Italia nel secolo XIX*, Bologna, Il Mulino, 1982, pp. 353; sull'argomento vedi anche GUADAGNO, op. cit., pp. 186.

104 GUADAGNO, op. cit., pp. 186.

La rete ferroviaria si ampliò dai 2.169 chilometri esistenti nel 1860<sup>105</sup> fino ad arrivare ai 4.378 chilometri in funzione alla vigilia dell'entrata in vigore della *Legge Organica* del 14/Maggio/1865 sul riordino della rete.

Fu solamente a partire dal 1870 che si innescò la ripresa industriale nel paese: la rete ferroviaria si ampliò ulteriormente, fino ad arrivare ad una rete complessiva di ben 6.183 chilometri.<sup>106</sup>

Nel territorio italiano già nel 1870 circa la *rete fondamentale* fu portata al completamento; mentre la *rete ferroviaria secondaria* era ancora assai scarsa, o addirittura inesistente in certi luoghi.<sup>107</sup>

La *rete fondamentale* fu di primaria importanza per lo sviluppo dei traffici nazionali ed internazionali: traffici che si intensificarono, anche grazie alla apertura dei grandi trafori alpini attraverso la Francia, la Svizzera, e l'Austria.<sup>108</sup>

Infatti nel 1871 entrò in funzione il *grande traforo* di ben 12.233 metri *del Moncenisio*: traforo che finalmente mise in comunicazione la rete ferroviaria italiana con la rete francese.<sup>109</sup>

Nel 1882 entrò in funzione il *grande traforo del San Gottardo* di ben 14.420 metri<sup>110</sup>; a cui fece seguito solo nel tardo 1898 l'apertura del *traforo del Sempione*.

Gli scambi furono dunque notevolmente intensificati: la rete ferroviaria fu estesa ancora dal 1872 al 1880 del 29 %: di conseguenza, l'incremento del Trasporto di Merci fu del 64 %, mentre fu del 65 % per quel che riguarda le Tonnellate // Km trasportate.<sup>111</sup>

La classe politica fu concorde nel ritenere che la rete italiana dovesse ulteriormente svilupparsi per dare impulso ai grandi traffici nazionali ed internazionali: la volontà dei politici sfociò nei dettati della *Legge Speciale dello Stato* del 29/Luglio/1879, con cui si stanziarono i fondi per la costruzione di ulteriori 6.000 chilometri di nuova rete ferroviaria.<sup>112</sup>

---

105 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 179.

106 GUADAGNO, op. cit., pp. 179.

107 GUADAGNO, op. cit., pp. 176.

108 GUADAGNO, op. cit., pp. 176; sull'argomento vedi anche Gino LUZZATTO, *L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1980, pp. 87 - 88.

109 Rosario VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ed., Roma-Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ed., 1984), pp. 252.

110 GUADAGNO, op.cit., pp. 21 - 22.

111 LUZZATTO, op. cit., pp. 349; sull'argomento vedi anche GUADAGNO, op. cit., pp. 178

112 GUADAGNO, op. cit., pp. 176.

Alla vigilia dell'entrata in vigore della *Legge Speciale dello Stato delle Convenzioni Ferroviarie* del 27/Aprile/1885, cioè dopo circa 20 anni, la rete esistente in Italia fu ampliata fino ad arrivare a ben 10.602 chilometri.<sup>113</sup>

#### ***1.4.6. Effetti generali sugli investimenti finanziari***

Gli investimenti finanziari dei soggetti privati nelle ferrovie complessivamente non resero però poi così molto; i capitalisti furono comunque particolarmente stimolati ad investire nelle attività ferroviarie, in quanto queste attività furono tutelate assai generosamente dallo Stato, e quindi considerate come attività praticamente senza rischio.

Basti pensare che in questo periodo storico la vita media di una qualsiasi società privata fu statisticamente provato che potesse arrivare a circa 7 anni; mentre una società operante nell'attività ferroviaria poteva senz'altro disporre di una durata assai più lunga.<sup>114</sup>

### **1.5. Le Convenzioni Ferroviarie italiane del 1885**

Il ventennio storico-economico delle *Convenzioni Ferroviarie* ebbe inizio con l'entrata in vigore dell'omonima *Legge Speciale dello Stato* n° 3.048 del 27/Aprile/1885, ed ebbe termine con la *Legge dello Stato* n° 137 del 22/Aprile/1905 istituyente *l'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato*.<sup>115</sup>

Con la *Legge Speciale* n° 3.048 del 27/Aprile/1885 delle *Convenzioni Ferroviarie* lo Stato, dopo venti anni dalla legge delle *Concessioni Private*, operando una oculata scelta di politica economica, affidò e concentrò la gestione della rete ferroviaria italiana nelle mani di poche società private, dotate di una certa dimensione e importanza economica.<sup>116</sup>

Con la legge delle *Convenzioni Ferroviarie*, attuando la spartizione geografica del territorio italiano secondo un mero *criterio fisico longitudinale* (e non secondo un mero criterio regionalistico), si configurarono due grandi reti ferroviarie, con accanto altre realtà di modesta entità (*Vedi Figura n° 3 alla fine del presente Cap. I°, a pag.55*).

---

113 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 20.

114 GUADAGNO, op. cit., pp. 189.

115 GUADAGNO, op. cit., pp. 22.

116 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.



Con questo *criterio longitudinale* di spartizione della rete ferroviaria italiana fu concessa alla *Società italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo* tutta la *rete Mediterranea*: lo sviluppo stabilito per la *rete Mediterranea* fu di 6.074 chilometri, di cui 4.250 chilometri in esercizio, e 1.824 chilometri in fase di costruzione o comunque da costruirsi.<sup>117</sup>

Invece fu concessa tutta la *rete Adriatica* alla *Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali*<sup>118</sup>: lo sviluppo stabilito per la *rete Adriatica* fu di 5.863 chilometri, di cui 4.303 chilometri in esercizio, e 1.560 chilometri in fase di costruzione o da costruirsi.<sup>119</sup>

Le due grandi *reti Mediterranea ed Adriatica* avevano circa 134 chilometri di tratti in comune, soprattutto nelle zone afferenti ai grossi centri urbani: a Milano, Pavia, Piacenza, Firenze, Livorno, e Napoli.<sup>120</sup>

Accanto a queste due grosse società ferroviarie, operò alacramente anche la *Società Sicula*, piccola società privata di una certa rilevanza economica che gestì i 600 chilometri di rete ferroviaria esistente in Sicilia.<sup>121</sup>

Con le *Convenzioni Ferroviarie* del 1885 la struttura principale della rete ferroviaria italiana fu affidata e gestita da queste due grosse società private: comunque, le due grandi società in Concessione della *Rete Mediterranea* e della *Rete Adriatica* gestirono nella penisola gran parte, ma non tutta la rete ferroviaria italiana.

Infatti, altre piccole società private, oltre alla più consistente *società della Rete Sicula* vista sopra, gestirono ben 1.378 chilometri di rimanente rete ferroviaria a scartamento normale<sup>122</sup>, e ben 1.763 chilometri di rete a scartamento ridotto.<sup>123</sup>

Di una certa rilevanza fu anche la *Società delle Ferrovie Sarde* per la gestione e la costruzione delle linee in Sardegna; mentre al Nord del paese operò con successo la *società delle Ferrovie*

---

117 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.

118 Questa società divenne, in seguito alla incorporazione della rete Adriatica, la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali e per l'esercizio della Rete Adriatica; sull'argomento vedi anche Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 304; sull'argomento vedi anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.

119 FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

120 FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

121 FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

122 Lo scartamento normale è la distanza standard regolamentare tra le due facce interne delle rotaie di un binario, stabilita convenzionalmente nella misura di 1.435 mm; mentre nello scartamento ridotto la misura stabilita varia invece tra 400 e 1.100 mm.

123 Cfr. Camillo LACCHE', *L'ottocento ferroviario dopo il settanta*, Viterbo, Editore Agnesotti, 1977, pp. 189 - 190; sull'argomento vedi anche GUADAGNO, op. cit., pp. 23.

*Nord Milano*, piccola società che progettò e costruì molte linee ferroviarie in Lombardia e in Piemonte.<sup>124</sup>

### ***1.5.1. Estensione della rete durante le Convenzioni Ferroviarie***

Il sistema ferroviario si sviluppò e si estese ulteriormente nel periodo delle *Convenzioni Ferroviarie*, anche a causa del mutato contesto sociale ed economico.<sup>125</sup>

In questo periodo storico finalmente le forniture ed i materiali necessari per le costruzioni ferroviarie furono prodotti e impiegati nel mercato interno, grazie alla produzione massiccia dei grossi opifici industriali.

L'innovazione tecnologica fu senz'altro stimolata durante il periodo delle *Convenzioni*.<sup>126</sup>

Basti pensare che durante il periodo delle *Convenzioni Ferroviarie* furono approntati i primi esperimenti relativi alla trazione elettrica, dapprima in corrente alternata<sup>127</sup> e poi in corrente continua.

In seguito ai positivi risultati ottenuti con la trazione elettrica a corrente continua si rivoluzionò tutto il mondo ferroviario: con la propria adozione, su molta parte della rete furono consentiti maggiori carichi di traino e maggiori velocità di marcia.<sup>128</sup>

In questo periodo l'ingegnere BIANCHI<sup>129</sup> brevettò anche un sistema idrodinamico per gli apparati centrali di manovra per gli scambi e i segnali, sistema che rivoluzionò la gestione degli impianti fissi e di linea delle ferrovie di gran parte del Continente.<sup>130</sup>

In questo periodo storico anche il mondo finanziario fu stimolato dalle costruzioni ferroviarie: il capitale necessario per gli investimenti ferroviari fu reperito abbondantemente per la prima volta anche all'interno del territorio nazionale.

Infatti il paese, dopo l'unità, ritrovò una certa tranquillità sociale, politica, ed economica: inoltre l'economia del paese fu trainata dal trend positivo delle economie straniere.<sup>131</sup>

---

124 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.

125 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 305.

126 FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

127 Che fu poi abbandonata per l'inaffidabilità dimostrata.

128 Cfr. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., *Il Sindacato Ferroviari italiani dalle origini al fascismo 1907 - 1925*, a cura di Maurizio ANTONIOLI e Giorgio CHECCOZZO, Milano, Edizioni Unicopli, 1994; sull'argomento vedi anche FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

129 L'ing. BIANCHI diventò in seguito il primo Direttore Generale nella storia dell'*Azienda Autonoma FS*.

130 FORGHIERI, op. cit., pp. 16.

Nel ventennio dal 1885 al 1905 la rete ferroviaria si ampliò ad un ritmo vertiginoso, di altri 5.335 chilometri.<sup>132</sup>

Con le *Convenzioni Ferroviarie* lo Stato riuscì ad esercitare il proprio controllo gestionale e finanziario su gran parte delle rete ferroviaria italiana.

Con questa scelta politica lo Stato estromise dalla gestione della rete ferroviaria italiana tutte le compagnie private straniere e l'ingerenza degli altri gruppi economici non legati al potere, lasciando così sotto il controllo straniero solo una parte delle ferrovie secondarie.

Inoltre alle grosse compagnie private controllate dallo Stato fu assegnata una maggiore percentuale sugli incassi delle tariffe praticate sulle Merci e sui Viaggiatori.<sup>133</sup>

### ***1.5.2. Crisi del settore del trasporto durante le Convenzioni Ferroviarie***

Le grandi società private concessionarie, durante il periodo delle *Convenzioni Ferroviarie*, si trovarono di fronte a dei problemi assolutamente imprevisi.

Fu soprattutto l'obsolescenza dei materiali rotabili e degli impianti fissi a creare i maggiori problemi.

A causa della inadeguatezza di queste strutture, ci furono molti disservizi causati dai sempre più forti ritardi nei tempi di marcia, ritardi provocati indirettamente dalla sempre crescente domanda di servizi di trasporto.<sup>134</sup>

La domanda di servizi di trasporto nel paese aumentò perché il quadro economico migliorò sensibilmente<sup>135</sup>, e con esso aumentarono i bisogni della popolazione sia riguardo alla mobilità, sia riguardo ai beni di consumo.<sup>136</sup>

Le compagnie private ferroviarie concessionarie non seppero far fronte con la propria insufficiente offerta alle aspettative sempre più crescenti ed improvvise della domanda di servizi di trasporto.<sup>137</sup>

D'altronde la legge delle *Convenzioni Ferroviarie* del 1885 non riuscì affatto a regolare completamente i rapporti giuridici ed economici esistenti fra lo Stato italiano e le grandi

---

131 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 305.

132 GUADAGNO, op. cit., pp. 22; mentre dal 1905 al 1915 la rete si ampliò di soli 1.109 chilometri.

133 GUADAGNO, op. cit., pp. 304.

134 GUADAGNO, op. cit., pp. 22.

135 La congiuntura nel periodo dal 1880 al 1906 fu favorevole per l'economia italiana; vedi in proposito Rosario VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ed., Roma-Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ed., 1984), pp. 296 - 298.

136 GUADAGNO, op. cit., pp. 305.

137 GUADAGNO, op. cit., pp. 305.

*società concessionarie* della rete ferroviaria italiana; e tanto meno, non riuscì a regolare aspetti legati ad avvenimenti del tutto imprevisi, come la richiesta di maggiori servizi di trasporto.

Le compagnie private concessionarie infatti su certe questioni ebbero le mani completamente legate, non avendo esse la possibilità di intervenire concretamente a causa dei vincoli imposti dallo Stato, anche attraverso le tariffe controllate.<sup>138</sup>

Le società private vivendo in un clima di assoluta incertezza, non essendo infatti affatto sicure che le *convenzioni* sarebbero state loro rinnovate anche per il futuro, non furono stimolate adeguatamente a reinvestire parte dei loro utili.

Altri problemi inoltre derivarono dall'amministrazione del personale: nel periodo delle *Convenzioni Ferroviarie* il personale ferroviario, essendo particolarmente sfruttato a causa di questi continui disservizi, attuò lunghi e cruenti scioperi per ottenere le giuste rivendicazioni contrattuali e sindacali: i disservizi causati da questi lunghi scioperi contribuirono però a danneggiare gli altri settori economici del paese.

In questo drammatico contesto, le *società concessionarie*, in mancanza dei mezzi operativi necessari, si allontanarono sempre più da un sistema di efficienza complessiva del settore ferroviario<sup>139</sup>: in questo modo le perdite di gestione aumentarono drasticamente.

A seguito di questi eventi imprevisi, ad un certo punto inaspettatamente ci fu una profonda crisi nel settore ferroviario, crisi che poi solo in parte fu riassorbita<sup>140</sup>: ci fu così il collasso dell'intero settore ferroviario.

Dati i continui e cruenti dibattiti perduranti sia nell'opinione pubblica sia in sede politica sull'opportunità o meno di procedere alla nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana, quale estremo rimedio per risolvere questa grave crisi del settore ferroviario, si approdò con la Legge Speciale dello Stato n° 137 del 22/Aprile/1905 all'istituzione dell'*Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato*.<sup>141</sup>

L'ingegnere Riccardo BIANCHI, dopo aver fatto esperienza nella *Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo*, e dopo essere stato in seguito *Direttore Generale* della *Società Sicula*, diventò poi nel 1905 il primo *Direttore Generale* nella storia della costituenda *Azienda Autonoma delle FS*.<sup>142</sup>

---

138 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 22.

139 GUADAGNO, op. cit., pp. 304.

140 GUADAGNO, op. cit., pp. 305.

141 GUADAGNO, op. cit., pp. 22.

142 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia. 1° Puntata: 1839-1905", *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 16.



**Figura 1:** Le ferrovie della penisola italiana alla proclamazione del Regno d'Italia, (17/Marzo/1861); T. pag.33



**Fonte:** [https://it.wikipedia.org/wiki/storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_italia](https://it.wikipedia.org/wiki/storia_delle_ferrovie_in_italia), [ultimo accesso: 10/Maggio/2018]

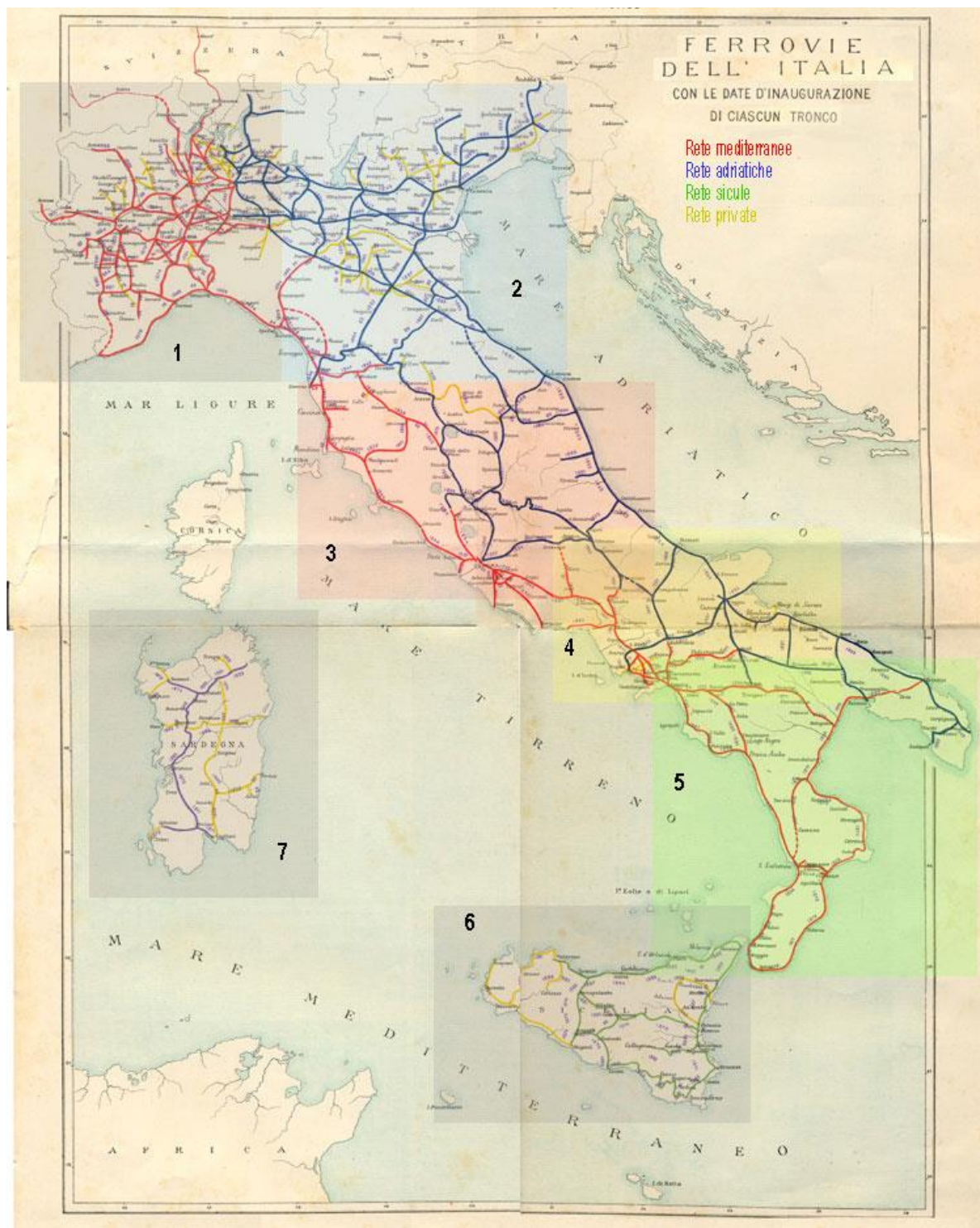
**Figura 2:** Le ferrovie della penisola italiana nel 1870 (Concessioni Ferroviarie del 1865); T. pag. 36



**Fonte:** [https://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](https://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [Ultimo accesso: 10/Maggio/2018]



**Figura 3:** Le ferrovie presenti in Italia nel 1885 (Convenzioni Ferroviarie del 1885); T. pag.47



Fonte: <http://cronologia.leonardo.it/ferrovie/ferrovie.htm>





## CAPITOLO II°.

### LA NAZIONALIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO ITALIANO: L'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO DAL 1905 AL 1922

#### 2.1. La crisi del sistema ferroviario italiano retto sulle *Convenzioni* alla fine del 1800

Le grandi compagnie ferroviarie subentrato nel periodo delle *Convenzioni* verso il 1885 ereditarono dalle grandi e medie compagnie private in *regime di Concessione* una gravissima situazione economica, finanziaria, tecnica, ed organizzativa.

Per questo motivo quindi il servizio di trasporto ferroviario offerto dalle grandi compagnie private durante il regime delle *Convenzioni* non poté altro che essere scadente.

In questo periodo storico i disservizi ferroviari furono continui e di svariata natura, e soprattutto furono estenuanti i ritardi della marcia dei treni: l'opinione pubblica fu irritata non poco da questa incresciosa situazione.<sup>1</sup>

Anche la progettazione e la costruzione delle linee ferroviarie condotta sia prima durante il regime delle *Concessioni Private*, che subito dopo durante il regime delle *Convenzioni Ferroviarie*, fu di qualità scadente.

Le linee ferroviarie vennero infatti progettate e costruite troppo sbrigativamente, sia per rispettare i brevi tempi imposti dalla legge sulle *Convenzioni Ferroviarie*, ma soprattutto per permettere alle grosse compagnie ferroviarie di recuperare al più presto possibile il capitale investito: con queste siffatte premesse quindi anche l'esercizio del trasporto ferroviario fu del tutto improvvisato.

Inoltre le grosse compagnie ferroviarie subentrato nel periodo delle *Convenzioni* non furono affatto stimolate ad investire proficuamente nella costruzione di nuove linee o nella innovazione delle infrastrutture esistenti, o addirittura nella dotazione di nuovo materiale ferroviario: la causa di tutto ciò fu dovuta all'incertezza perenne dello Stato sull'opportunità o

---

<sup>1</sup> Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 266.

meno di continuare ad affidare l'esercizio del trasporto ferroviario a queste grosse compagnie private, rinnovando loro le *concessioni* con le *Convenzioni*.<sup>2</sup>

Durante il periodo delle *Convenzioni* lo Stato stesso dopotutto, a causa della scarsità di fondi finanziari nelle proprie casse, non investì sufficienti risorse nel trasporto ferroviario, in questo imitando lo stesso lassismo delle grandi compagnie private.

Con il perdurare della scarsità di investimenti nel settore ferroviario le infrastrutture andarono deperendo irrimediabilmente: questa incuria di fatto compromise seriamente anche negli anni a venire la gestione e l'organizzazione del trasporto ferroviario italiano.<sup>3</sup>

L'opinione pubblica, come detto, protestò per i continui disservizi, che sfociarono soprattutto nei forti ritardi nella marcia dei treni.

Di converso la classe politica, pressata indirettamente dall'opinione pubblica, si rese conto che bisognava porre rimedio al più presto, per risolvere la grave situazione del sistema ferroviario italiano.

Durante i dibattiti intrapresi in sede politica in occasione del rinnovo delle *concessioni* alle grandi società private, si fecero largo le tesi politiche dei numerosi parlamentari che avevano a cuore il riordino del sistema ferroviario italiano: durante questi dibattiti politici furono così decise le azioni operative da attuare in tempi brevi per apportare al sistema ferroviario livelli di efficienza adeguati ai tempi.

Così per cercare di correre ai ripari, il *Government* mise dapprima a bilancio la somma di 144 milioni di Lire d'epoca, e in seguito destinò ulteriori 15 milioni di Lire per un primo miglioramento infrastrutturale della rete e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e di mezzi di locomozione: con questi investimenti infrastrutturali la situazione però non migliorò di molto.

Molti investimenti destinati al settore ferroviario però vennero da esso distolti perché le grosse società private concessionarie occultarono l'obsolescenza delle proprie infrastrutture di esercizio, rinunciando così di fatto alle sovvenzioni statali.

Per queste società private infatti essere sorretti finanziariamente dallo Stato avrebbe significato giocoforza uno scarso valore del proprio capitale infrastrutturale, e quindi una più scarsa quotazione in borsa della propria base azionaria.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 266.

<sup>3</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 266.

<sup>4</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 267.

Il Governo in questo periodo inoltre, commettendo un grave errore, non fece una seria programmazione negli investimenti da attuare, in tendenza reale con i crescenti bisogni del traffico ferroviario.

Venendo così a mancare una sia pur lieve previsione dell'aumento del traffico sulla rete ferroviaria italiana di converso non fu quindi possibile commisurare la quantità di capitale necessario all'adeguamento e al potenziamento delle infrastrutture.<sup>5</sup>

Infine il *Governo*, come estremo tentativo di ridare impulso al settore ferroviario, visto il fallimento degli investimenti perpetrati senza alcuna seria previsione nei flussi di traffico, pensò di istituire per legge delle apposite *Casse Patrimoniali*.

Le *Casse Patrimoniali*, secondo l'intento originale perseguito dal *Governo*, avrebbero dovuto essere abbondantemente rimpinguate dai flussi di reddito derivanti dalle tariffe ferroviarie provenienti dall'aumento del traffico.

Questo intento governativo, a prima vista meritevole di considerazione, si rivelò invece un autentico fiasco: infatti le grosse società private concessionarie non furono affatto stimolate ad investire, a innovare, e a far sviluppare adeguatamente il traffico ferroviario.

Infatti la legge istitutiva le *Convenzioni Ferroviarie* non regolò affatto in modo chiaro e soddisfacente i rapporti giuridici, economici, organizzativi, e tecnici esistenti tra lo Stato e le grandi Società private concessionarie.

Pertanto, essendo questi rapporti vitali esistenti tra le due parti contraenti regolati in modo insufficiente, fu del tutto logico che anche lo Stato, pur mantenendo la proprietà dell'infrastruttura, non ebbe alcun interesse ad effettuare investimenti del proprio capitale nell'adeguamento e potenziamento della rete ferroviaria.

L'eventuale capitale investito dallo Stato avrebbe impoverito le proprie già esigue casse, e per controtendenza avrebbe avuto solo l'effetto di rimpinguare le casse delle Società concessionarie private.

Mancando quindi l'interesse sia da parte dello Stato che da parte delle Società concessionarie ad effettuare i necessari investimenti, ci si avviò quindi ad una lento ed inesorabile deperimento delle infrastrutture ferroviarie: situazione che poi si aggravò ulteriormente a causa della sempre più carente manutenzione delle strutture rimaste in esercizio.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 267.

<sup>6</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 267.

### ***2.1.1. Cause dei perduranti disservizi ferroviari sul finire dell'Ottocento***

Le grandi Società private concessionarie subentrarono nella gestione della rete ferroviaria durante il periodo delle *Convenzioni* grazie anche ai favori goduti sia presso l'opinione pubblica, sia presso la classe politica: i motivi di tale fiducia furono riposti nel fatto che con le *Convenzioni Ferroviarie* si creò in sostanza un clima di rottura rispetto al passato.

In realtà queste speranze di profondo cambiamento andarono messe da parte, e si dovette invece ben presto fare i conti con la dura realtà: infatti i disservizi crebbero in modo inarrestabile, e tra questi soprattutto i ritardi nella marcia dei treni divennero sempre più consistenti, gettando così sempre più profondi malumori nell'opinione pubblica.<sup>7</sup>

Infatti durante l'entrata in vigore delle *Convenzioni*, nel secondo semestre del 1885, si ebbe una situazione di grande confusione nel trasporto ferroviario, dovuta perlopiù al riordinamento forzato ed un po' affrettato della rete ferroviaria, che fu a sua volta gestita nel passato periodo delle *Grandi Reti* dalle società private concessionarie di grande e media dimensione.

E' comunque proprio in questo iniziale periodo delle *Convenzioni* che i ritardi nella marcia dei treni divennero sempre più estenuanti.

Con l'inizio dell'anno successivo, nel 1886, però sembrò finalmente che la situazione stesse migliorando: nel 1886 in effetti i ritardi diminuirono costantemente; ma nell'anno successivo 1887 i disservizi riaffiorarono nuovamente<sup>8</sup>.

Per cercare di arginare i danni e trovare subito un efficace rimedio a questa imbarazzante situazione, il governo in capo al suo *Ministro dei Lavori Pubblici* Giuseppe SARACCO emanò con procedura d'urgenza il *Decreto Ministeriale D.M.* del 5/Novembre 1887.<sup>9</sup>

Con questo apposito *Decreto Ministeriale* si gettarono le basi giuridiche per l'istituzione di un'apposita *Commissione d'inchiesta*, che fu presieduta dal *Consigliere di Stato* senatore barone Tommaso CELESIA DI VEGLIASCO.

La *Commissione d'inchiesta*, secondo gli intenti, ebbe il compito di appurare minuziosamente le cause dei disservizi ferroviari: conoscendo così le specifiche cause, si sarebbe potuto così commisurare anche gli eventuali rimedi da porre in essere.

Il lavoro certosino della *Commissione d'inchiesta* si esaurì quindi con la pubblicazione di una dettagliata *Relazione*.

---

<sup>7</sup> Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 267.

<sup>8</sup> GUADAGNO, op. cit., pp. 267.

<sup>9</sup> D.M. 5 novembre 1887: Il *Ministro dei LL.PP.* nomina una *Commissione d'inchiesta* per i ritardi.

Secondo quanto pubblicato nella *Relazione della Commissione d'inchiesta* presieduta da Tommaso CELESIA DI VEGLIASCO, nel quadriennio precedente all'entrata in vigore delle *Convenzioni* (intercorso dal 1881 al 1884) mediamente i treni viaggianti in ritardo oscillavano tra il 3,26 % e il 4,91 % nel totale del trasporto ferroviario.

Invece successivamente, con l'entrata in vigore delle *Convenzioni*, nel triennio in esame dal 1885 al 1887 i treni viaggianti in ritardo rappresentarono mediamente il 4,18 % del trasporto ferroviario nella sua totalità.<sup>10</sup>

La rete ferroviaria italiana, gestita essenzialmente nel periodo delle *Grandi Reti* in regime di *Concessione* da poche grandi e medie società private<sup>11</sup> e qualche piccola altra piccola realtà, sostanzialmente fu afflitta dai medesimi disservizi, originati nel contempo da cause non dissimili.

Nel periodo storico finale del regime delle *Concessioni Ferroviarie* (intercorrente dal 1879 al 1885) la *Società privata SFAI* fu afflitta principalmente da nove cause all'origine dei propri disservizi: nel totale della rete ferroviaria gestita da questa società privata, le prime quattro cause pesavano per l'80 % circa nei ritardi della marcia dei treni.

La causa maggiore dei ritardi maturati dai treni nella rete gestita dalla *SFAI* (circa il 25 % nell'insieme delle cause) fu dovuta al perditempo necessario per effettuare gli incroci e le precedenza sulle linee a semplice binario, che purtroppo rappresentarono in quel periodo storico la normalità nella rete ferroviaria italiana.<sup>12</sup>

In ordine di importanza, la seconda causa dei ritardi maturati dai treni nella *SFAI* (circa il 23 % nell'insieme delle cause) fu dovuta essenzialmente alle lunghe e farraginose manovre di carico e scarico delle merci effettuate negli scali ferroviari.

La terza causa in ordine di importanza dei ritardi maturati dai treni nella *SFAI* (circa il 20 % nell'insieme delle cause) fu da attribuire al rispetto delle coincidenze e dei comportamenti<sup>13</sup> intercorrenti fra i vari treni.

E infine come quarta causa in ordine di importanza dei ritardi maturati dai treni nella *SFAI* furono da attribuire i rallentamenti nel percorso ferroviario dovuti ai più svariati motivi: questa causa influì per circa il 12 % nell'insieme delle cause.

---

10. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 268.

11. Le società private concessionarie in esame sono: la *Società SFAI*, cioè la Società Ferrovie dell'Alta Italia, con la gestione di molte reti ferroviarie del Nord-Italia; la "Rete Adriatica", sul versante adriatico dell'Italia, gestita dalla *Società Italiana delle Ferrovie Meridionali*; e la "Rete Mediterranea", in cui convogliarono le ferrovie calabro - sicule, gestita dalla *Società Anonima Vittorio Emanuele*.

12. GUADAGNO, op. cit., pp. 268.

13. Il termine "*comporto*" sta a significare l'attesa d'orario prescritta tra l'arrivo di un treno e la partenza d'orario prescritta del treno coincidente.

Anche per la *Rete Adriatica* sostanzialmente le cause dei ritardi maturati dai treni furono le medesime della *Società SFAI*, e più o meno influenti nella stessa percentuale: furono presi in esame i propri dati statistici per il periodo intercorrente tra l'ottobre 1886 e il settembre 1887. Invece scarsi dati statistici pervennero dalla *Rete Mediterranea*, dati statistici che riguardarono il solo periodo dal 1/Settembre al 15/Ottobre/1887: anche in questo caso, seppure con attendibilità assai approssimativa e con percentuali diverse rispetto ai due casi societari esaminati precedentemente, sostanzialmente le cause dei ritardi maturati dai treni (e dei vari disservizi in generale) furono le stesse.<sup>14</sup>

### ***2.1.2. Lo sfacelo ferroviario: fatti storici e politici antecedenti alla nazionalizzazione del sistema ferroviario italiano***

Per poter analizzare le premesse storiche e politiche antecedenti alla *Nazionalizzazione* del sistema ferroviario è necessario passare in rassegna la politica ferroviaria intrapresa in Italia nel primo quinquennio del ventesimo secolo.

Le *Concessioni* di trasporto rilasciate alle grosse compagnie ferroviarie nel periodo delle *Convenzioni* ormai erano prossime alla scadenza.<sup>15</sup>

La situazione organizzativa tecnica e finanziaria del trasporto ferroviario italiano fu alla fine dell'Ottocento e primi anni del Novecento alquanto confusa, anche e soprattutto per l'incertezza del ruolo che esso avrebbe rivestito nel futuro assetto economico del paese.<sup>16</sup>

Il trasporto ferroviario nei primi anni del Novecento rappresentò il più importante mezzo di comunicazione esistente nel paese.

La gestione della rete ferroviaria italiana, durante il periodo delle *Convenzioni*, da parte delle grandi società private concessionarie fu inefficiente e scadente.

I disservizi, come detto, aumentarono a dismisura a causa di molteplici motivi: prima di tutto a causa dell'obsolescenza delle infrastrutture.

Tra le infrastrutture, soprattutto il materiale rotabile fu inadeguato ai tempi e del tutto insufficiente a soddisfare almeno parzialmente la domanda di trasporto, anche a causa dello stato di avanzato deperimento.

Inoltre va ricordato che anche il sistema tariffario vigente fu assai elevato rispetto al servizio offerto dalle grosse compagnie ferroviarie.<sup>17</sup>

---

14. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 269.

15. La naturale scadenza del primo periodo ventennale fu nel 1905.

16. GUADAGNO, op. cit., pp. 269.

Pertanto, lo stato perenne di disordine organizzativo e la deprecabile situazione tecnologica del sistema ferroviario furono lo scenario consueto in cui versarono le ferrovie italiane all'inizio del XX° Secolo.

Inoltre, allo scadere del periodo delle *Convenzioni*, l'attenzione della classe politica fu soprattutto catalizzata dagli scioperi cruenti e perduranti intrapresi dai ferrovieri già a partire dal 1901: l'obiettivo delle rivendicazioni sindacali dei ferrovieri fu incentrata essenzialmente su problemi inerenti al trattamento economico e normativo.<sup>18</sup>

Infatti, tra le molte carenze organizzative riscontrate nelle grosse società private concessionarie vi furono anche le inadempienze, come controparte in causa, ai propri obblighi contrattuali stabiliti dai *Patti del 1885* nei confronti dei ferrovieri.

Il *Presidente del Consiglio* Antonio GIOLITTI decise di *militarizzare* i ferrovieri per troncane definitivamente i loro estenuanti scioperi: ma il tentativo di militarizzazione fallì miseramente a causa di contrasti insanabili tra le varie fazioni politiche, e soprattutto a causa del mancato consenso politico nei riguardi di tale azione coatta da parte dell'opinione pubblica.

Alla fine, invece, GIOLITTI dovette accogliere in gran parte le richieste economiche e normative dei ferrovieri, facendone così accollare l'onere finanziario derivante alle Casse dello Stato.<sup>19</sup>

Tra le cause dei disservizi va ricordato che la rete ferroviaria italiana fu insufficiente a far transitare il sempre maggior numero di convogli circolanti, e addirittura in molte occasioni fu carente di manutenzione.

La rete ferroviaria italiana fu perlopiù progettata e costruita per linee a semplice binario di circolazione: pertanto, la mancanza del doppio binario, necessario per dare sfogo ad un maggior transito di treni in ambedue le direzioni, fu senz'altro il fattore tecnologico più carente dell'intero sistema di trasporto ferroviario.

Scorrendo i dati statistici, nel 1905 solo il 17 % della intera rete ferroviaria italiana fu costituita dal doppio binario di circolazione; mentre nel 1917 il raddoppio dei binari di circolazione raggiunse solo il 23 % del totale della intera rete.<sup>20</sup>

---

17. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 30; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 18.

18. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 269; sullo stesso argomento Cfr. anche Giorgio CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, Volume VII° (8 Volumi), Milano, Feltrinelli, 1975 – 78 – 81, pp. 70.

19. GUADAGNO, op. cit., pp. 270; sullo stesso argomento Cfr. anche CANDELORO, op. cit., pp. 139 - 141.

20. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 18.



### ***2.1.3. Rimedi caldeggiati dalla Commissione d'inchiesta per eliminare i disservizi ferroviari***

Con le minuziose analisi delle cause dei disservizi ferroviari, raccolte nella *Relazione* compilata dalla *Commissione d'inchiesta* presieduta da Tommaso CELESIA DI VEGLIASCO, si individuaronο chiaramente i rimedi da attuare per l'adeguamento tecnologico e organizzativo delle ferrovie.

Numerose e dettagliate furono le ricette impartite nella *Relazione* della Commissione d'inchiesta: innanzitutto bisognava procedere immediatamente al raddoppio dei binari di circolazione della rete ferroviaria, soprattutto quelli afferenti ai maggiori nodi, in modo tale da evitare i perditempi derivanti dagli incroci dei treni.

Come ulteriore provvedimento da adottare immediatamente per ridurre i ritardi, si rendeva necessario dicotomizzare il trasporto ferroviario in viaggiatori e merci, eliminando così il trasporto misto fino ad allora prevalente.

Inoltre, secondo la *Relazione* della *Commissione d'inchiesta*, lo Stato doveva rendere partecipi le Società ferroviarie private nell'organizzare il servizio di trasporto ferroviario curando appositamente e minuziosamente la marcia dei treni, in modo tale da prevenire tutte le cause di possibili ritardi.

A causa dell'ingente onere finanziario richiesto per i lavori di esecuzione del raddoppio dei binari della rete ferroviaria, purtroppo tale intento non poté che essere fattibile solo sulla carta.

Così, non potendo per le difficoltà finanziarie eseguire i lavori necessari per il raddoppio dei binari, pur attuando tutti gli altri rimedi caldeggiati nella *Relazione* della Commissione d'inchiesta, i ritardi ed altri svariati disservizi aumentarono notevolmente nel corso dei primi anni del XX° Secolo.<sup>21</sup>

Lo Stato cercò anche di stimolare finanziariamente le grosse Società private concessionarie affinché intraprendessero la progettazione e la costruzione di nuove linee secondarie: a questo scopo il *Parlamento* aumentò le *sovvenzioni chilometriche*, in modo tale da racimolare quanto più possibile il capitale necessario per iniziare queste opere.<sup>22</sup>

---

21. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 269.

22. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 270; sullo stesso argomento Cfr. anche Antonio CRISPO, *Il centenario delle Ferrovie Italiane. Storia politica ed economica*, Milano, Editore A. Giuffré, 1940, pp. 253 - 271.

#### ***2.1.4. Difficile contesto economico con cui si chiuse la parentesi della gestione privata delle ferrovie italiane***

In un contesto finanziario molto critico per il paese, nel periodo intercorrente tra il 1901 e il 1905, entrarono in esercizio ulteriori 650 chilometri di nuove linee ferroviarie sempre a semplice binario di circolazione.<sup>23</sup>

A rendere ancor più difficile la situazione finanziaria delle grosse Società private concessionarie contribuirono anche le loro elevate tariffe ferroviarie applicate all'inizio del XX° Secolo, talmente elevate da scoraggiare così l'aumento della domanda di trasporto ferroviario.<sup>24</sup>

La rete ferroviaria italiana fu di scarsa consistenza, se rapportata a quella degli altri paesi progrediti, disponendo essa alla fine del 1903 di una estensione assai inferiore ai 20.000 chilometri.

Infatti verso il finire del 1903 gli U.S.A. disposero, primo paese al mondo, di una rete ferroviaria avente una estensione di 334.634 chilometri; subito al secondo posto per estensione ferroviaria mondiale risultò la Germania con ben 54.422 chilometri di rete; a cui fece subito seguito la Russia, la Francia, l'Austria - Ungheria.

L'Inghilterra, paese precursore del trasporto ferroviario, sempre alla fine del 1903 dispose di una rete ferroviaria estesa per 36.148 chilometri<sup>25</sup>

La situazione tecnica e tecnologica della rete ferroviaria italiana fu assai precaria anche nei riguardi dell'armamento, in quanto non adatto a sopportare il peso delle locomotive più veloci, ma al contempo anche sempre più pesanti.

La situazione fu all'inizio del XX° Secolo precaria anche nei riguardi della situazione logistica dei grossi nodi ferroviari italiani, in cui convogliò la maggior parte del traffico ferroviario italiano.

I grossi nodi ferroviari italiani non furono più in grado di sopportare la mole crescente di traffico ferroviario: pertanto questi nodi nevralgici ebbero urgentemente bisogno di un adeguamento tecnologico.<sup>26</sup>

---

23. GUADAGNO, op. cit., pp. 270; sullo stesso argomento Cfr. anche CRISPO, op. cit., pp. 274 - 275.

24. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 18.

25. GUADAGNO, op. cit., pp. 270; sullo stesso argomento Cfr. anche CRISPO, op. cit., pp. 274 - 275.

26. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 18.

Con una siffatta situazione organizzativa e tecnica, il sistema ferroviario fu ormai sempre più allo sbando.

L'opinione pubblica fu sempre più irritata dai disservizi, e così la classe politica, responsabilizzata indirettamente dall'opinione pubblica, si rese in seguito perfettamente conto di come l'epoca delle grosse Società private concessionarie con le Convenzioni fosse ormai arrivata al capolinea.

I tempi furono quindi maturi affinché lo Stato si accollasse secondo l'opinione prevalente, oltre la sua proprietà dell'infrastruttura, anche la gestione dell'esercizio dell'intera rete ferroviaria italiana.

Le grosse Società private concessionarie nel periodo delle Convenzioni gestirono le principali arterie ferroviarie italiane con forte traffico ferroviario conseguendo degli apprezzabili risultati finanziari nel loro bilancio contabile.

Per contro invece le Società private chiusero con dei pesanti passivi nella gestione delle linee secondarie meno trafficate: lo Stato dovette così sobbarcarsi circa 300 milioni di Lire di perdite all'anno per sopperire alla gestione deficitaria della rete ferroviaria secondaria.

Fu quindi assolutamente necessario cercare dei rimedi urgenti per sopperire anche alla gestione deficitaria delle reti secondarie: rimedi che già da parecchi anni furono caldeggiati nei numerosi e accesi dibattiti intrapresi in sede politica, e incentrati sull'opportunità o meno di far assumere allo Stato la gestione delle ferrovie.<sup>27</sup>

## **2.2. Necessità di una riforma impellente delle ferrovie italiane: i dibattiti politici e i progetti di riordino della materia tra il 1800 e il 1900**

Il dibattito politico sulla nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana ebbe origine intorno al 1865 all'epoca delle *Grandi Reti*, periodo in cui le Concessioni vennero affidate a poche compagnie private di grossa e media dimensione, e si protrasse fino al 1905, anno di nascita dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*.

Questa importante questione nazionale tenne banco quindi per oltre 30 anni, e provocò inizialmente addirittura la caduta del Governo della *Destra storica*, la quale compagine politica patrocinò il primo progetto di nazionalizzazione delle ferrovie elaborato da SPAVENTA.

---

27. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 30.

Fino al 1905, anno di nascita dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*, come detto il sistema ferroviario italiano si rese sul palinsesto creato dalla legge sulle Convenzioni.<sup>28</sup>

La legge sulle *Convenzioni*, entrata in vigore nel 1885, prevedeva l'affidamento in regime di concessione della rete ferroviaria a poche grosse compagnie private per una *durata massima di 60 anni*, con decorrenza dal 1885: la durata massima di 60 anni fu a sua volta suddivisa in tre periodi rinnovabili, dalle parti in causa, di 20 anni ciascuno.

In ognuno di questi tre periodi ventennali, secondo il dettato giuridico della legge, fu consentito a ciascuna delle parti in causa (Stato da una parte, e grosse società private in concessione dall'altra) di poter disdire la continuazione del contratto per un ulteriore periodo ventennale: altrimenti, in caso di tacito consenso, il contratto sarebbe stato rinnovato automaticamente per un altro periodo ventennale.

Infatti la legge sulle Convenzioni prevede, per ognuna delle due parti in causa, la facoltà di dare disdetta alla continuazione del contratto, a patto però di dare il preavviso alla controparte almeno due anni prima della scadenza naturale di ogni periodo ventennale.

La naturale scadenza contrattuale del primo periodo ventennale delle Convenzioni fu stabilita negli accordi contrattuali nell'anno 1905, avendo avuto decorrenza questo arco temporale dal 1885.

Pertanto il 30/Giugno/1903 lo Stato diede la disdetta del contratto di trasporto alle Società private concessionarie, in sintonia con quanto previsto dalla legge sulle Convenzioni: esattamente due anni prima della scadenza naturale del primo periodo ventennale.<sup>29</sup>

Nel periodo delle Convenzioni, in cui la gestione della rete venne affidata alle grosse compagnie private concessionarie, accanto agli aspetti positivi però vi furono altri aspetti negativi.

Come detto il servizio fu reso assai precario dai continui disservizi, e tra questi soprattutto i ritardi; i disservizi aumentarono anche a causa della carenza cronica del materiale rotabile e dei mezzi di locomozione.

Molte linee ferroviarie furono ridotte ormai al limite della capienza e i convogli quasi sempre sovraffollati: per permettere una maggior circolazione di convogli la rete ferroviaria pertanto

---

28. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905 - 1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 19; sullo stesso argomento Cfr. anche Antonio PAPA, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle Ferrovie*, Napoli, Edizioni Guida, 1973, pp.

29. GIUNTINI, op. cit., pp. 20; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 30.

necessità urgentemente del doppio binario, dato che la rete fu esclusivamente costruita a semplice binario.

Anche le tariffe ferroviarie applicate dalle Società private furono in questo periodo assai elevate rispetto al servizio offerto.<sup>30</sup>

L'ultimo periodo della gestione da parte delle grosse società private nel periodo delle Convenzioni trascorse poi in un clima imperante da continue agitazioni sindacali: i ferrovieri si organizzarono in solide ed efficienti organizzazioni sindacali per rivendicare la propria piattaforma contrattuale.<sup>31</sup>

Nonostante lo scadimento che si sarebbe avuto nei riguardi dell'efficienza complessiva con una eventuale gestione pubblica delle ferrovie, tuttavia prese largo piede nell'opinione pubblica la convinzione che lo Stato come finanziatore e gestore del sistema ferroviario sarebbe stato senz'altro più affidabile delle grosse compagnie private concessionarie.

Le grosse società private infatti, a fronte anche della crescita economica e dei bisogni in atto nel paese, non riuscirono a dare risposte serie e concrete alla maggiore domanda di trasporto loro rivolta.

In un clima di caos perenne, visti i continui disservizi ferroviari e visti gli assillanti scioperi dei ferrovieri, pertanto la classe politica dovette affrontare definitivamente e urgentemente le scelte da operare nel trasporto ferroviario per porre ordine ed efficienza.

### ***2.2.1. Il salvataggio del sistema ferroviario da parte dello Stato***

La riforma del sistema ferroviario ormai fu impellente: molti progetti di legge di riordino della materia furono tracciati nel periodo storico delle Convenzioni.

Lo Stato quindi col salvataggio del sistema ferroviario avrebbe dovuto effettuare un intervento economico : ma l'intervento in questione fu dettato dall'emergenza, e pertanto si adottarono delle strategie basate unicamente sulle esperienze passate e non su una ragionevole previsione.<sup>32</sup>

Anche le posizioni in merito alla eventuale nazionalizzazione della rete ferroviaria furono le più disparate, a seconda delle parti politiche direttamente chiamate in causa.

---

30. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 1° puntata: 1839-1905, *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 17.

31. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 271; sullo stesso argomento Cfr. anche Giorgio CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, Volume VII° (8 Volumi), Milano, Feltrinelli, 1975 – 78 – 81, pp. 157.

32. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 19.

Tra tutte le possibili eventualità di salvataggio del trasporto ferroviario fu ritenuto politicamente più opportuno procedere alla completa nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana, nazionalizzazione, che sfociò nel 1905 con un apposita legge di riordino dopo molti anni di accesi e cruenti dibattiti condotti negli strati economici, politici, e sociali.

Come detto, questi accesi dibattiti durarono per circa quaranta anni: addirittura sulla questione, per fare capire la portata della posta in gioco, cadde il governo della Destra storica dopo che venne fatta propria la proposta, da parte del *Ministro dei Lavori Pubblici* Silvio SPAVENTA del *Governo* MINGHETTI, di nazionalizzare per legge l'intera rete ferroviaria italiana .

Vista l'avversità al piano di nazionalizzazione proposto da SPAVENTA, e quindi caduto su questa importante questione nazionale il governo della Destra, andò al potere il governo retto dalla Sinistra che invece sostenne a gran forza l'esercizio privato della rete ferroviaria.<sup>33</sup>

### ***2.2.2. Il Progetto Spaventa per la nazionalizzazione delle ferrovie nel 1876***

Tra i tanti progetti di legge tesi alla nazionalizzazione delle ferrovie quello elaborato dal *Ministro in carica dei Lavori Pubblici* Silvio SPAVENTA (assieme a SELLA e a MINGHETTI), del *Governo* della Destra presieduto da Marco MINGHETTI, fu certamente il precursore.<sup>34</sup>

Negli intenti politici di SPAVENTA vi fu il primario interesse a realizzare nel paese un sistema ferroviario moderno ed efficiente gestito direttamente dallo Stato centrale, e non più dalle società anonime private in regime di concessione.

Il sistema ferroviario dovette quindi essere reso più efficiente di come fu gestito invece in precedenza.

Con il progetto di nazionalizzazione delle ferrovie SPAVENTA si propose di riscattare la proprietà dell'intera rete ferroviaria italiana.

SPAVENTA, visti i continui disservizi causati dal disinteresse delle Società anonime private concessionarie nei riguardi dell'adeguamento tecnologico delle strutture da loro gestite, volle far assumere direttamente allo Stato l'esercizio gestionale di tutta la rete ferroviaria italiana.

---

33. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 1° puntata: 1839-1905, *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 17.

34. Silvio SPAVENTA, (a cura di Sergio MAROTTA), *Lo Stato e le Ferrovie*, Napoli, Vivarium editore, 1997, pp. XIII.

Quindi secondo SPAVENTA, lo Stato centrale doveva accentrare sotto le proprie mani sia la *Proprietà* dell'infrastruttura, e al contempo anche l'intera *Gestione* del sistema ferroviario.

Per SPAVENTA la nazionalizzazione fu la migliore soluzione che si potesse prospettare per risolvere finalmente gli annosi disservizi ferroviari, che causarono continuamente gravi danni all'economia produttiva del paese.<sup>35</sup>

Nell'elaborazione di questo progetto organico SPAVENTA tenne conto di molte istanze, tra cui l'esigenza di un bilancio contabile chiaro, teso a evitare per il futuro spese improprie; inoltre, vi fu anche l'esigenza di seguire scrupolosamente le indicazioni dettate in materia dalle disposizioni riguardanti le concessioni ferroviarie.<sup>36</sup>

Il progetto rivoluzionario di SPAVENTA fu però duramente contestato da tutti coloro che intravidero nella gestione statale delle ferrovie una pastoia burocratica per le proprie attività produttive e finanziarie.

Il progetto di nazionalizzazione di SPAVENTA fu infatti aspramente criticato sia da molti centri di potere finanziario, e sia di converso in sede politica.

Molti gruppi finanziari legati alle costruzioni ferroviarie, e soprattutto le *Società anonime private ferroviarie* in concessione, ebbero ovviamente tutto l'interesse che la situazione di disordine del sistema ferroviario continuasse, in modo tale da avere assicurati anche per il futuro dei cospicui profitti.

In sede politica lo scontro politico si fece sempre più acceso tra i liberisti e coloro i quali invece auspicarono l'intervento forte dello Stato centrale.

SPAVENTA ebbe sempre dentro di sé il principio ispiratore dello Stato come unica istituzione tesa a realizzare e regolare l'interesse generale del paese: in questo modo, sempre secondo SPAVENTA, i suoi cittadini sarebbero riusciti ad ottenere il massimo benessere collettivo.

Il *Ministro* in carica *dei Lavori Pubblici* Silvio SPAVENTA, del Governo della Destra presieduto da Marco MINGHETTI, presentò il suo progetto di legge sulla nazionalizzazione delle ferrovie italiane alla *Camera* il 9/Marzo/1876, per cercare così di risolvere definitivamente la perdurante questione ferroviaria.<sup>37</sup>

Il governo retto dalla Destra storica cadde così rovinosamente: il motivo della disfatta fu da attribuire al contenzioso tra le parti sociali politiche ed economiche sulla opportunità del

---

35. Silvio SPAVENTA, (a cura di Sergio MAROTTA), *Lo Stato e le Ferrovie*, Napoli, Vivarium editore, 1997, pp. XIV - XX..

36. SPAVENTA, op. cit., pp. 1.

37. Progetto di Legge governativo n° 19 del 9 marzo 1876: Proposta di esercizio provvisorio di Stato delle ferrovie da parte di MINGHETTI.

governo di fare entrare direttamente lo Stato nella gestione dell'esercizio del sistema ferroviario italiano.

Ovviamente i grossi interessi in gioco da parte delle Società anonime private in concessione fecero sentire il loro peso determinante nella vita politica ed economica del paese, e soprattutto nei potenti settori dell'industria meccanica ferroviaria privata.<sup>38</sup>

### *2.2.2.1. Antefatti e conseguenze politiche della bocciatura del Progetto SPAVENTA per la riforma ferroviaria*

Sulla questione ferroviaria si spaccò così la maggioranza che resse fin d'allora il governo.

In Toscana la Destra, capeggiata da Ubaldino PERUZZI, si oppose in blocco al progetto di nazionalizzazione del sistema ferroviario italiano.

La Sinistra, in particolare modo la sinistra meridionale, spalleggiata dal suo leader storico Giovanni NICOTERA approfittò immediatamente degli scontri avvenuti in seno alla maggioranza di Governo, cercando di appoggiare e fomentare la linea politica tenuta dalla Destra toscana.<sup>39</sup>

Dopo queste vicende, politiche ormai la Destra sulla questione ferroviaria si spaccò, e quindi nulla valse a cercare di ottenere una ricucitura in seno alla maggioranza di Governo.

La Destra toscana, oltre che a essere apertamente ostile al progetto di nazionalizzazione di SPAVENTA, fu anche contraria all'ingerenza dello Stato in molte altre attività economiche: secondo questa corrente politica della Destra, lo Stato con le sue ingerenze avrebbe fortemente limitato la libertà di iniziativa economico-privata.<sup>40</sup>

Le grosse Società anonime private concessionarie, durante questi scontri politici, furono sia direttamente che indirettamente coinvolte come parti in causa: infatti i loro azionisti furono esponenti di spicco del mondo finanziario, e quindi giocoforza ebbero i loro rappresentanti in sede politica per difendere i loro interessi economici.

Il *Presidente del Consiglio* Marco MINGHETTI, appoggiato dalla Destra storica, tentò con una operazione estrema di scardinare la Sinistra, in modo tale che essa fosse costretta ad esporre la sua vera posizione politica in merito alla questione ferroviaria.

---

38. Silvio SPAVENTA, (a cura di Sergio MAROTTA), *Lo Stato e le Ferrovie*, Napoli, Vivarium editore, 1997, pp. XIV - XVIII.

39. SPAVENTA, op.cit., pp. XVI.

40. SPAVENTA, op. cit., pp. XVII.



Ma in sede politica il tentativo estremo di MINGHETTI fu vano: e così DEPRETIS per la Sinistra, CORRENTI per il Centro, e PUCCIONI per la Destra toscana dissidente ribadirono la loro netta sfiducia al governo MINGHETTI della Destra storica.

Si formò così una nuova maggioranza parlamentare composta dalla Sinistra capeggiata dall'esponente Agostino DEPRETIS, inoltre dal Centro retto da CORRENTI, e soprattutto dalla Destra dissidente toscana capeggiata da PUCCIONI.<sup>41</sup>

Così col voto di sfiducia del 18/Marzo/1876 il governo presieduto da Marco MINGHETTI cadde inesorabilmente, e la Destra storica quindi venne allontanata dal potere: venne così meno il consenso proprio a quel partito rivoluzionario che fu l'artefice della unificazione nazionale italiana.<sup>42</sup>

Il successivo governo italiano, presieduto dal *Presidente del Consiglio* Agostino DEPRETIS, portò la Sinistra al potere: per la prima volta, dopo la proclamazione del *Regno d'Italia*, si insediò alla guida del paese un Governo di Sinistra.<sup>43</sup>

Ma la Sinistra, andata al potere attraverso il suo leader e allora Presidente del Consiglio Agostino DEPRETIS, contrariamente alle aspettative, glissò la questione ferroviaria e riuscì invece a temporeggiare in attesa di tempi migliori.

Infatti, come detto, la Sinistra approfittò della questione ferroviaria per avere un semplice pretesto politico per scalzare la Destra dal potere, pur non avendo le idee chiare in merito alla materia ferroviaria.

### ***2.2.3. Necessità della riforma ferroviaria alla fine del 1800: le varie posizioni politiche in campo***

Verso gli inizi del 1900 la classe politica e le parti sociali ed economiche, nonostante l'impellenza e l'urgenza di una riforma del trasporto ferroviario, furono ancora una volta perennemente indecisi sul come risolvere la grave crisi ferroviaria italiana.

Infatti se da un lato durante il periodo delle Convenzioni la tentazione di rinnovare per un ulteriore periodo ventennale le concessioni alle Società anonime private fu molto forte, dall'altro lato si spinse invece fortemente per affidare la gestione della rete ferroviaria allo Stato.

---

41. Silvio SPAVENTA, (a cura di Sergio MAROTTA), *Lo Stato e le Ferrovie*, Napoli, Vivarium editore, 1997, pp. XVIII.

42. SPAVENTA, op. cit., pp. XIV - XIX.

43. SPAVENTA, op. cit., pp. XIV.

Sull'opportunità stessa di intraprendere la strada della gestione statale per la rete ferroviaria vi furono contrapposte opinioni all'interno della classe politica.

I tempi furono ormai maturi per discutere ancora una volta della riforma ferroviaria.

All'uopo, il *Ministro dei Lavori Pubblici* LACAVA istituì in sede parlamentare l'11/Novembre/1898 un'apposita *Commissione* presieduta dall'onorevole Vincenzo SAPORITO, per preparare nei minimi dettagli il nuovo ordinamento statutario delle ferrovie.<sup>44</sup> Come consuetudine, in questi casi, molte polemiche si levarono da vasti settori della carta stampata, e soprattutto da parte dei gruppi di potere legati direttamente o indirettamente con le Società anonime private concessionarie: motivo per cui i lavori di questa Commissione vennero stroncati sul nascere.

E' comunque da ricordare che la Commissione, istituita da LACAVA, non ebbe però affatto il compito di trasformare il regime del sistema dei trasporti: infatti, l'orientamento politico preminente di allora fu quello di proseguire con la gestione privata della rete ferroviaria, rinnovando le concessioni per un altro periodo ventennale.<sup>45</sup>

Si passeranno ora in rassegna i numerosi e vacillanti orientamenti politici sul finire del 1800, fino a ridosso dei primi del 1900.

Nel Partito Socialista sulla spinosa questione ferroviaria convissero inizialmente e per lungo tempo due anime ideologiche: da una parte i Riformisti Socialisti, fermi sostenitori della gestione statale della rete; dall'altra parte i Sindacalisti Rivoluzionari Socialisti schierati apertamente in favore della continuazione della gestione privata della rete.<sup>46</sup>

Ma nel Consiglio Nazionale del 1895 del Partito Socialista prevalse quest'ultima corrente politica dei Sindacalisti Rivoluzionari Socialisti.

Il Partito Socialista pertanto, capeggiato dal suo segretario LABRIOLA, all'epoca del suo Consiglio Nazionale nel 1895 fu contrario al passaggio dell'esercizio della rete ferroviaria nelle mani dello Stato: LABRIOLA ebbe infatti il profondo timore che la classe borghese sarebbe stata avvantaggiata da questa incauta pubblicizzazione della rete.<sup>47</sup>

Il Partito Repubblicano, pur essendo conscio dell'inopportunità di continuare con la gestione privata, fu però anche al contempo apertamente ostile al passaggio della rete ferroviaria sotto

---

44. *Regio Decreto RD* 11 novembre 1898, n° 459: Nomina della Reale Commissione SAPORITO.

45. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 271; sullo stesso argomento Cfr. anche Antonio PAPA, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle Ferrovie*, Napoli, Edizioni Guida, 1973, pp. 35 - 37.

46. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 30.

47. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 271.

la gestione statale: e quindi tra le due posizioni il Partito Repubblicano oscillò più verso l'orientamento dell'esercizio privato, e quindi favorevole, ma sempre con forte riserva, al rinnovo delle concessioni alle società private.<sup>48</sup>

Vi è comunque da dire che però la vera posizione del Partito Repubblicano fu invece favorevole a una terza via per quei tempi assai rivoluzionaria: e cioè all'autogestione da parte degli stessi ferrovieri.<sup>49</sup>

Il Partito Radicale, capeggiato dal segretario DE VITI DE MARCO, appoggiò con profonda soddisfazione l'idea della pubblicizzazione della gestione della rete ferroviaria.

Il Partito radicale infatti fu contrario al rinnovo delle concessioni alle società private: secondo i propri esponenti politici, tale regime di gestione privata non fece altro che accrescere smisuratamente durante le Convenzioni i profitti delle società ferroviarie, e accollò invece sulle già esigue casse dello Stato tutti i passivi di bilancio.<sup>50</sup>

La Destra, tramite i suoi prestigiosi esponenti LUZZATTI e DI RUDINI', confermando le proprie passate posizioni politiche, fu da sempre favorevole alla gestione statale delle ferrovie.

LUZZATTI infatti osteggiò il rinnovo delle concessioni nel periodo delle Convenzioni: egli fu da sempre convinto e asserto sostenitore del fatto che la politica tariffaria dovesse essere una scelta prioritaria dello Stato, e non delle compagnie private.

Pur tuttavia, LUZZATTI riconobbe che in quel determinato e delicato periodo storico, quale fu quello sul finire dell'Ottocento per il paese, i privati svolsero un ruolo insostituibile nella gestione dell'esercizio ferroviario.<sup>51</sup>

Il Centro, capeggiato dal proprio esponente politico SONNINO, si schierò nel 1899 a fianco dei sostenitori dell'esercizio privato; inoltre della stessa posizione fu anche da sempre la Sinistra Costituzionale, capeggiata dal suo leader ZANARDELLI.

Per contro, invece, Maggiorino FERRARIS appoggiò senza riserve l'idea del passaggio della gestione allo Stato.

Invece GIOLITTI, liberale di antica fede, si schierò a favore del rinnovo delle concessioni alle grandi società private, e quindi per un altro periodo ventennale nel regime delle Convenzioni.<sup>52</sup>

---

48. GUADAGNO, op. cit., pp. 272.

49. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 30.

50. GUADAGNO, op. cit., pp. 272; sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 30.

51. GUADAGNO, op. cit., pp. 272.

52. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 272; sullo stesso argomento Cfr. anche Antonio PAPA, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle Ferrovie*, Napoli, Edizioni Guida, 1973, pp. 40 - 45.

### *2.2.3.1. Orientamenti preminenti delle parti sociali ed economiche del paese sulla necessità di riformare le ferrovie*

Sulla diatriba ferroviaria vi furono, come detto, pareri assai discordi sul finire dell'Ottocento e fino ai primi anni del Novecento fra le varie parti sociali ed economiche del paese.

I grossi gruppi industriali italiani furono favorevoli alla pubblicizzazione delle ferrovie per molteplici ragioni.

Innanzitutto, le imprese meccaniche costruttrici di materiale ferroviario non perdonarono certo alle Società anonime private concessionarie il fatto di aver effettuato le loro commesse di materiale ferroviario dalle industrie straniere durante la loro trascorsa gestione.

Motivo per cui con l'auspicabile nazionalizzazione le commesse di materiale ferroviario sarebbero state certamente effettuate all'interno del territorio nazionale, con ovvio beneficio per le industrie meccaniche ivi presenti.<sup>53</sup>

Anche le imprese agricole, le imprese industriali e commerciali furono favorevoli alla pubblicizzazione, perché convinte che in questo modo le tariffe di trasporto per le merci da loro importate ed esportate sarebbero state calmierate e ridotte.

Anche il mondo finanziario italiano fu favorevole alla pubblicizzazione: in questo modo la finanza italiana avrebbe potuto convogliare il proprio capitale verso altri settori più remunerativi dell'economia.<sup>54</sup>

Invece le Società anonime private di trasporto furono logicamente a favore di un loro rinnovo delle concessioni.

L'opinione pubblica, come detto, fu ampiamente favorevole alla gestione statale.

Anche i ferrovieri furono favorevoli alla pubblicizzazione, in quanto essi sarebbero stati più tutelati nei loro diritti contrattuali.

Anche le forze militari accolsero con soddisfazione la proposta di una eventuale nazionalizzazione della rete ferroviaria, e questo per ovvie ragioni strategiche e militari.

---

53. GUADAGNO, op. cit., pp. 273; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 30.

54. GUADAGNO, op. cit., pp. 273; sullo stesso argomento Cfr. anche Giorgio CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, Volume VII° (8 Volumi), Milano, Feltrinelli, 1975 – 78 – 81, pp. 195 - 197.

#### ***2.2.4. Capovolgimento delle posizioni politiche agli inizi del Novecento nei riguardi della nazionalizzazione delle ferrovie***

---

Gli orientamenti politici, col passare del tempo, mutarono altresì di indirizzo nei riguardi dell'eventuale nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana.

Infatti tra le fila politiche vi furono tendenze altalenanti all'interno del Partito Socialista e del Partito Radicale.<sup>55</sup>

E così sul finire del 1903 numerosi furono i politici che cambiarono idea sulla questione ferroviaria: tra i molti esponenti politici di spicco che mutarono opinione in favore della eventuale gestione statale si schierarono anche Pietro CARMINE, Francesco GUICCIARDINI, e Adolfo BRUNICARDI.

Visto poi il clima non proprio idilliaco esistente tra le società private concessionarie e le industrie nazionali, anche le *Camere di Commercio*, che in precedenza furono favorevoli all'esercizio privato, appoggiarono invece subito dopo la pubblicizzazione delle ferrovie.<sup>56</sup>

Il partito di coloro che si schierarono a favore della pubblicizzazione andò così aumentando sempre più dopo il 1903: addirittura questa soluzione fu caldeggiata anche dai parlamentari di Centro e della Destra dissidente, che invece in precedenza furono favorevoli all'esercizio privato.<sup>57</sup>

Anche il Partito Socialista, dopo un po' di tempo dal proprio *Consiglio Nazionale*, si schierò finalmente e inequivocabilmente a favore della pubblicizzazione, e soprattutto all'idea di una futura azienda autonoma, come già ampiamente richiesto e manifestato ad alta voce dai movimenti sindacali dei ferrovieri afferenti al Partito Socialista.<sup>58</sup>

#### ***2.2.5. Problemi inerenti all'eventuale gestione autonoma di una eventuale azienda ferroviaria statale***

---

Ma una volta superato l'insormontabile scoglio politico della pubblicizzazione delle ferrovie, rimasero peraltro da superare le diatribe legate all'autonomia gestionale della futura azienda ferroviaria.

---

55. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 273; sullo stesso argomento Cfr. anche Antonio PAPA, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle Ferrovie*, Napoli, Edizioni Guida, 1973, pp. 68 - 69.

56. GUADAGNO, op. cit., pp. 273; sullo stesso argomento Cfr. anche PAPA, op. cit., pp. 81 - 82.

57. GUADAGNO, op. cit., pp. 273.

58. GUADAGNO, op. cit., pp. 274; sullo stesso argomento Cfr. anche Giorgio CANDELORO, *Storia dell'Italia moderna*, Volume VII° (8 Volumi), Milano, Feltrinelli, 1975 - 78 - 81, pp. 198.

In merito all'autonomia gestionale, nel caso in cui le ferrovie fossero state nazionalizzate, varie e costruttive furono le osservazioni di prestigiosi politici.

Tra gli osservatori politici più arguti EINAUDI sostenne che, nel caso di una eventuale istituzione di un'Azienda Autonoma dello Stato, si sarebbe dovuto stabilire prima di tutto delle regole minime per la vita stessa dell'azienda.

Per EINAUDI quindi punto basilare da regolamentare doveva essere l'accesso all'impiego dei lavoratori attraverso l'espletamento di pubblico concorso.

Inoltre per EINAUDI fu assolutamente necessaria la limitazione per legge, da parte del *Parlamento*, di capitoli di spesa aziendali senza una appropriata previsione di bilancio.<sup>59</sup>

EINAUDI infatti intuì perfettamente che una azienda autonoma siffatta, senza una opportuna regolamentazione interna, sarebbe stata territorio sconfinato di corruzione, mercanteggiamento di voti a fini elettorali, commesse di forniture gonfiate, e molte altre irregolarità.

EINAUDI prevede con puntuale lungimiranza che i politici, attratti dall'enorme mole di intralazzi finanziari connessi con una gestione aziendale incontrollata, si sarebbero intrufolati a vari livelli nell'azienda: ma amministrando in questo modo, i politici non sarebbero stati certamente in grado di gestire efficientemente una azienda di tali dimensioni.<sup>60</sup>

### ***2.2.6. Un altro tentativo di riforma ferroviaria: il Progetto TEDESCO***

All'insediamento del nuovo governo, il 1/Dicembre/1903, il neo *Presidente del Consiglio* Antonio GIOLITTI dovette affrontare subito ancora una volta la irrisolta questione ferroviaria.

Così nel 1904 il *Presidente del Consiglio dei Ministri* Antonio GIOLITTI inserì, fra i suoi punti forti del programma di governo, la futura presentazione di un disegno di legge di riordino del sistema ferroviario: progetto di riforma che sarebbe poi stato in seguito elaborato dal suo *Ministro dei Lavori Pubblici* Francesco TEDESCO.

Il progetto di riforma ferroviaria fu elaborato da TEDESCO in concertazione con altre forze politiche, sociali, ed economiche: furono così recepite nel disegno di legge molte istanze dei Sindacati dei ferrovieri, ed altre istanze provenienti dalle altre parti politiche, sociali ed economiche in gioco.

---

59. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 30.

60. FORGHIERI, op. cit., pp. 31.

Nei suoi contenuti giuridici il progetto di riforma pose in primo piano il passaggio allo Stato della gestione delle ferrovie.<sup>61</sup>

Una volta preparato nei minimi dettagli, il progetto di legge di riforma per la pubblicizzazione della rete ferroviaria fu presentato alla *Camera dei Deputati* in data 21/Febraio/1905 dal suo relatore il *Ministro dei Lavori Pubblici* Francesco TEDESCO nel secondo Ministero GIOLITTI.<sup>62</sup>

Il progetto di riforma del sistema ferroviario non passò l'esame per l'ostruzionismo intentato dai sindacati dei ferrovieri, i quali scesero immediatamente in piazza per manifestare il loro totale dissenso: a causa del caos creato da questi scioperi nel settore ferroviario, il *Presidente del Consiglio* GIOLITTI dovette rassegnare le dimissioni.

Il motivo dell'ostruzionismo sindacale fu causato dal fatto che il progetto di pubblicizzazione ferroviaria di TEDESCO, a insaputa dei ferrovieri stessi, voleva abolire per legge il *Diritto di Sciopero* nel settore.<sup>63</sup>

Solo quindi nel 1905 ci furono le premesse politiche e sociali per poter varare la legge di riforma per la nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana, con la costituzione dell'*Amministrazione delle FS*.

La rete ferroviaria italiana passò quasi completamente sotto le mani dello Stato solo a partire dal 1905: questo futuro passaggio all'esercizio statale fu tuttavia per certi versi anche traumatico.

Infatti, il cambiamento fu traumatico soprattutto per le compagnie private concessionarie, che furono così costrette a cedere la gestione della rete ferroviaria, e quindi a chiudere la propria attività.

Il cambiamento fu traumatico anche per certuni gruppi economici, controllati direttamente e indirettamente dal potere centrale, con interessi assai difformi tra loro, e che vennero così particolarmente danneggiati dalla pubblicizzazione.

Inoltre proprio in questo periodo storico, conclusosi in seguito con la pubblicizzazione delle ferrovie, scoppiarono, come detto, le prime rivolte sindacali dei ferrovieri.

Questi ed altri motivi meno importanti fecero sì che lo Stato dovesse assoggettarsi nel 1905, oltre alla proprietà delle infrastrutture, anche il controllo gestionale del sistema ferroviario: in

---

61. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 30.

62. Il 21 febbraio 1905 il *Ministro dei LL.PP.* Francesco TEDESCO presenta alla *Camera* il Ddl di statizzazione delle ferrovie prevedente, fra l'altro, il divieto di sciopero dei ferrovieri.

63. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 274.

questo modo lo Stato venne incontro ad una missione politica, sociale, ed economica del paese.

Gli investitori privati dal 1905 in poi, dal momento in cui la rete ferroviaria fu pubblicizzata, furono costretti ad indirizzare i propri capitali verso altri settori remunerativi.<sup>64</sup>

### ***2.2.7. Interessi delle parti in gioco nella composizione dei vari progetti di riforma ferroviaria: la mancanza di una seria articolazione***

Pur in presenza di molti interventi politici costruttivi, alla fine si arrivava sempre a comporre dei disegni di legge sulla riforma ferroviaria disarticolati e senza una funzionalità costruttiva: la disarmonicità dei progetti di riforma fu dovuta soprattutto all'accoglimento in sede parlamentare di molte istanze dispersive ed egoistiche provenienti dalle varie parti sociali, politiche, ed economiche del paese.<sup>65</sup>

A questo fatto inoltre si aggiunse anche la assoluta mancanza del tempo strettamente necessario per formulare un piano organico e dettagliato.

Infatti, fu sempre più impellente ed urgente il problema della riforma del trasporto ferroviario, problema che venne sempre trascinato all'infinito.

Proprio per questo dilungarsi estenuante nei tempi di attesa della riforma fu opinione pressoché comune che bisognasse intraprendere subito la strada del risanamento, anche a costo di presentare dei progetti di riforma incompleti e per certi versi aleatori.

Purtroppo, questo modo sbrigativo e insufficiente di operare nella politica economica del paese si ripeté anche in vista di successive iniziative di interventi statali nel settore ferroviario e non.

L'urgenza e la costante e precaria insufficienza nell'operare nei vari settori vitali del paese ebbero pertanto il sopravvento su altre iniziative ritenute più valide e concrete, ma dai tempi realizzativi assai più lunghi e incerti.

L'unico metro di paragone dei politici per operare gli specifici interventi di settore si basò pertanto solo alla stregua delle brevi e precarie esperienze del passato.<sup>66</sup>

---

64. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 304.

65. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 19.

66. FORGHIERI, op. cit., pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 19.



### **2.3. Istituzione dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* nel 1905: l'inizio di una nuova avventura**

Si arrivò così alla fine alla nascita delle *Ferrovie dello Stato*.

Una volta caduto a causa delle agitazioni sindacali dei ferrovieri il Governo GIOLITTI, fu costituito un nuovo governo presieduto dall'onorevole Alessandro FORTIS.<sup>67</sup>

Il nuovo *Ministro dei Lavori Pubblici* Carlo FERRARIS, del neonato Ministero FORTIS, ritirò subito il precedente *Disegno di legge Ddl*<sup>68</sup> di riforma delle ferrovie, presentato a suo tempo dall'ex *Ministro dei Lavori Pubblici* TEDESCO, visti i continui disordini e malumori che esso provocò nel paese.

FERRARIS presentò alla *Camera* per l'esame delle discussioni, in data 11/Aprile/1905, un nuovo progetto di riforma delle ferrovie (Ddl FORTIS) meno coinvolgente del precedente.

Le modifiche più salienti del nuovo progetto di riforma (Ddl FORTIS) presentato da FERRARIS<sup>69</sup>, rispetto al precedente presentato a suo tempo da TEDESCO, furono le seguenti:

- a) La dizione *Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* sostituì la precedente dizione di *Amministrazione Autonoma*.
- b) Ora il *Direttore Generale* delle ferrovie presiedeva il *Consiglio di Amministrazione* assieme al *Comitato di Amministrazione*; mentre prima il *Direttore Generale* poteva dare solo il voto consultivo nel *Consiglio di Amministrazione*.
- c) Ora, all'articolo 17, il personale ferroviario venne considerato alla stregua di *Pubblico Ufficiale* con il divieto di abbandono e non assunzione dell'ufficio, pena le dimissioni automatiche.<sup>70</sup>

Dal 17/Aprile/1905 si iniziò alla *Camera* la discussione del progetto di riforma delle ferrovie (Ddl FORTIS) presentato da FERRARIS: anche in questa occasione alcune mozioni delle opposizioni politiche si proclamarono contro la gestione di Stato.

---

67. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 274.

68. Il *Disegno di Legge Ddl* fu composto di ben 92 articoli.

69. Il nuovo *Ministro dei LL.PP.*, Carlo FERRARIS, presenta in data 11 aprile 1905 alla *Camera* il nuovo Ddl FORTIS sull'esercizio ferroviario di Stato, prevedente, a differenza dell'*Amministrazione autonoma*, una *Amministrazione delle Ferrovie di Stato*, con un *Direttore Generale* che presiede anche il *C.d.A*

70. GUADAGNO, op. cit., pp. 274.

Tra gli esponenti politici di spicco, Napoleone COLAJANNI prese a pretesto i salari dei ferrovieri, secondo la sua opinione molto elevati rispetto alle altre classi lavoratrici, per fare una dura opposizione politica.

COLAJANNI ritenne così, secondo la propria convinzione, che gli scioperi dei ferrovieri furono del tutto ingiustificati.<sup>71</sup>

Al termine delle discussioni d'esame in sede politica, il 18/Aprile/1905 la *Camera* approvò a larga maggioranza il *Disegno di legge* (Ddl FORTIS) presentato dal *Ministro dei Lavori Pubblici* FERRARIS con tutti i suoi articoli originari, e con in più alcuni emendamenti accolti durante l'iter parlamentare.<sup>72</sup>

Pertanto, passato l'esame alla *Camera*, anche al *Senato* il Ddl FORTIS venne approvato a larghissima maggioranza il 21/Aprile/1905<sup>73</sup>: il progetto di riforma FORTIS venne così tramutato il 22/Aprile/1905 in Legge dello Stato n° 137.

Con la legge n° 137 si stabilì che l'esercizio di Stato delle ferrovie, dovesse essere affidato ad una Amministrazione autonoma sotto la responsabilità del Ministro dei Lavori Pubblici.<sup>74</sup>

A seguito della Legge n° 137 del 22/Aprile/1905, venne emanato il *Regio Decreto* n° 259 del 15/Giugno/1905<sup>75</sup> con cui venne sancita definitivamente la costituzione della nuova *Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*, azienda che imprese una svolta storica nel trasporto ferroviario italiano.

Con questa legge venne così previsto il passaggio della gestione della rete ferroviaria allo Stato, e proprio nell'ultimo articolo del dettato giuridico fu previsto che l'amministrazione dovesse essere autonoma.<sup>76</sup>

La legge n° 137, istitutiva dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, fu qualificata solamente come un intervento transitorio intrapreso sulla strada del risanamento: si demandò invece ad una successiva legge<sup>77</sup>, che sarebbe poi stata emanata nel 1907, l'aspetto dell'ordinamento definitivo dell'esercizio ferroviario e la sua disciplina interna.<sup>78</sup>

---

71. GUADAGNO, op. cit., pp. 276.

72. 18 aprile 1905: la Camera approva la proposta di costituzione delle Ferrovie di Stato.

73. 21 aprile 1905: il Senato approva il progetto di costituzione delle Ferrovie di Stato.

74. Legge 22 aprile 1905, n° 137: si stabilisce che l'esercizio di Stato delle Ferrovie, debba essere affidato ad una Amministrazione autonoma, sotto la responsabilità del *Ministro dei LL.PP.*

75. *Regio Decreto RD* 15 giugno 1905, n° 259: costituzione dell'*Amministrazione Autonoma delle Ferrovie.*

76. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31.

77. La legge organica n° 429 del 7 luglio 1907 è dedicata all'"Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private".

78. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 20.

### ***2.3.1. La nomina del Direttore Generale BIANCHI a capo dell'Amministrazione delle FS***

---

Si arrivò così all'epoca delle Ferrovie dello Stato.

Il periodo storico-economico dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* ebbe inizio dunque nel 1905, ed ebbe termine nel 1985 con la nascita del nuovo *Ente Pubblico Economico FS*, ente che venne istituito dopo molti anni di polemiche per cercare di sopperire ancora una volta alle difficoltà in cui andarono incontro le Ferrovie dello Stato soprattutto a partire dagli anni '50 in poi.

In realtà gli ottanta anni di vita dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* furono composti da più sottoperiodi storici, e ognuno di essi caratterizzò indelebilmente la vita interna stessa delle ferrovie.<sup>79</sup>

Analizzeremo ora le vicende dell'*Amministrazione delle FS* durante la fase iniziale dal 1905 al 1915, anno in cui scoppiò la 1° Guerra Mondiale; e poi dal 1915 in pieno periodo bellico e la fase della ricostruzione nel dopoguerra; e poi ancora gli epiloghi aziendali fino all'avvento del Fascismo nel 1922.

L'*Amministrazione delle FS* nacque, come detto, con la legge n° 137 del 22/Aprile/1905 per sopperire alle difficoltà gestionali e al carente servizio di trasporto offerto dalle Società private concessionarie, e per sopperire anche all'incuria in cui vennero lasciate le strutture di esercizio.<sup>80</sup>

A capo della neonata *Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* venne nominato, per volontà di GIOLITTI, l'ingegnere Riccardo BIANCHI, che già in passato ricoprì la carica di *Direttore Generale* nella *Società ferroviaria concessionaria Sicula*.

Il *Direttore Generale* BIANCHI diresse l'*Amministrazione delle FS* per circa dieci anni, dal 1905 al 1915.<sup>81</sup>

In questa fase iniziale la costituenda *Amministrazione delle FS* guidata dal *Direttore Generale* BIANCHI venne a ricadere sotto l'egida del *Ministero dei Lavori Pubblici*.<sup>82</sup>

La rete ferroviaria italiana, durante il precedente periodo delle Convenzioni, fu gestita nella parte peninsulare del paese dalle due grandi Società private concessionarie secondo un mero

---

79. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 23.

80. GUADAGNO, op. cit., 23.

81. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 276; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31.

82. GUADAGNO, op. cit., pp. 23.

criterio longitudinale fisico del territorio<sup>83</sup>, con accanto però in Lombardia e in Piemonte la *Società delle Ferrovie Nord Milano* di una certa rilevanza.

La rete ferroviaria insulare invece fu gestita rispettivamente dalla *Società Sicula*, e dalla *Società delle Ferrovie Sarde*.

Or dunque, l'Amministrazione delle FS ricevette in eredità da queste precedenti gestioni private una rete ferroviaria iniziale estesa per 11.300 chilometri (Vedi Figura n° 4 alla fine del presente Cap. II°, a pag. 109), quasi interamente a semplice binario.<sup>84</sup>

Dapprima confluirono nelle Ferrovie dello Stato la *Rete Mediterranea*<sup>85</sup>, riscattata poi completamente il 30/Giugno/1906, e la *Rete Sicula*.<sup>86</sup>

A questa rete iniziale di 11.300 chilometri si aggiunsero, in seguito alla apposita *Legge di Riscatto* n° 324 del 15/Luglio/1906<sup>87</sup>, anche le linee ferroviarie della *Rete Adriatica* e delle *Ferrovie Meridionali*.<sup>88</sup>

Nel 1906 quindi la rete complessiva gestita dallo Stato diventò, in seguito all'accorpamento della Rete Adriatica e delle Ferrovie Meridionali, di circa 14.000 chilometri prevalentemente costituita da semplice binario.<sup>89</sup>

Solamente in seguito a riscatti completati e ad accorpamenti vari di linee minori, avvenuti in seno alla costituzione dell'Amministrazione delle FS sul finire del 1906 e fino agli inizi del 1907, la rete ferroviaria gestita dallo Stato fu costituita da 15.074 chilometri, di cui ben 11.157 chilometri a semplice binario.<sup>90</sup>

Con la Legge n° 137 del 1905, istitutiva l'Amministrazione delle FS, venne inoltre riconosciuta alle cessanti Società anonime private concessionarie un indennizzo totale di liquidazione, a titolo di risarcimento, di circa 500 milioni di Lire.

---

83.La "Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo" gestì la Rete Mediterranea; mentre la "Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali" gestì la Rete Adriatica.

84.GUADAGNO, op. cit., pp. 276.

85.Rete longitudinale gestita precedentemente dalla "Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo"; sullo stesso argomento Cfr. anche GUADAGNO, op. cit., pp. 276

86.Rete insulare gestita precedentemente dalla "Società Sicula"

87.Legge 15 luglio 1906, n° 324: Riscatto ed esercizio statale delle linee affidate alla Società delle Strade Ferrate Meridionali. Si stabilisce inoltre che l'ordinamento previsto dalla Legge n° 137 del 22 aprile 1905 debba rimanere in vigore soltanto fino all'approvazione di proposte circa l'ordinamento definitivo, da presentarsi entro l'anno 1906.

88.Rete longitudinale gestita precedentemente dalla "Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali e per l'esercizio della Rete Adriatica"; sullo stesso argomento Cfr. anche GUADAGNO, op. cit., pp. 23-276.

89.GUADAGNO, op. cit., pp. 276.

90.Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 23; sullo stesso argomento Cfr. anche Camillo LACCHE', *La ferrovia da Giolitti a Mussolini*, Roma, Editore Agnesotti, 1980, pp. 13.

Indennizzo totale da suddividere e corrispondere poi alle singole Società private, in proporzione alla rispettiva consistenza del capitale sociale azionario.

Questo indennizzo di liquidazione fu poi per buona parte investito dai gruppi finanziari, detentori in passato della base azionaria nelle ex Società private ferroviarie, nella promettente e crescente industria elettrotecnica che avrebbe poi di lì a poco procurato dei lauti profitti.<sup>91</sup>

L'assetto definitivo dell'*Ordinamento interno* della neonata Amministrazione delle FS non fu però regolamentato con la Legge n° 137, bensì fu rimandato a un momento successivo.

Per regolare l'assetto definitivo interno dell'Amministrazione delle FS fu emanata nel 1907 una apposita Legge<sup>92</sup>, che ebbe per l'appunto l'intento di risolvere gli aspetti organizzativi interni, funzionali alla vita stessa dell'azienda.<sup>93</sup>

A costituzione ultimata dell'Amministrazione delle FS, con l'accorpamento della rete ferroviaria nazionale, si ebbe quasi subito un forte incremento del traffico ferroviario, sia merci che viaggiatori.

Questo incremento di traffico, quanto mai inaspettato, colse di sorpresa i vertici aziendali, che non seppero così far fronte con una adeguata offerta di servizi di trasporto.

La forte richiesta nel paese di servizi di trasporto ferroviario mise pertanto in difficoltà ancora una volta tutto il sistema ferroviario.

Il mancato adeguamento nell'offerta di servizi di trasporto fu all'origine di numerosi disservizi, e tra questi soprattutto i ritardi e il sovraffollamento dei convogli.

L'Amministrazione delle FS riuscì comunque in seguito a risollevarsi molto lentamente e ad adeguare l'offerta di servizi di trasporto alla crescente domanda, riuscendo così a garantire un sufficiente livello di efficienza fin quasi a ridosso della 1° Guerra Mondiale nel 1915.<sup>94</sup>

### ***2.3.2. Decollo delle Ferrovie Statali: la conduzione autonomistica del Direttore Generale BIANCHI fino al 1915***

Ma appena la nazionalizzazione delle ferrovie fu attuata, le polemiche ancora non si placarono.

---

91.Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31.

92.La Legge Organica n° 429 del 7 luglio 1907 è dedicata all'"Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private"

93.FORGHIERI, op. cit., pp. 31.

94.GUADAGNO, op. cit., pp. 23.

L'entrata in vigore della Legge n° 137 del 1905, istitutiva dell'Amministrazione delle FS, rinforzò ancor di più le polemiche fra coloro che auspicavano una gestione completamente autonoma e coloro che invece sostenevano il totale assoggettamento al potere politico dell'azienda ferroviaria.<sup>95</sup>

I sostenitori dell'autonomia gestionale appoggiarono con forza l'idea dell'autonomia finanziaria dell'azienda ferroviaria, riferita in senso stretto alla vita economico-finanziaria.<sup>96</sup>

A capo dell'Amministrazione delle FS venne nominato proprio l'ingegnere Riccardo BIANCHI per porre ordine ad una quanto mai delicata situazione politica: infatti le diatribe tra i sostenitori dell'autonomia aziendale e i sostenitori dell'assoggettamento politico divamparono in sede politica.

Il *Direttore Generale* ingegnere Riccardo BIANCHI in passato svolse le funzioni di *Direttore Generale* della *Società Sicula*: società privata concessionaria che durante il periodo delle Convenzioni gestì la rete ferroviaria dell'isola.

Il *Direttore Generale* BIANCHI impresse da subito una forte linea autonomistica alla gestione delle ferrovie statali.<sup>97</sup>

BIANCHI durante la sua conduzione aziendale, caratterizzata da una forte autonomia, riuscì ad accentrare la maggior parte dei poteri direttivi nelle sue mani.

Proprio questa sua condotta autonomistica gli permise di ottenere in tempi ragionevolmente brevi dei risultati economici apprezzabili.<sup>98</sup>

L'ingegnere BIANCHI, alla luce delle sue brillanti e trascorse esperienze direttive, riuscì ad ottenere un sistema di gestione interno dell'azienda ferroviaria del tutto elastico ed indipendente dai poteri esterni, soprattutto quelli politici.<sup>99</sup>

Infatti la prima cosa di cui BIANCHI si preoccupò, appena insediato a capo dell'Amministrazione delle FS, fu di disegnare quella che sarebbe poi diventata l'organizzazione della struttura interna aziendale.

Questa sua organizzazione interna, disegnata secondo i contorni di stampo privatistico, si rivelò ben presto una scelta felice.

---

95. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 30; sullo stesso argomento Cfr. anche Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, C.A.F.I., 1985, pp. 65 - 70.

96. GIUNTINI, op. cit., pp. 31.

97. GIUNTINI, op. cit., pp. 21.

98. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 21.

99. FORGHIERI, op. cit., pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 19.

Con una organizzazione interna siffatta, BIANCHI fece sì che per la prima volta in Italia una azienda di grandi dimensioni avesse finalmente una sua ben chiara politica di sviluppo e di gestione: contrariamente invece a quanto era accaduto nel recente passato.<sup>100</sup>

L'ingegnere BIANCHI, come detto, organizzò l'azienda ferroviaria con criteri assai simili alla gestione di una normale azienda privata.

BIANCHI attuò una organizzazione gestionale interna con a capo la *Direzione Generale* con forti poteri direttivi e di coordinamento, ma in coabitazione con le *Strutture Periferiche Territoriali* decentrate a cui ultime furono demandati compiti gestionali e amministrativi periferici.

L'organizzazione istituita da BIANCHI comprese tredici *Servizi Tecnici e Amministrativi Centrali*, e otto *Direzioni Compartimentali*.<sup>101</sup>

### ***2.3.3. Unificazione gestionale delle Ferrovie dello Stato***

BIANCHI dovette attuare innanzitutto la unificazione di tutti gli aspetti burocratici concernenti le procedure amministrative, operative, e tecniche, vigenti prima della nazionalizzazione, nelle varie imprese ferroviarie concessionarie.

Le varie procedure in uso nelle Società anonime private concessionarie erano di natura completamente diversa tra di loro.

In seguito, BIANCHI cercò di accelerare il più possibile l'unificazione tecnica e tecnologica della rete ferroviaria appena nazionalizzata.<sup>102</sup>

La nuova Amministrazione delle FS fece iniziare immediatamente i lavori indispensabili per una prima rimessa in opera della rete ferroviaria, dopo l'incuria in cui fu lasciata dalle Società private concessionarie.

La nuova amministrazione dovette così riorganizzare la rete ferroviaria italiana rimasta in esercizio agli inizi del Novecento: per la prima volta, dopo decenni di malgoverno, si affrontò una seria politica ferroviaria, per cercare di risolvere i vari disservizi.<sup>103</sup>

---

100. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 23.

101. Che diverranno 10 nel 1912, entrando a far parte anche Reggio Calabria e Ancona; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31.

102. FORGHIERI, op. cit., pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 23.

103. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 21.

Il *Direttore Generale* BIANCHI si trovò di fronte al problema, di difficile risoluzione, del rinnovo delle infrastrutture ormai diventate obsolete.

Le linee ferroviarie e le strutture di esercizio in generale non furono più in grado di sopperire alle aumentate esigenze di servizio di trasporto.<sup>104</sup>

BIANCHI dovette intervenire pertanto sui settori infrastrutturali più bisognosi di riammodernamento di altri.

I primi interventi strutturali furono rivolti alla sistemazione dell'armamento dei binari.

Tra i vari programmi di riammodernamento, furono iniziati finalmente i lavori per il raddoppio dei binari nei punti più trafficati della rete italiana; si ampliarono pure i maggiori nodi del traffico ferroviario italiano, e si ampliarono e adeguarono tecnologicamente i parchi ferroviari di smistamento delle merci.

Inoltre vennero soppressi molti passaggi a livello; si rinforzarono staticamente molti ponti ferroviari di debole struttura, al fine di poter fare entrare in esercizio mezzi di locomozione sempre più potenti ma al contempo anche più pesanti.<sup>105</sup>

Per sveltire la marcia dei treni, soprattutto nelle importanti stazioni, si adottò la separazione e specializzazione del trasporto in viaggiatori e merci, mentre prima tale specializzazione non fu mai messa in atto.<sup>106</sup>

Anche il materiale rotabile e per la trazione dei treni era ormai obsoleto e insufficiente a soddisfare le sempre maggiori esigenze di trasporto.

Il progetto di unificazione tecnica e tecnologica di BIANCHI si prefisse l'unificazione del materiale rotabile e per la trazione ereditato dalle società private concessionarie, e il rinnovo di codesto parco in un ragionevole arco temporale di dieci anni.

Le commesse di materiale ferroviario furono fortemente volute da BIANCHI già all'inizio del suo mandato direttivo tra il 1905 e il 1906.

Nell'esercizio iniziale del 1905-1906 il programma di investimento di BIANCHI stanziò cifre consistenti per l'acquisto di 567 locomotive, 1.244 carrozze a cavalli, e 20.263 carri merci.

BIANCHI riservò la maggior parte delle commesse ferroviarie alle industrie meccaniche nazionali: infatti queste commesse furono assegnate a quindici grosse industrie nazionali, tra cui la Ansaldo e la Breda.

---

104. Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 19.

105. GIUNTINI, op. cit., pp. 24; sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 31.

106. FORGHIERI, op. cit., pp. 31.



Queste industrie nazionali furono assai beneficiate dalle nuove commesse, sia ovviamente dal punto di vista economico e sia dal punto di vista della ricerca e dello sviluppo tecnologico.

Alle industrie straniere, soprattutto inglesi e tedesche, furono commissionate in totale solo 74 locomotive: per la precisione, ne vennero costruite solo 24 in Germania, e solo 50 in Inghilterra.

Questa scelta esterofila di BIANCHI venne giudicata irrinunciabile, data l'urgenza di reperire subito il materiale ferroviario necessario per far fronte ai primi bisogni dell'esercizio di trasporto.<sup>107</sup>

In sintonia con il suo ardito progetto gestionale, BIANCHI avviò inoltre un programma in grande stile di elettrificazione di molte linee ferroviarie, linee dislocate soprattutto nel settentrione d'Italia.

Il programma di elettrificazione fu avviato secondo una precisa serie di interventi strutturali da attuare in un lasso di tempo di cinque anni.<sup>108</sup>

Durante la gestione di Bianchi fu progettata e costruita nel 1907, per la prima volta, la prima locomotiva a vapore ad opera degli ingegneri progettisti dell'*Ufficio Studi Ferroviari* di Firenze.

Inoltre nel 1906 venne aperta all'esercizio la fondamentale galleria ferroviaria del Sempione, dando così sbocco al trasporto ferroviario verso l'estero.

Nel contempo iniziarono sempre nel 1907 i lavori di perforazione della lunghissima galleria appenninica sulla fondamentale linea direttissima Bologna - Firenze.<sup>109</sup>

#### ***2.3.4. L'ambizioso programma di investimenti di BIANCHI nel settore ferroviario***

Per la realizzazione pratica dell'ambizioso programma di investimenti ferroviari di BIANCHI fu necessario attuare un grosso intervento di politica finanziaria, in modo tale da poter disporre di una adeguata copertura.<sup>110</sup>

Nel decennio compreso tra il 1905 e il 1915 il programma di investimento per il rinnovo del materiale ferroviario comportò un esborso finanziario di circa 1.500 milioni di Lire (d'epoca) per le casse italiane.

---

107. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 24; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31.

108. FORGHIERI, op. cit., pp. 31.

109. FORGHIERI, op. cit., pp. 31.

110. GIUNTINI, op. cit., pp. 24.

Per reperire i fondi finanziari necessari per realizzare i progetti di BIANCHI lo Stato dovette indebitarsi direttamente; e dunque nel primo anno di gestione dell'Amministrazione delle FS, lo Stato accese un debito di circa 95 milioni di Lire, ammortizzabile in un periodo di venti anni.

Inoltre per disporre di maggiore liquidità, e fare fronte così immediatamente alle prime necessità finanziarie, vennero emessi dallo Stato dei *Certificati Ferroviari*, titoli obbligazionari che riscossero enorme successo presso i risparmiatori italiani, e anche stranieri. Nel 1906 fu assegnato all'Amministrazione delle FS un altro stanziamento di 205 milioni di Lire; a questo stanziamento, quanto mai provvidenziale, si aggiunse subito dopo un'altra emissione di *Certificati Ferroviari*, al tasso di rimborso del 3,5 % netto, per una cifra in totale di 610 milioni di Lire.

Altri finanziamenti vennero disposti successivamente con altre quattro emissioni di *Certificati Ferroviari*, per una somma pari a circa 600 milioni di Lire.<sup>111</sup>

BIANCHI inoltre diminuì in modo considerevole le tariffe ferroviarie, perché considerate troppo elevate per il servizio di trasporto offerto al paese.

Con questa operazione di riduzione tariffaria, di per sé rivoluzionaria, BIANCHI si prefisse il raggiungimento di svariati obiettivi economici.

Tra gli svariati obiettivi economici da perseguire, si volle cercare di stimolare e incrementare il trasporto viaggiatori soprattutto sulle brevi tratte, e far incrementare le esportazioni di merci.

Con la riduzione tariffaria, BIANCHI si prefisse inoltre di favorire l'attività produttiva soprattutto nelle regioni meridionali: l'arretrata economia meridionale trasse enormi benefici da questo inconsueto incentivo.

Con questo inconsueto sistema incentivante quindi le tariffe ferroviarie furono utilizzate come un mero strumento di intervento economico statale.<sup>112</sup>

### ***2.3.5. Dati statistici sul traffico ferroviario nel decennio 1905-1915***

I primi anni di vita dell'Amministrazione delle FS dimostrarono puntualmente che la scelta gestionale autonomistica imposta da BIANCHI fu quanto mai azzeccata: l'Amministrazione

---

111. GIUNTINI, op. cit., pp. 25; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31.

112. GIUNTINI, op. cit., pp. 19-25; sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 31.

delle FS riuscì, pur non ottenendo mai il pareggio, a rimpinguare abbondantemente le casse del Tesoro.<sup>113</sup>

La nuova Amministrazione delle FS iniziò quindi sotto i migliori auspici la propria avventura, rompendo così definitivamente col passato malgoverno.

Dal punto di vista statistico, i risultati gestionali auspicati da Bianchi non si fecero certo attendere.

Dal 1905 al 1910 il traffico viaggiatori aumentò fino ad arrivare a circa 30 milioni di passeggeri, dai 20 milioni circa invece stimati sulla intera rete poco prima della nazionalizzazione.<sup>114</sup>

Inoltre, il traffico ferroviario in totale (viaggiatori e merci assieme) durante il primo anno di vita dell'Amministrazione delle FS incrementò del 12 % rispetto all'ultimo anno della gestione privata, precedente alla nazionalizzazione.

Più esattamente l'incremento fu del 3 % nel traffico viaggiatori, e del 9 % nel traffico merci.<sup>115</sup>

L'andamento del traffico ferroviario è stigmatizzato dalla seguente tabella comparativa (*Vedi Tab. 1*), in cui viene evidenziato dalla nascita dell'Azienda Autonoma nel 1905 in poi, per i vari periodi quinquennali, fino al 1925 l'evoluzione rispettivamente del traffico viaggiatori, del traffico merci, e con essi pure l'evoluzione nella estensione della rete ferroviaria italiana.<sup>116</sup>

Nonostante il forte incremento del traffico ferroviario, ottenuto per merito delle oculate scelte di Bianchi, il pareggio del bilancio non fu mai raggiunto.

Fu anche per questo motivo che nei primi dieci anni di vita, dal 1905 al 1915, ci fu un'ampia legislazione di sostegno nei confronti della neonata Amministrazione delle FS.<sup>117</sup>

---

113. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 31.

114. GIUNTINI, op. cit., pp. 27; sullo stesso argomento Cfr. anche PIERO BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma, Editori Riuniti, pp. 128.

115. GIUNTINI, op. cit., pp. 27; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, C.A.F.I., 1985, pp. 69.

116. GIUNTINI, op. cit., pp. 27; sullo stesso argomento Cfr. anche G. TROTTA, "Alcuni elementi statistici di attività ferroviaria italiana", in *Evoluzione tecnica ed economica delle ferrovie nei cento anni dell'Unità d'Italia, 1861 - 1961*, Roma, CIFI Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, 1961, pp. 209.

117. GIUNTINI, op. cit., pp. 26.

**Tabella 1:** Andamento del traffico ferroviario 1905 – 1930 (Azienda Autonoma FS)

<b>TRAFFICO FERROVIARIO (IN MILIONI)</b>			
<i>Periodo Quinquennio (in esame)</i>	<i>Viaggiatori / Km (Treni Viaggiatori)</i>	<i>Tonnellate / Km (Treni Merci)</i>	<i>Estensione della rete ferroviaria (Km)</i>
<u>1905</u>	4.575	4.997	17.078
<u>1910</u>	4.973	6.318	18.090
<u>1915</u>	5.028	8.874	19.652
<u>1920</u>	6.430	8.620	20.385
<u>1925</u>	8.600	12.352	21.106

**Fonte:** Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pag. 2

Con i vincoli imposti alla Amministrazione delle FS, negli anni a seguire, dalla legislazione di sostegno, apparse purtroppo all'improvviso anche il rovescio della medaglia.

Infatti con la legislazione di sostegno l'autonomia venne gradualmente e drasticamente ridimensionata, e con la diminuzione graduale dell'autonomia aziendale al contempo i conti economici tornarono in rosso.<sup>118</sup>

### ***2.3.6. Rotta di collisione tra i vertici aziendali delle FS e la classe politica***

La linea autonomistica gestionale impressa all'azienda ferroviaria da BIANCHI fu, come detto, largamente improntata a principi economici di tipo privatistico.

Fu proprio questo suo modo di agire al di sopra di ogni schema prestabilito che gli procurò ben presto l'ostilità della classe politica.

I politici, vedendosi scavalcati ed esautorati dalle scelte politiche fondamentali, stroncarono sul nascere la linea autonomistica gestionale di BIANCHI temendo di perdere il diretto controllo sulla azienda ferroviaria.<sup>119</sup>

A causa di questo contrasto sulle scelte aziendali, dieci anni più tardi il mandato direttivo di BIANCHI non gli fu più rinnovato.<sup>120</sup>

118. GIUNTINI, op. cit., 1994, pp. 31.

119. GIUNTINI, op. cit., pp. 23; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31.

Proprio per timore di questa esautorazione la classe politica mise in atto dei vincoli, camuffati abilmente nella legislazione di sostegno, alla Amministrazione delle FS e in particolare modo alla figura del *Direttore Generale*.

Così, per contrastare energicamente l'azione di BIANCHI, il *Parlamento* varò il 7/Luglio/1907 la *Legge Organica* n° 429, legge con cui i poteri autonomistici gestionali del *Direttore Generale* vennero alquanto ridimensionati<sup>121</sup>, stringendo così dei pesanti vincoli all'azienda ferroviaria (*Vedi Organigramma n° 1 alla fine del presente Cap. II°, a pag. 107*).

Con questa legge l'azienda ferroviaria venne assoggettata totalmente alla supervisione dell'*Alta Direzione* del *Ministero dei lavori Pubblici*, introducendo così delle severe forme di controllo sulle scelte aziendali.<sup>122</sup>

Questa drastica scelta politica, intentata per limitare i forti poteri autonomistici del Direttore Generale, andò quindi nettamente contro gli intenti iniziali della Legge n° 137 del 1905, istitutiva dell'Amministrazione delle FS.

Con l'emanazione della *Legge Organica* n° 429 del 7/Luglio/1907 venne proclamata la definitiva organizzazione interna dell'Amministrazione delle FS.

Con la Legge n° 429 fu infatti stabilito l'*ordinamento definitivo interno* dell'*Esercizio di Stato* delle Ferrovie non concesse ad imprese private, cioè vale a dire delle Ferrovie statali.

Questa Legge Organica promosse inoltre tutta una serie di relazioni gestionali interne, relazioni atte alla conduzione di una impresa industriale intesa nel senso moderno del termine.<sup>123</sup>

Inoltre con la successiva Legge n° 372, varata il 25/Giugno/1909, vennero imposti ulteriori vincoli<sup>124</sup>, allargando ancora di più i poteri di controllo del *Ministro dei Lavori Pubblici* nei riguardi della gestione dell'Amministrazione delle FS.<sup>125</sup>

Sempre in tema di vincoli politici, con il *Regio Decreto RD* n° 728 del 28/Giugno/1912 vennero imposti ulteriori vincoli alla gestione autonoma dell'azienda ferroviaria; inoltre venne

---

120. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 22.

121 Legge Organica n° 429 del 07 Luglio 1907 sull' "Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private".

122. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 31.

123. GIUNTINI, op. cit., 1994, pp. 31.

124. Legge 25 giugno 1909, n° 372: Modificazioni e integrazioni alla Legge organica n° 429/1907.

125. FORGHIERI, op. cit., pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 32.

stabilito un maggior numero di rappresentanti facenti parte nel *Consiglio di Amministrazione dell'Amministrazione* delle FS.<sup>126</sup>

### ***2.3.7. Risultati aziendali delle FS durante la gestione "BIANCHI"***

Con questi stretti vincoli legislativi imposti dalla classe politica per limitare la spinta autonomistica del Direttore Generale BIANCHI, mutò però drasticamente anche la situazione contabile dell'azienda ferroviaria.

Come visto infatti dal 1905 e fino al 1907, periodo in cui prevalse la forte autonomia aziendale di BIANCHI, l'azienda ferroviaria, pur non raggiungendo mai il pareggio contabile, riuscì comunque a rimpinguare abbondantemente le casse del *Tesoro*.

Dal 1907 in poi invece, e soprattutto dal 1909, con l'allargamento dei poteri di controllo ministeriali previsti dai vincoli legislativi e la conseguente diminuzione dell'autonomia aziendale, l'Amministrazione delle FS peggiorò drasticamente la propria situazione contabile.<sup>127</sup>

Con questa organizzazione interna, seppure modificata anche successivamente dai vincoli legislativi politici, l'Amministrazione delle FS, plasmata dal Direttore Generale Riccardo BIANCHI nel 1905, riuscì a funzionare in modo soddisfacente fino all'avvento al potere in Italia del *Fascismo* nel 1922.<sup>128</sup>

## **2.4. Le Ferrovie dello Stato durante la 1° Guerra Mondiale (1915-18): istituzione del Ministero dei Trasporti**

Analizzeremo ora la gestione dell'Amministrazione delle FS durante la 1° Guerra Mondiale dal 1915 al 1918; e poi le prime fasi della ricostruzione nel dopoguerra fino a ridosso del 1920.

Nel 1915 scade, dopo dieci anni dalla istituzione dell'Amministrazione delle FS, il mandato direttivo del Direttore Generale BIANCHI: il mandato direttivo non gli venne più rinnovato a

---

126 .RD 28 giugno 1912, n° 728: Modificazioni alla composizione del Consiglio di Amministrazione; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 31.

127. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 19.

128. GIUNTINI, op. cit., pp. 26.

causa del continuo contrasto con la classe politica, per la sua condotta aziendale spiccatamente autonomistica.

I politici approfittarono spregiudicatamente del terremoto che colpì la Marsica il 13/Gennaio/1915 per dare il colpo di grazia finale al Direttore Generale BIANCHI.

Il *Ministro dei Lavori Pubblici* in carica, in quanto dotato per legge di forti poteri di controllo sull'azienda ferroviaria, pressato continuamente dai politici fece aprire una inchiesta alquanto fumosa per chiarire presunte irregolarità di esercizio sulla linea ferroviaria Roma - Avezzano, ricadente sul calamitato territorio marsicano abruzzese.

A capo della Commissione interna d'inchiesta il Ministro dei Lavori Pubblici nominò l'*Ispettore Ministeriale Raffaele DE CORNE'*, che venne così inviato sul posto.

DE CORNE' ovviamente fu persona facilmente manovrabile dai politici: la sua nomina servì solamente a mascherare i veri intenti destabilizzanti di una operazione politica studiata nei minimi dettagli.<sup>129</sup>

Con questa ignobile e pretestuosa operazione destabilizzante, abilmente camuffata, i politici riuscirono così a far rimuovere dal proprio incarico il Direttore Generale BIANCHI.

Così, come preventivato dai politici a tavolino, divenne nuovo *Direttore Generale* dell'Amministrazione delle FS proprio l'ex *Ispettore Ministeriale Raffaele DE CORNE'*.

Il nuovo *Direttore Generale* Raffaele DE CORNE' restò poi in carica dal 1915 fino al 1920; e poi come *Amministratore Generale*<sup>130</sup> dal 1920 al 1922, carica che sostituì con compiti più ristretti quella di ex Direttore Generale, così come stabilito dal *Regio Decreto Legislativo RDL. n° 130 del 2/Febbraio/1920*.<sup>131</sup>

#### ***2.4.1. Creazione nel 1916 del Ministero dei Trasporti Ferroviari e della Marina Mercantile***

Intorno al 1910 si fece sentire impellente la necessità di istituire un apposito Ministero dei Trasporti, cioè una istituzione politica che sovrintendesse alle scelte politiche in materia di trasporto in generale ma soprattutto ferroviario, con connesse quindi anche competenze e responsabilità in materia di bilancio dell'azienda ferroviaria.<sup>132</sup>

---

129. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31.

130. RDL 2 febbraio 1920, n° 130: Modificazioni sostanziali alla composizione del Consiglio di Amministrazione; nomina di un Amministratore Generale e del Direttore Generale dell'Esercizio.

131. FORGHIERI, op. cit., pp. 31.

132. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 32.

Fino a questo momento infatti l'Amministrazione delle FS venne a ricadere sotto il controllo del *Ministero dei Lavori Pubblici*.

Nel 1916 con il *Regio Decreto RD n° 756 del 22/Giugno/1916*<sup>133</sup>, proprio all'inizio della 1° Guerra Mondiale, venne pertanto creato il nuovo *Ministero dei Trasporti Ferroviari e della Marina mercantile*.

A capo del neonato *Ministero dei Trasporti Ferroviari e della Marina Mercantile* venne nominato nel biennio dal 1916 al 1917 il Ministro Enrico ARLOTTA.

Successivamente nel biennio 1917-1918 venne invece insediato a capo del *Ministero dei Trasporti Ferroviari e della Marina Mercantile* proprio l'ingegnere Riccardo BIANCHI, il quale fu silurato nel 1915 dai politici dalla carica di ex Direttore Generale.

Questo prestigioso personaggio, di certo sgradito alla maggior parte della classe politica, venne invece ripescato e insediato proprio a capo di tale Ministero per far fronte all'emergenza bellica del paese nella 1° Guerra Mondiale, date le sue indiscusse e quanto mai inequivocabili capacità dirigenziali nel campo dei trasporti terrestri.<sup>134</sup>

#### ***2.4.2. L'insostituibile ruolo delle ferrovie durante il periodo bellico***

Nel periodo della 1° Guerra Mondiale il trasporto ferroviario svolse un ruolo cruciale nella mobilitazione ed emergenza bellica del paese.

L'organizzazione ferroviaria messa in piedi nel 1905 da BIANCHI diede soddisfacenti risultati nonostante le critiche ricevute in passato dai politici, e apportò certamente un contributo fondamentale all'impegno bellico del paese,.

Durante il periodo bellico infatti il servizio ferroviario funzionò alla perfezione.

Per mezzo delle ferrovie vennero spostate le truppe militari sul fronte di combattimento, e ivi pervennero anche i materiali bellici necessari per le operazioni di attacco.

Inoltre, vennero fatti affluire sul fronte anche gli approvvigionamenti alimentari e i combustibili necessari per la sussistenza logistica operativa.

Il contributo che le ferrovie arrecarono alle funzioni logistiche di supporto fu la chiave di volta fondamentale che permise di condurre alla risoluzione vittoriosa del conflitto.

---

133. RD 22 giugno 1916, n° 756: Istituzione, per la durata della prima guerra mondiale, del Ministro per i Trasporti Marittimi e Ferroviari.

134. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 32; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31.



Inoltre, data l'importanza strategica rivestita per il paese, il servizio di trasporto ferroviario civile durante la guerra continuò lo stesso a operare a livelli accettabili, anche considerate le proibitive condizioni operative.<sup>135</sup>

#### ***2.4.3. Programmi di investimento delle Ferrovie dello Stato nel periodo bellico dal 1915 al 1918***

Durante la 1° Guerra Mondiale i programmi di investimento nelle Ferrovie dello Stato vennero rallentati drasticamente o addirittura sospesi, eccezione fatta per il territorio nord-orientale dell'Italia, unica zona del paese realmente e maggiormente interessata dalle operazioni belliche.<sup>136</sup>

Durante il periodo bellico, nel biennio 1915 - 1916, nel territorio italiano entrarono in esercizio ulteriori 160 chilometri di strade ferrate, per collegare strategicamente le zone di guerra.

Tra le opere più importanti del periodo va ricordata l'ultimazione della linea strategica Arquata - Tortona, strada ferrata ritenuta necessaria per il trasporto di truppe alleate dal confine francese al fronte veneto.<sup>137</sup>

Inoltre in questo periodo furono elettrificati 87 chilometri di linee ferroviarie in esercizio nella parte nord-occidentale del paese, confinante tra la Liguria e il Piemonte.

Vennero inoltre potenziati molti scali ferroviari situati nel Nord - Est del paese; e vennero anche raddoppiati alcuni tratti di linee ferroviarie ritenute strategiche per il trasporto civile, ma anche e soprattutto per scopi militari.<sup>138</sup>

#### ***2.4.4. Vicende politiche delle FS durante il periodo bellico: i contrasti perduranti tra BIANCHI e la classe politica***

Il periodo storico della 1° Guerra Mondiale interessò il sistema ferroviario italiano secondo due distinte fasi.

---

135. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 33.

136. GIUNTINI, op. cit., 1994, pp. 34.

137. GIUNTINI, op. cit., pp. 34; sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 31.

138. GIUNTINI, op. cit., pp. 34.

Nella prima fase, dall'inizio della guerra nel 1915 al 1917, la ferrovia supportò materialmente le operazioni militari.

Mentre nella seconda fase, dal 1917 fino alla fine della guerra nel 1918, la ferrovia fu coinvolta pressoché totalmente dagli eventi bellici: si arrivò pertanto, in queste condizioni assai critiche, al deperimento totale di uomini, strutture e mezzi ferroviari, sfruttati fino allo spasimo per far fronte all'emergenza.

Proprio in questa seconda fase storica delle ferrovie vi furono ancora una volta contrasti insanabili nelle file politiche, tra il Ministro dei Trasporti BIANCHI e il Ministro del Tesoro NITTI.

Infatti BIANCHI, che ripescato in occasione dell'emergenza bellica fu posto nel 1917 a capo del nuovo Ministero dei Trasporti Ferroviari e della Marina Mercantile, entrò ancora una volta in rotta di collisione con la classe politica.

I maggiori contrasti tra le due istituzioni politiche riguardarono la scelta quanto mai avventata, ma assai oculata, di BIANCHI di effettuare all'estero le commissioni di materiale ferroviario in generale, necessario per far fronte nel paese all'emergenza bellica.

Infatti BIANCHI, compresa l'importanza strategica del trasporto ferroviario nell'emergenza bellica, volle immediatamente nel corso del suo mandato ampliare e rinforzare il parco rotabile e per la trazione, per dare un impulso determinante e positivo al conflitto in corso.

BIANCHI, per rinnovare il parco ferroviario nel modo più veloce possibile, decise di fare ricorso immediatamente alle industrie straniere per le proprie commesse.

Ma i politici e tra questi soprattutto il Ministro del Tesoro NITTI, strenui sostenitori della industria nazionale, osteggiarono apertamente questa scelta decisionista assai rivoluzionaria e esterofila del Ministro BIANCHI.

I politici pertanto bocciarono immediatamente il progetto di spesa di BIANCHI, in quanto si volle salvaguardare a tutti i costi gli interessi dell'industria meccanica nazionale.

A seguito di questi aspri e insanabili contrasti, il *Ministro dei Trasporti Ferroviari e della Marina Mercantile* BIANCHI fu costretto nel 1918 a dimettersi in modo burrascoso dalla sua carica.<sup>139</sup>

---

139. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 34; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32.

#### 2.4.5. Evoluzione del traffico ferroviario durante il conflitto

Anche CRISPO concordò con il fatto che le ferrovie svolsero un ruolo fondamentale durante la 1° Guerra Mondiale: <sup>140</sup>

Passando prettamente alle statistiche, durante il triennio bellico, dal 1915 al 1918, la movimentazione dei treni militari per il trasporto di uomini e mezzi al fronte assunse nel territorio italiano cifre considerate all'epoca del tutto eccezionali.<sup>141</sup>

Analizziamo nei dettagli la situazione della movimentazione dei treni militari nel periodo della 1° Guerra Mondiale.

I dati riguardanti i treni militari, effettuati nel triennio dal 1915 al 1918, possono osservarsi più chiaramente qui sotto (*Vedi Tab. 2*).<sup>142</sup>

**Tabella 2:** Treni Militari effettuati nel triennio dal 1915 - 1918

1° Guerra Mondiale: 1915 – 1918 TRENI MILITARI	
Periodi (Biennali)	Treni / Km (Tr. Milioni)
1915 - 1916	9.230.411
1916 - 1917	14.300.030
1917 - 1918	16.304.633

**Fonte:** Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pag. 34

Durante il biennio dal 1915-1916 la movimentazione dei treni militari raggiunse il 7,9 % del trasporto ferroviario totale in Italia.

Passando al successivo periodo biennale dal 1916-1917, la movimentazione dei treni militari raggiunse la ragguardevole percentuale del 12,2 % sull'intero trasporto ferroviario nazionale.

Infine la movimentazione dei treni militari si attestò nel periodo biennale dal 1917-1918, in cui il conflitto volse verso il termine, addirittura alla ragguardevole percentuale del 17,8 % del totale della movimentazione generale ferroviaria italiana.<sup>143</sup>

---

140. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 23; sullo stesso argomento Cfr. anche Antonio CRISPO, *Il centenario delle Ferrovie Italiane. Storia politica ed economica*, Milano, Editore A. Giuffré, 1940, pp. 279.

141. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 34.

142. GIUNTINI, op. cit., pp. 34; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 31-32.

143. GIUNTINI, op. cit., pp. 34; sullo stesso argomento Cfr. anche Pietro LANINO, *Le ferrovie nella guerra italiana, 1915 - 18*, Roma, CNIFI, 1928, pp. 21.

Per passare specificatamente alle statistiche del solo trasporto viaggiatori, nell'anno 1914 tale tipo di trasporto raggiunse 73.000.000 di treni-Km.

Invece durante il triennio dal 1915-1918, periodo interessato dagli eventi bellici, tale cifra si abbassò drasticamente a 24.000.000 di treni-Km.

Invece con la fine del conflitto e fino al tardo dopoguerra nel 1920, il trasporto viaggiatori risalì la china fino ad arrivare ad una quota di 43.000.000 di treni-Km.<sup>144</sup>

Per quel che riguarda specificatamente invece il solo trasporto merci, nel 1914, alla vigilia dello scoppio del conflitto, la movimentazione di tale tipo di trasporto raggiunse 45.000.000 di treni-Km; e raggiunse invece nel 1920, nel tardo dopoguerra, circa 47.000.000 di treni-Km.<sup>145</sup>

#### ***2.4.6. Conclusione della 1° Guerra Mondiale 1915-18: i gravi danni riportati dalle infrastrutture ferroviarie italiane***

Nel 1915, durante l'inizio della 1° Guerra Mondiale, furono aumentate in modo consistente le tariffe ferroviarie, per far fronte alle necessità finanziarie del paese in costante situazione di emergenza.

Ulteriori aumenti delle tariffe vennero imposti verso il termine del conflitto mondiale nel tardo 1918: questa volta l'aumento tariffario servì a dar corso al reperimento dei mezzi finanziari necessari alla ricostruzione delle infrastrutture.<sup>146</sup>

La 1° Guerra Mondiale causò gravissimi danni al sistema infrastrutturale ferroviario di tutti i paesi europei.

In Italia, tuttavia, i danni maggiori al sistema infrastrutturale ferroviario furono perlopiù registrati e limitati nella parte nord-orientale del paese nelle Tre Venezie: infatti le operazioni belliche riguardarono quasi esclusivamente solo questa parte di territorio italiano.<sup>147</sup>

Ingenti danni furono arrecati dalle operazioni belliche nemiche agli impianti fissi e mobili, e anche al materiale rotabile e per la trazione.

Lo scarso materiale rotabile rimasto in esercizio venne sfruttato oltremodo nel periodo bellico, e senza un'adeguata manutenzione pertanto deperì in breve tempo.

---

144. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 35; sullo stesso argomento Cfr. anche Pietro LANINO, *Le ferrovie nella guerra italiana, 1915 - 18*, Roma, CNIFI, 1928, pp. 28.

145. GIUNTINI, op. cit., pp. 35; sullo stesso argomento Cfr. anche LANINO, op. cit., pp. 28.

146. GIUNTINI, op. cit., pp. 35.

147. GIUNTINI, op. cit., pp. 33.

Stessa cattiva sorte toccò anche ai mezzi di locomozione graziati dalle operazioni belliche nemiche che, data la scarsità numerica rimasta in esercizio, vennero sfruttati fino allo stremo.<sup>148</sup>

## **2.5. Le Ferrovie dello stato e la difficile ripresa economica del dopoguerra (1918-1922)**

Appena terminata la 1° Guerra Mondiale, la situazione si presentò assai difficile per tutta la rete ferroviaria europea.

Anche la rete ferroviaria italiana, soprattutto quella dei territori nord-orientali, fu particolarmente disastata dalle operazioni belliche nemiche.

La situazione assai pesante si riversò anche nei riguardi del materiale rotabile e per la trazione impiegato nell'esercizio: il materiale ferroviario infatti fu sfruttato oltremisura in situazione di emergenza, a causa della penuria registrata durante il conflitto.<sup>149</sup>

Il deterioramento generale delle infrastrutture ferroviarie ebbe come logica conseguenza la svalutazione del relativo capitale ammortizzato.

Il deterioramento delle infrastrutture ferroviarie durante il conflitto oltretutto si accentuò anche a causa dell'uso pressoché privo di manutenzione.<sup>150</sup>

Ulteriori gravi difficoltà finanziarie sopravvennero con il consistente e improvviso aumento del prezzo del carbone, combustibile necessario per il funzionamento dei mezzi di trazione a vapore.<sup>151</sup>

L'aumento del prezzo del carbone rese così più costoso il servizio ferroviario.

Motivo per cui ancora una volta aumentarono le già elevate tariffe ferroviarie, che già aumentarono consistentemente durante il periodo bellico per fare fronte alle impellenti necessità finanziarie del trasporto ferroviario e del paese in generale.<sup>152</sup>

Nel periodo successivo alla ricostruzione, fra il 1922 e il 1923, il carbone fu reperito abbastanza facilmente, contrariamente a quanto accadde nel periodo dell'immediato

---

148. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 33.

149. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32.

150. GIUNTINI, op. cit., pp. 36.

151. GIUNTINI, op. cit., pp. 35; sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 32.

152. FORGHIERI, op. cit., pp. 32

dopoguerra dal 1918 - 1922 della ricostruzione del paese, ma sempre con un prezzo particolarmente elevato.

A causa di questo quanto mai inopportuno aumento del prezzo del combustibile carbonifero, il bilancio dell'esercizio ferroviario peggiorò ulteriormente la propria situazione.<sup>153</sup>

### ***2.5.1. Precaria situazione economica e finanziaria delle FS nel dopoguerra***

Appena terminata la 1° Guerra Mondiale la ripresa delle attività economiche del paese fu molto difficile: anche il trasporto ferroviario riprese in modo assai precario il suo funzionamento.

Nel dopoguerra, la già precaria situazione del trasporto ferroviario fu per di più appesantita dalle agitazioni sindacali dei ferrovieri, perennemente in lotta per rivendicare i propri diritti contrattuali di lavoro.

Queste ultime agitazioni sindacali crearono nel trasporto ferroviario italiano molti disagi nell'immediato dopoguerra.<sup>154</sup>

Ad aggravare ancora di più il bilancio dell'esercizio ferroviario nell'immediato dopoguerra contribuì anche la totale disorganizzazione dell'apparato amministrativo-burocratico ferroviario, costantemente in difficoltà nell'allestimento di un adeguato servizio di trasporto nel paese.

Nel dopoguerra i conti dell'Amministrazione delle FS si aggravarono ulteriormente a causa dell'aumento pressoché generalizzato dei costi di esercizio, costi non controbilanciati da un corrispettivo aumento delle tariffe ferroviarie.<sup>155</sup>

Bisogna anche dire che appena terminata la guerra la domanda e l'offerta di servizio di trasporto ferroviario diminuirono consistentemente.

La causa della brusca caduta della domanda e dell'offerta fu da attribuirsi all'impovertimento finanziario generalizzato del paese: di conseguenza mancò il capitale necessario per stimolare adeguatamente le attività produttive economiche e vitali in genere.<sup>156</sup>

---

153. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 36; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32.

154. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 23; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 35; sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 32.

155. GIUNTINI, op. cit., pp. 36.

156. GIUNTINI, op. cit., pp. 36.

Nel dopoguerra cominciò a fare la propria apparizione sulla scena un temibile concorrente, che poi negli anni a venire si rivelò essere fatale per il trasporto ferroviario: il mezzo automobilistico pubblico e privato.

L'irruzione sulla scena del trasporto su gomma fu la causa scatenante principale su cui dapprima il trasporto merci, e successivamente il trasporto viaggiatori su ferro cominciarono a perdere lentamente e irreversibilmente quote di mercato, fino addirittura ai giorni nostri.<sup>157</sup>

L'emergenza operativa e finanziaria della ricostruzione del paese nel dopoguerra e tutte le concause esaminate nel dettaglio precedentemente peggiorarono ancora di più i conti, già precariamente in rosso, dell'Amministrazione delle FS.

Con questa drammatica situazione logistica e finanziaria l'opera di ricostruzione delle infrastrutture danneggiate dalla 1° Guerra Mondiale fu resa ancora più ardua.

Con il perdurare della carenza strutturale dei mezzi finanziari necessari nel paese, il ripristino del sistema ferroviario subì tempi molto lunghi.<sup>158</sup>

### ***2.5.2. Politica degli investimenti delle FS nel dopoguerra***

Con queste premesse svantaggiose, la politica degli investimenti procedette con molte difficoltà e ritardi nei riguardi del ripristino del sistema ferroviario italiano, gravemente danneggiato dalla guerra.<sup>159</sup>

Nel primo dopoguerra e fino al 1922 non fu pertanto possibile, data la carenza finanziaria nel paese, commissionare ordinativi di nuovo materiale ferroviario.

Fu pertanto necessario riaggiustare alla meglio il materiale ferroviario già logorato dall'uso smodato in cui fu incorso durante il conflitto.

Pertanto la ricostituzione del parco rotabile e per la trazione necessitò di tempi assai lunghi.<sup>160</sup>

L'unico capitolo di spesa dello Stato nei confronti del sistema ferroviario riguardò l'integrazione di circa 1.027 chilometri di rete ferroviaria degli annessi territori del Friuli-Venezia Giulia, del Trentino-Alto Adige, e del Veneto, territori che furono conquistati durante la guerra dopo anni di dominazione austriaca.<sup>161</sup>

---

157. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 36; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32.

158. FORGHIERI, op. cit., pp. 32; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 19.

159. GIUNTINI, op. cit., pp. 36.

160. GIUNTINI, op. cit., pp. 37.

161. FORGHIERI, op. cit., pp. 32; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 36.

Così con la fine della 1° Guerra Mondiale la rete ferroviaria italiana si accrebbe, con l'annessione di questi territori nord-orientali, di ulteriori 1.027 chilometri.

In questi territori nord-orientali, che furono prettamente interessati dalle operazioni belliche, gli investimenti nazionali furono garantiti anche nel tardo dopoguerra per integrare adeguatamente tale rete nel sistema ferroviario italiano.<sup>162</sup>

### ***2.5.3. Evoluzione della rete e del traffico ferroviario nel periodo 1918 - 1922 del dopoguerra***

Passando in rassegna l'evoluzione dello sviluppo della rete ferroviaria italiana durante questo periodo storico, al 1/Luglio/1906 essa aveva una estensione totale di 12.537 chilometri.

Invece nel periodo storico successivo intercorrente dall'istituzione dell'Amministrazione delle FS nel 1905 e fino al tardo dopoguerra nel 1922 la rete ferroviaria italiana si sviluppò ulteriormente fino a diventare in totale di 16.344 chilometri, di cui, come detto, 1.057 chilometri furono integrati solo alla fine della guerra nel 1918, con l'annessione dei territori conquistati.<sup>163</sup>

Passando alle statistiche, nel tardo dopoguerra, nonostante la mancata ricostituzione del parco ferroviario, il traffico ferroviario in generale aumentò.

Nel tardo dopoguerra il traffico merci, anche se non ai valori esistenti prima della guerra, cominciò invece ad aumentare rispetto al periodo bellico.

Invece il trasporto viaggiatori si accrebbe sia rispetto al periodo bellico, e sia anche rispetto al periodo prebellico: infatti nel 1914 vennero stimati 4.930.000 Viaggiatori / Km; e nel 1922 si constatò una crescita costante fino ad arrivare ai 6.400.000 Viaggiatori / Km.<sup>164</sup>

### ***2.5.4. Mutamenti organizzativi all'interno delle Ferrovie dello Stato nel dopoguerra***

Una volta terminata la fase più urgente della ricostruzione, con il *Regio Decreto Legislativo RDL. n° 304 del 31/Marzo/1920 l'Amministrazione delle FS* venne nuovamente riaffidata alle cure del *Ministero dei Lavori Pubblici*.<sup>165</sup>

---

162. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 36.

163. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 23.

164. GIUNTINI, op. cit., pp. 37.

165. RDL 31 marzo 1920, n° 304: Soppressione del Ministro dei Trasporti Marittimi e Ferroviari e trasferimento al Ministro dei Lavori Pubblici dell'alta direzione e responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria. Ripristino del Consiglio di Amministrazione, con le norme in vigore precedentemente.



Il *Ministero dei Trasporti Ferroviari e della Marina Mercantile*, istituzione ministeriale su cui ricadde la tutela dell'azienda ferroviaria durante la 1° Guerra Mondiale, venne soppresso per naturale scadenza dei termini.

Tale Ministero fu infatti creato solo ed unicamente per far fronte all'emergenza bellica, e quindi con funzionamento circoscritto e durata limitata stabilita per legge.<sup>166</sup>

Tra i mutamenti significativi che poi vedremo resteranno inapplicati in gran parte per volontà politica, nel dopoguerra all'interno dell'organizzazione dell'Amministrazione delle FS, apportati con il *Regio Decreto Legislativo RDL*. n°130 del 2/Febrero/1920<sup>167</sup>, venne portato a sedici il numero dei componenti del *Consiglio di Amministrazione*.

Inoltre, come stabilito dal RDL. n°1 30/1920, il *Presidente dell'Amministrazione delle FS* venne nominato per *Decreto Reale*, dietro proposta del *Presidente del Consiglio dei Ministri*.

Con questi mutamenti interni adesso il *Presidente dell'Amministrazione delle FS* presiedeva il *Consiglio di Amministrazione*; mentre prima a presiedere il Consiglio di Amministrazione vi fu il Direttore Generale.

Venne invece abolita la fondamentale figura gestionale del Direttore Generale: al suo posto venne istituita la carica di *Amministratore Generale*, poltrona che fu affidata nel 1920 a Raffaele DE CORNE', per dare così un segno di continuità al suo mandato da ex Direttore Generale.

Tra i 16 membri del *Consiglio di Amministrazione* vi faceva parte, oltre al *Presidente* dell'Amministrazione delle FS che lo presiedeva, anche l'*Amministratore Generale*.

Tra questi membri del *Consiglio di Amministrazione* adesso vi faceva parte il *Direttore Generale dell'Esercizio*, un *Consigliere di Stato*, due delegati del Ministro dei LL.PP., due delegati del Ministro del Tesoro, tre persone esperte nei commerci o nelle industrie e nel traffico, e cinque rappresentanti del personale ferroviario.

Così, a riforma generale avviata, ai vertici dell'azienda ferroviaria coabitavano due diverse figure direttive: il *Presidente del Consiglio di Amministrazione*, e l'*Amministratore Generale*.<sup>168</sup>

Inoltre all'interno del Consiglio di Amministrazione venne creato un apposito *Comitato*, in cui vi faceva parte il Presidente delle FS, l'Amministratore Generale, un funzionario designato dal Ministro dei Trasporti, un esperto di trasporti, e un rappresentante del personale ferroviario.

---

166. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 32.

167. RDL 2 febbraio 1920, n° 130: Modificazioni sostanziali alla composizione del Consiglio di Amministrazione; nomina di un Amministratore Generale e del Direttore Generale dell'Esercizio.

168. GIUNTINI, op. cit., pp. 32.

In questo modo l'azienda ferroviaria assunse i connotati di una impresa industriale; ma al contempo vennero aumentati anche i vincoli.<sup>169</sup>

Infatti con questa riforma generale, i mutamenti organizzativi furono tali che anche l'autonomia gestionale dell'azienda ferroviaria venne ulteriormente e drasticamente ridotta: contrariamente così agli intenti iniziali, con cui si istituì con la Legge n° 137 del 22/Aprile/1905 l'Amministrazione delle FS.<sup>170</sup>

Come detto, con il *RDL*. n° 304 del 31/Marzo/1920 il *Ministro dei Lavori Pubblici* riassunse e ampliò ulteriori poteri di controllo all'interno dell'azienda ferroviaria.

Così sotto il diretto controllo del Ministro dei Lavori Pubblici furono assoggettati il *Bilancio Preventivo*, le tariffe ferroviarie, l'acquisto di materiale rotabile e per la trazione, e inoltre tutti i programmi di investimento dell'esercizio ferroviario.<sup>171</sup>

Tutti questi ampi poteri di controllo, assegnati per legge al *Ministro dei Lavori Pubblici*, vennero però attuati solo in piccola parte.

Va ricordato che con il *RDL*. 31 marzo 1920, n°3 04, fu ripristinato il *Consiglio di Amministrazione*, con le norme precedentemente in vigore: per cui l'ordinamento stabilito dalla riforma non venne attuato, mentre rimasero valide solo la nomina del Presidente e dell'Amministratore Generale delle FS.<sup>172</sup>

Intanto fu imminente l'avvento sulla scena del *Regime Fascista*, sistema dittatoriale che tra le altre cose rivoluzionò anche il trasporto ferroviario italiano.<sup>173</sup>

## **2.6. Capovolgimenti istituzionali e politici dell'Italia nel 1922: i profondi cambiamenti in vista per le *Ferrovie dello Stato***

Il *Fascismo* di qui a poco fece irruzione sulla scena politica e istituzionale del paese, e anche per le *Ferrovie dello Stato* iniziò così un periodo di profondo cambiamento.

Infatti con il *Regio Decreto delegato RDd.* n° 1681 del 31/Dicembre/1922 venne azzerato il *Consiglio di Amministrazione* delle FS<sup>174</sup> e fu destituito l'*Amministratore Generale* Raffaele DE CORNE', carica che venne mutata ed ereditata con il *RDL*. n° 130 del 2/Febbraio/1920 da

---

169. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, C.A.F.I., 1985, pp. 83.

170. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 33.

171. GIUNTINI, op. cit., pp. 33.

172. COLETTI, op. cit., pp. 84.

173. GIUNTINI, op. cit., pp. 33.

174. RD delegato 31 dicembre, n° 1681: Scioglimento del Consiglio di Amministrazione, soppressione del posto di Amministratore Generale e nomina di un Commissario Straordinario.

quella di ex Direttore Generale,: al suo posto venne nominato il *Commissario Straordinario* Edoardo TORRE.<sup>175</sup>

Per prima cosa il *Commissario Straordinario* TORRE operò, per volere di MUSSOLINI, il licenziamento nell'azienda ferroviaria di circa 44.000 ferrovieri di contraria fede politica al fascismo.

Il personale ferroviario venne così ridotto drasticamente a circa 170.000 unità: con questa energica azione antidemocratica si verificò un profondo e brusco cambiamento nella storia ferroviaria.<sup>176</sup>

Altra tappa fondamentale nel profondo cambiamento apportato dal *Fascismo* nella storia economica ferroviaria si ebbe con l'emanazione del *Regio Decreto Legislativo RDL*. n° 596 del 30/Aprile/1924.

Con il *RDL*. n° 596 venne istituito il nuovo *Ministero delle Comunicazioni*, sotto la cui ala pervenne il controllo gestionale dell'Amministrazione delle FS.<sup>177</sup>

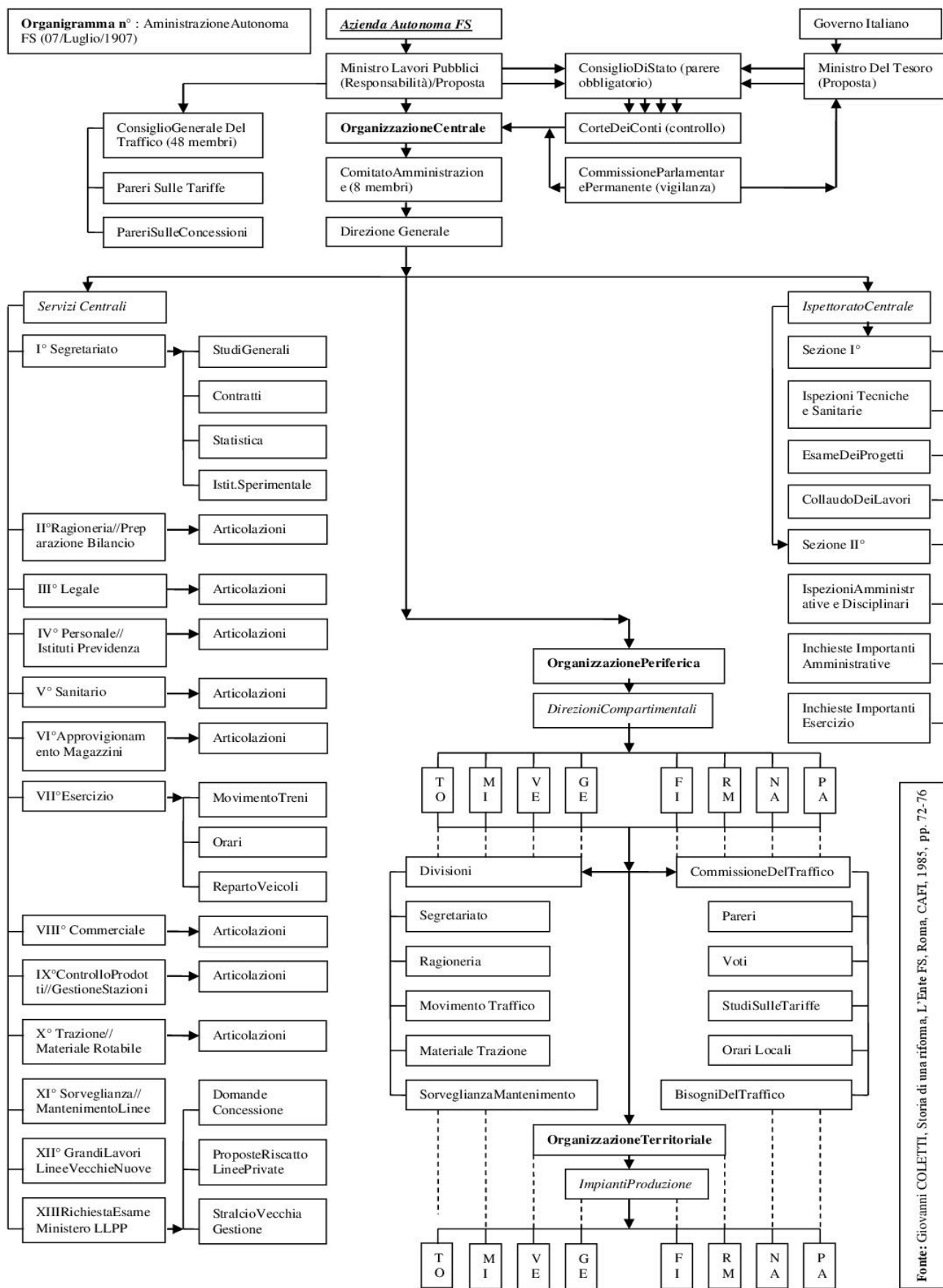
Nel precedente periodo intercorso dal 1920 al 1922 invece, come ricordato con il *RDL*. n° 304 del 31/Marzo/1920, il controllo delle scelte gestionali *dell'Amministrazione delle FS* ricadde sotto l'egida del *Ministero dei Lavori Pubblici*.

---

175. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 23.

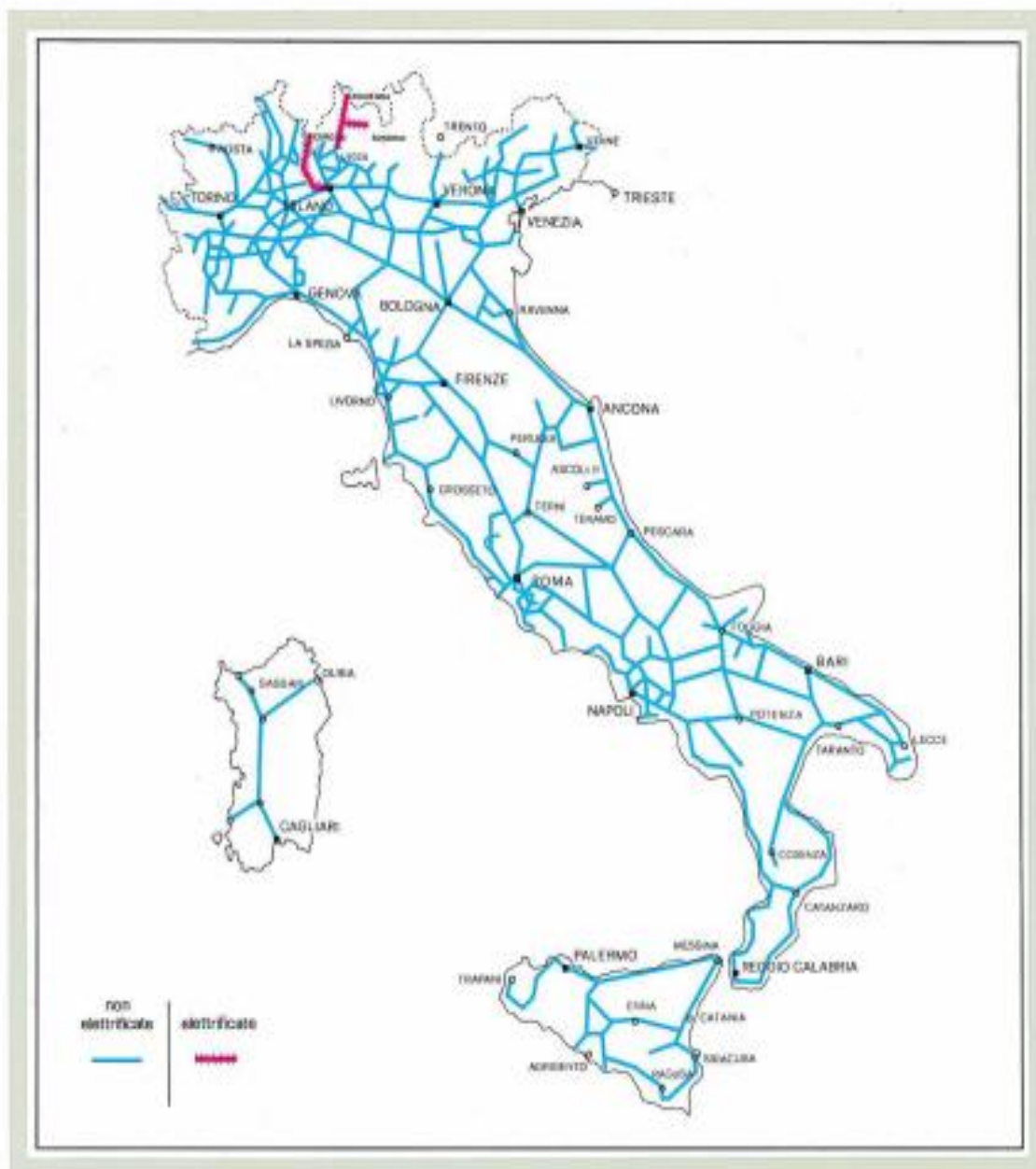
176. GUADAGNO, op. cit., pp. 23.

177. RDL 30 aprile 1924, n° 596: Istituzione del Ministro delle Comunicazioni e cessazione della gestione del Commissario Straordinario, la quale passa al Ministro; sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 23.





**Figura 4:** La rete ferroviaria italiana presente nel 1905 (Azienda Autonoma FS); T. Pag. 83



*La rete ferroviaria nel 1905*

**Fonte:** <http://digilander.libero.it/FlyingDutch/infrastrutture/rete1905.gif>



## CAPITOLO III°.

### IL VENTENNIO FASCISTA: ALTERNE VICENDE

### DELL'AMMINISTRAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO DAL 1922 AL 1945

#### 3.1. L'immediato dopoguerra accompagnato da disservizi e scioperi: il *Fascismo* al potere

L'ingegnere Riccardo BIANCHI, nominato nel 1905 *Direttore Generale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* e cacciato dai politici subito dopo per la sua gestione fortemente autonomistica, venne ripescato e insediato a capo del *Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari* nel biennio 1917/18, per far fronte all'emergenza bellica.<sup>1</sup>

L'ingegnere Raffaele DE CORNE', succeduto nel Febbraio del 1915 nella carica di *Direttore Generale*, resse le sorti delle Ferrovie dello Stato durante il periodo della 1° Guerra Mondiale, fino al Febbraio del 1920.

Dopodichè, col mutamento aziendale imposto col *Regio Decreto Legislativo RDL. n° 130 del 2/Febbraio/1920*, l'ingegnere Raffaele DE CORNE' successe ancora a sé stesso nella nuova carica di *Amministratore Generale* dal Febbraio del 1920 al Luglio del 1922, carica che sostituì, con compiti più ristretti, quella di ex *Direttore Generale*.<sup>2</sup>

In seguito, egli lasciò questo prestigioso incarico per diventare *Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

Appena terminata la 1° Guerra Mondiale l'Italia sprofondò in un clima politico, sociale, ed economico assai disordinato: fu proprio questo generalizzato malcontento ad innescare la presa del potere nell'Ottobre del 1922 del *Regime Fascista*.

Naturalmente anche le ferrovie, dopo essere state stremate dall'immane sforzo bellico, furono coinvolte negativamente da questi eventi politici in atto nel paese.<sup>3</sup>

---

1 RD n° 756 del 22/Giugno/1916: Istituzione, per la durata della prima guerra mondiale, del *Ministro dei Trasporti Marittimi e Ferroviari*.

Per un approfondimento, vedi anche il paragrafo II.4.1. della qui presente Tesi.

2 RDL n° 130 del 2/Febbraio/1920: Modificazioni sostanziali alla composizione del *Consiglio di Amministrazione*; nomina di un *Amministratore Generale*, e del *Direttore Generale dell'Esercizio*. Per un approfondimento, vedi anche il paragrafo II.4. della qui presente Tesi.

3 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 136.



Nel primo dopoguerra l'Amministrazione delle FS si trovò a far fronte ad un bilancio aziendale in forte passivo: questo deficit fu causato soprattutto da un forte aumento delle spese di esercizio, che non furono adeguatamente coperte dai proventi di esercizio.<sup>4</sup>

Anche il personale ferroviario d'altronde si trovò a fare i conti con un forte aumento del costo della vita, a cui però il salario non si era minimamente adeguato: proprio a causa di rivendicazioni salariali, nell'immediato dopoguerra si ebbero incessanti agitazioni sindacali.<sup>5</sup>

Ma del resto, anche tutto il paese fu sovrastato da una forte crisi di identità politica, economica, e sociale: il disordine materiale e morale fu il clima imperante di quel periodo.

Con questo torbido clima le potenti Organizzazioni Sindacali ferroviarie rosse proclamarono un primo sciopero generale nelle ferrovie dal 20 al 29 di Gennaio del 1919, la cui adesione fu altissima.

In seguito altri scioperi si ebbero il 20 e il 21 di Luglio del 1919.<sup>6</sup>

Ebbero luogo anche altri scioperi generali proclamati dalle Organizzazioni Sindacali dei ferrovieri, le cui rivendicazioni però ebbero una profonda metamorfosi: da scioperi economici infatti mutarono in scioperi socio-politici.

Inizialmente infatti le rivendicazioni salariali furono il solo pretesto delle agitazioni sindacali. Mentre in seguito nel pacchetto delle rivendicazioni sindacali vi entrò a far parte anche la pretesa del riconoscimento ufficiale della giornata lavorativa di 8 ore anche nelle ferrovie, al pari delle altre attività lavorative del settore industriale.<sup>7</sup>

Tra gli scioperi, che più ebbero risonanza nella pubblica opinione e nella classe politica, vi fu quello che ebbe luogo ininterrottamente dal 20 al 30 di Gennaio del 1920.

Questo cruento sciopero fu indetto dalle Organizzazioni Sindacali dei ferrovieri, mentre il *Governo* e la *Direzione Generale delle FS* si stavano accordando sulle pretese economiche e normative del personale ferroviario, con la previsione in bilancio di uno speciale stanziamento di 95 milioni di Lire d'epoca.

L'adesione all'astensione dal lavoro fu altissima: circa 84.000 agenti sui circa 200.000 in servizio totalmente.

Il Governo pertanto, sotto forte pressione sindacale, si accordò sia per i miglioramenti economici, e sia sulla giornata lavorativa di 8 ore: *l'Accordo Governo - Sindacati* fece così terminare lo sciopero il 30 di Gennaio del 1920.

---

4 Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 198.

5 In questo periodo e fino al Giugno del 1919 il Governo fu presieduto da Vittorio Emanuele ORLANDO.

6 In questo periodo il Governo, presieduto da Francesco Saverio NITTI, successe nel Giugno del 1919 a quello presieduto da Vittorio Emanuele ORLANDO: tale Governo restò poi in carica fino al Giugno del 1920.

7 BRIANO, op. cit., pp. 199.

Questo sciopero però portò in seguito a molti strascichi, con improvvisate e saltuarie agitazioni indette anche a livello locale, soprattutto per l'applicazione e l'interpretazione personale delle condizioni imposte dal suddetto concordato: ovviamente con queste premesse il disservizio ferroviario trovò terreno fertile.<sup>8</sup>

### ***3.1.1. La tumultuosa Gestione CROVA: concessione delle otto ore lavorative nelle FS, e conseguente allargamento della pianta organica***

Nel frattempo nel Febbraio del 1920 l'ingegnere Carlo CROVA divenne *Direttore Generale dell'Esercizio delle FS*, carica che resse fino al Luglio del 1922.

Egli fu scelto per questo delicato incarico per i suoi trascorsi in qualità di *Capo del Servizio Movimento* delle Ferrovie dello Stato.<sup>9</sup>

Durante il periodo della gestione CROVA vennero ripresi solamente i pochi lavori forzatamente sospesi durante la 1° Guerra Mondiale.

Per quel che riguardò invece lo studio di nuovi progetti ferroviari, vi fu in questo periodo gestionale una completa stasi.

Il periodo della gestione ferroviaria di CROVA fu funestato da cruenta agitazioni sindacali.

Il Governo centrale, per evitare ripercussioni politiche interne, avallò giocoforza le richieste normative sull'orario di lavoro ed economiche del personale ferroviario.<sup>10</sup>

Queste rivendicazioni però furono tali da essere incompatibili con qualsiasi sensato criterio aziendale, e soprattutto furono avallate senza il minimo coordinamento tecnico.

Un apposito *Decreto Ministeriale D.M.* del 23/Febbraio/1921 sancì ufficialmente l'applicazione delle 8 ore lavorative a tutto il personale ferroviario, applicazione che però fu già attuata in via provvisoria a partire dall'Ottobre del 1920.<sup>11</sup>

Con il nuovo orario di lavoro fu pertanto necessario ridisegnare l'intera organizzazione aziendale, soprattutto per quel che riguardò i turni di lavoro: per applicare correttamente il nuovo orario di lavoro fu quindi necessario assumere altro personale.

---

<sup>8</sup> Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 200.

<sup>9</sup> Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 87.

<sup>10</sup> Nel frattempo il Governo di Giovanni GIOLITTI sostituì nel Giugno del 1920 il Governo presieduto da Francesco Saverio NITTI. Tale Governo restò poi in carica fino al Luglio del 1921 con le nuove Elezioni Generali, in cui i Liberali non mantennero più la maggioranza: il Governo GIOLITTI quindi dovette dare le proprie dimissioni.

<sup>11</sup> O meglio, data la particolare funzione operativa dei ferrovieri, sarebbe più corretto parlare della settimana lavorativa di 48 ore, con la media giornaliera per turno lavorato di 8 ore.

Con le nuove assunzioni, all'interno dell'azienda si raggiunse nel 1921 l'entità di 240.915 unità, cifra in assoluto la più consistente degli ultimi 50 anni.<sup>12</sup>

### ***3.1.2. L'inasprimento nel 1922 delle agitazioni sindacali dei ferrovieri***

Le organizzazioni sindacali dei ferrovieri inoltre avanzarono la pretesa di inserire propri rappresentanti in seno al *Consiglio di Amministrazione delle FS*: questa pretesa fu in principio accordata, ma subito dopo rimessa totalmente in discussione.

Questa pretesa sindacale fu la causa scatenante di ulteriori numerose agitazioni sindacali soprattutto a carattere politico, e anche di solidarietà con appartenenti ad altre categorie lavorative.

Nel frattempo, nel Luglio del 1922 l'ingegnere Andrea ALESSANDRI sostituì nella carica di *Amministratore Generale* l'ingegnere DE CORNE', passato a più importanti incarichi: ALESSANDRI resse poi questa carica fino al Settembre del 1922.

Lo scontro più aspro contro il Governo e l'Alta Dirigenza dell'Amministrazione delle FS si ebbe però con lo Sciopero Nazionale del 1 di Agosto del 1922.<sup>13</sup>

A questo sciopero del personale ferroviario fecero subito seguito molte altre agitazioni sindacali che continuarono ad oltranza, ma sempre più regredendo, fino alla fine dello stesso mese di Agosto del 1922.

Questo marasma sindacale fece quindi risentire i propri pesanti effetti, oltre che all'interno dell'*Amministrazione delle FS*, anche all'intera vita politica, sociale, ed economica della nazione.<sup>14</sup>

Nel frattempo, nel Settembre del 1922 l'ingegnere Luigi ALZONA sostituì nella carica di *Amministratore Generale* l'ingegnere ALESSANDRI:

ALZONA resse poi questa carica fino al Dicembre del 1922, fino alla propria sostituzione col *Commissario Straordinario* Edoardo TORRE con l'avvento del *Fascismo*.

---

12. Agenti di ruolo al 30/Giugno/1921.

13. Nel frattempo, con le Elezioni Generali del 1921 i Liberali di Giovanni GIOLITTI non ottennero più la maggioranza: si ebbero così le dimissioni del Governo presieduto da GIOLITTI. Pertanto, si insediò nel Luglio del 1921 il nuovo Governo presieduto da Ivanoe BONOMI, che restò poi in carica fino al Febbraio del 1922. A sua volta, a partire dal Febbraio del 1922 e fino all'Ottobre dello stesso anno, in cui prese drammaticamente il potere MUSSOLINI con il *Partito Nazionale Fascista*, si insediò il Governo presieduto da Luigi FACTA.

14. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 200 - 201; sullo stesso argomento Cfr. anche Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 86.

Oltre alle difficoltà arrecate dagli estenuanti scioperi dei ferrovieri, *l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* arrancò sempre più nelle secche della profonda crisi finanziaria e organizzativa interna.

Ormai la gestione delle spese fu totalmente fuori controllo: questo fu dovuto soprattutto alla mancanza di una seria pianificazione interna, e anche ai miglioramenti economici accordati ai ferrovieri scioperanti, senza però una contropartita in termini di efficienza e di migliore produttività.

Di tendenza opposta furono invece gli introiti, in costante e sensibile diminuzione, soprattutto a causa della diminuzione del traffico interno sia viaggiatori che merci; e anche per il mancato adeguamento delle tariffe ferroviarie al costo della vita.

Pertanto, il bilancio ferroviario nel biennio 1921 / 22 presentò un forte saldo negativo di 1,5 miliardi di Lire correnti dell'epoca.<sup>15</sup>

Durante la gestione di CROVA le Ferrovie dello Stato persero completamente la residuale autonomia ereditata originariamente con la nascita dell'*Amministrazione delle FS* nel 1905: la perdita totale dell'autonomia aziendale preparò terreno fertile alle imminenti trasformazioni aziendali imposte con l'avvento del *Fascismo*.

Va asserito comunque che anche le estenuanti agitazioni sindacali contribuirono, e non poco, a questa trasformazione netta in seno all'organizzazione aziendale.

### ***3.1.3. L'avvento politico del Regime Fascista***

D'altronde anche il già disordinato clima politico italiano aprì drasticamente la strada alla presa del potere da parte del *Regime Fascista*: il *Partito Nazionale Fascista* infatti si insediò d'autorità al Governo italiano il 28 di Ottobre del 1922.<sup>16</sup>

Il periodo storico fascista si spinse dapprima fino al 25 di Luglio del 1943, con la destituzione di MUSSOLINI da parte del Re d'Italia Vittorio Emanuele III°.

Indi, dopo la formazione il 12 di Settembre del 1943 del nuovo Governo Fascista della *Repubblica Sociale Italiana di Salò*, si arrivò alla caduta di quest'ultima appendice politica e la fine in assoluto del Fascismo il 25 di Aprile 1945, data in cui avvenne la *Liberazione di Milano* e la fine contestuale della 2° Guerra Mondiale per l'Italia.

---

15. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 86 - 87.

16. MUSSOLINI e il *Partito Nazionale Fascista* sostituirono così d'autorità nell'Ottobre del 1922 il Governo presieduto da Luigi FACTA.

Una nuova e inedita situazione politica si creò dunque nel paese: il Fascismo ormai diventò il nuovo credo politico della società italiana.

Il Fascismo si impose di prepotenza nel paese sconvolgendo i già precari rapporti interni dei partiti politici, mettendone ancora di più in risalto la loro inadeguatezza nei confronti della vita politica, sociale, ed economica italiana.

Questo terremoto politico portò al collasso la dirigenza del Partito Socialista e del Partito Clerico Popolare, ma soprattutto il Partito Liberal-Democratico con tutto la dirigenza politica del paese.<sup>17</sup>

Si creò così nel paese un ideale politico improntato a riporre nel Movimento Fascista le speranze di un liberalismo delle masse nei tempi moderni: ideale politico che, secondo i suoi sostenitori, fu ormai un fatto irrinunciabile per le conseguenze politiche, sociali, ed economiche emerse nel primo dopoguerra.

Proprio per queste dirompendi azioni ideologiche, il connubio Liberalismo-Nazione sarebbe stato di lì a poco per il Fascismo come un elemento necessario della sua forza di coesione interna.

Con il Fascismo si fecero strada tre importanti obiettivi da realizzare per l'interesse superiore della Nazione: prima di tutto il Movimento Fascista doveva diventare l'unico e vero baluardo della Destra Parlamentare; in secondo luogo il Fascismo doveva mettere la politica estera all'apice delle sue ambizioni; e come ultima cosa il giornale di partito Il Popolo d'Italia doveva progredire e diventare così l'unico e vero quotidiano a tiratura nazionale.<sup>18</sup>

#### ***3.1.4. Nascita dell'organismo internazionale UIC, precursore dell'Europeismo Ferroviario***

Nella *Conferenza* svoltasi a Genova il 3 di Maggio del 1922, conferenza tenutasi in applicazione di una clausola stabilita dal *Trattato di pace di Versailles* della 1° Guerra Mondiale, e in seguito in un'altra successiva riunione tenutasi a Parigi il 17 di Ottobre del 1922 venne fondata *L'Union Internationale de Chemins de Fer UIC*.

Tale libera associazione internazionale, scaturita plebiscitariamente dal suddetto congresso, venne all'unanimità deliberata e costituita dai rappresentanti legali di 29 Amministrazioni Ferroviarie fondatrici europee, e tra queste anche l'Italia con l'Amministrazione delle Ferrovie

---

17. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 87 - 88.

18. COLETTI, op. cit., pp. 88.

dello Stato: la sede di questa associazione venne insediata pertanto a Parigi, in nome dell'Europeismo Ferroviario.<sup>19</sup>

L'UIC fu, ed è tuttora, il precursore dell'Europeismo ferroviario, per rinsaldare e moltiplicare i legami politici e di collaborazione fra i vari Stati membri.

Tale libera associazione internazionale ebbe, ed ha tuttora, lo scopo di coordinare tra i vari Stati membri qualsiasi innovazione e decisione in materia di trasporto ferroviario.

All'interno di questo organismo si studiarono piani e proposte, con l'intesa di sollecitare correzioni e realizzazioni, per conferire maggiore omogeneità e più efficienza alle grandi direttrici della rete ferroviaria europea.

Tra gli altri problemi ferroviari all'ordine del giorno vi furono annoverati l'optimum delle grandi velocità, stimolate dalla concorrenza, e il contributo per facilitare i trasporti nei grandi agglomerati urbani.

Oggi si va verso l'abolizione delle frontiere ferroviarie, e si punta decisi ad una politica commerciale comune, senza trascurare la salvaguardia dell'ambiente, curando in maniera costante l'ammodernamento del materiale, anche attraverso l'unificazione del tipo di rotabili e dei mezzi di trazione in uso.<sup>20</sup>

In questa sede attualmente pertanto si coordinano le strategie di sviluppo delle attività ferroviarie dei singoli paesi membri.

### **3.2. La prima fase della trasformazione aziendale delle FS imposta dal Governo Fascista: nomina del Commissario Straordinario, e primi drastici provvedimenti**

Analizzeremo ora la gestione delle Ferrovie dello Stato durante il Fascismo.

Il periodo storico dal 1922, dall'avvento del Fascismo, al 1945, in cui terminò la 2° Guerra Mondiale, fu per le Ferrovie dello Stato un periodo pressoché statico dal punto di vista delle innovazioni organizzative.

Come detto precedentemente, gli eventi tumultuosi nella vita politica e sociale del paese favorirono la presa del potere da parte del Regime Fascista nell'Ottobre del 1922.

L'apertura del Ventennio Fascista per le Ferrovie dello stato si inaugurò ufficialmente col *Regio Decreto Legislativo RDL. n° 596 del 30/Aprile/1924*, con cui avvenne l'istituzione del *Ministero delle Comunicazioni*.

---

19. Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 231.

20. JANNATTONI, op. cit., pp. 231, 262.

Mentre la chiusura del *Ventennio Fascista* per le Ferrovie dello Stato fu in pratica determinata dal *Decreto Legislativo DL n° 413 del 12/Dicembre/1944* operato dal *Governo Provvisorio Italiano* di BONOMI, con cui si ebbe lo scioglimento del *Ministero delle Comunicazioni*, e il suo contestuale scorporo delle funzioni politiche e amministrative nel *Ministero dei Trasporti*, su cui per l'appunto ricadde l'egida dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*, e nel *Ministero delle Poste e Telecomunicazioni*.<sup>21</sup>

Nel periodo storico-politico della dittatura fascista venne imposta anche all'organizzazione dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*, quale organismo statale dei trasporti su rotaia, un ben definito schema e rigido ordine militaresco, caratteristico del totalitarismo in atto nel paese: anche le ferrovie furono quindi imbrigliate in uno stretto e tortuoso corridoio ideologico teso al superiore interesse politico della nazione.

Con il Fascismo si impose al contempo una ideologia liberista ostile alle spese statali: vi furono infatti nelle fasi politiche precedenti continue erogazioni di finanziamenti pubblici nei vari settori di volta in volta in difficoltà, senza un minimo coordinamento.<sup>22</sup>

Si impose drasticamente una stretta politica di tagli finanziari, sia in generale nelle spese pubbliche, e sia nello specifico nelle spese dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*.<sup>23</sup>

Il Governo Fascista impose essenzialmente due fasi nel mutamento dell'organizzazione interna dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*: la *1° Fase* fu contrassegnata nel 1922 dalla nomina del *Commissario Straordinario* per le FS; mentre la *2° Fase* fu contrassegnata nel 1924 dall'istituzione del *Ministro delle Comunicazioni*.

Analizziamo pertanto la *1° Fase* dei mutamenti organizzativi delle Ferrovie dello Stato contrassegnata dal Commissariamento Straordinario.

I primi approcci con cui il Regime Fascista operò nei confronti del trasporto ferroviario furono contrassegnati dallo sforzo per la riorganizzazione interna dell'azienda, mirando soprattutto all'obiettivo primario del risanamento del bilancio aziendale, bilancio con un passivo che già da parecchio tempo gravò pesantemente sulle casse dello Stato.

Fu per questo che inizialmente le tariffe ferroviarie subirono forti innalzamenti, allo scopo di rifocillare nel breve periodo le vacillanti casse aziendali.<sup>24</sup>

---

21. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 24.

22. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905 – 1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 38.

23. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32.

24. GIUNTINI, op. cit., pp. 41; sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 32.

La dirigenza politica del Regime Fascista prese subito in esame la grave situazione economica finanziaria in cui versò l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Appurata la grave situazione finanziaria, venne imposta immediatamente la riorganizzazione del servizio ferroviario attuando alcuni drastici provvedimenti.

Infatti, appena insediato il *Presidente del Consiglio* dei Ministri MUSSOLINI, venne emanato il *Regio Decreto RD* delegato n° 1681 del 31/Dicembre/1922, altrimenti denominata la *Legge dei Pieni Poteri*, con cui si volle porre immediatamente ordine al tumultuoso clima interno delle ferrovie italiane.<sup>25</sup>

Con il RD delegato n° 1681 del 31/Dicembre/1922 venne sciolto immediatamente il *Consiglio di Amministrazione* dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Col medesimo provvedimento legislativo venne inoltre soppressa la carica di *Amministratore Generale*, retta fino a quel momento dall'ingegnere Luigi ALZONA; quindi in sua vece fu nominato contestualmente, per stretta volontà di MUSSOLINI, l'onorevole Edoardo TORRE in qualità di *Commissario Straordinario*, a cui venne affidata la gestione provvisoria dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.<sup>26</sup>

In questo modo MUSSOLINI volle arrestare il processo di degrado in atto da parecchio tempo nelle ferrovie statali, e allo stesso tempo politicizzare l'intero settore ferroviario.<sup>27</sup>

Inoltre, con questa operazione politica MUSSOLINI volle dimostrare all'estero come le ferrovie e la nazione italiana, fossero diventate efficienti dopo il rinnovamento politico.

Ai vertici dell'azienda ferroviaria si creò così un clima assai favorevole a strette ancora più autoritarie.

Con questo regime politico autoritario vennero giocoforza a galla anche problemi di natura politica e sindacale, le cui manifestazioni esteriori furono quindi in aperto contrasto con esso.

Alle organizzazioni sindacali dei ferrovieri, e dei lavoratori in generale, furono impedito, con la repressione, le agitazioni nazionali di disturbo che caratterizzarono invece il disordinato periodo politico precedente a quello fascista.<sup>28</sup>

---

25. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 201; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32.

26. E' da ricordare che col RDL n° 304 del 31/Marzo/1920 si ebbe la soppressione del *Ministero dei trasporti Marittimi e Ferroviari*, nato unicamente per far fronte alla 1° Guerra Mondiale; pertanto dopo tale data l'Amministrazione delle FS ricadde nuovamente sotto le cure del *Ministero dei Lavori Pubblici*. Col medesimo RDL n° 304 venne inoltre ripristinato il *Consiglio di Amministrazione*, con le norme precedentemente in vigore. Per un approfondimento vedi anche il paragrafo II.5.4. della qui presente Tesi.

27. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 37; sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op. cit., pp. 201; sullo stesso argomento Cfr. anche Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 88.



Del tutto logico quindi che con questa posizione ideologica assolutista, il Partito Nazionale Fascista aprisse subito le ostilità contro i potentissimi e organizzati *Sindacati dei Ferrovieri*.

Per questo motivo, appena insediato il Governo Fascista, vi furono licenziamenti in massa nelle Ferrovie dello Stato, che portarono nel corso del triennio 1922 / 24 all'allontanamento dall'azienda di personale dalle idee politiche di segno opposto.<sup>29</sup>

Come detto il Regime Fascista volle porre ordine all'intera organizzazione ferroviaria risanando le finanze interne: questo scopo fu però perseguito soprattutto attraverso la repressione.

Tra le altre misure destinate a contenere le spese derivanti dal trasporto ferroviario si attuò ancora una volta una rigorosa politica di aumento tariffario.<sup>30</sup>

Nel periodo della gestione Fascista i disservizi ferroviari all'apparenza diminuirono: in realtà, per mostrare questa apparente facciata fu pagato un prezzo carissimo.

Il prezzo maggiore fu infatti pagato soprattutto a livello sociale: il mercato del lavoro, come detto sopra, si impoverì a causa dell'attuazione di una drastica riduzione del personale ferroviario.

Il *Commissario Straordinario* Edoardo TORRE sviluppò un vasto programma di riforme, aventi lo scopo di snellire l'elefantino apparato burocratico organizzativo interno.

Egli si prefisse la riduzione e semplificazione degli uffici interni, in modo tale da decentrare parecchie funzioni burocratiche-amministrative.

Egli si prefisse così di limitare al minimo il numero del personale ferroviario, di qualsiasi grado esso fosse, necessario a svolgere tali compiti, naturalmente secondo le circostanze offerte dalle condizioni del traffico e dalla necessità dei lavori.<sup>31</sup>

Tra i provvedimenti legislativi degni di nota in questo periodo storico va sicuramente menzionato il *Regio Decreto RD n° 2828 del 30/Dicembre/1923*, con cui vennero assoggettate all'*Avvocatura Erariale* tutte le varie consulenze legali, nonché la rappresentanza e la difesa in giudizio di tutte le controversie in cui le FS fossero state eventualmente parti in causa.

Vi è però da dire che le controversie derivanti dal contratto di trasporto vennero assoggettate ad un istituendo e apposito *Ufficio Legale FS*.<sup>32</sup>

---

28. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 93; sullo stesso argomento Cfr. anche Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma, Editori Riuniti, 1988, pp. 20.

29. COLETTI, op. cit., pp. 88.

30. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 36.

31. COLETTI, op. cit., pp. 88.

Va sottolineato che tutti i provvedimenti attuati dal *Commissario Straordinario* divennero però completamente operativi solamente dopo la supervisione del competente *Ministero dei Lavori Pubblici*, sotto la cui ala ricadde l'intera attività burocratico-amministrativa dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*.<sup>33</sup>

Da sempre le Ferrovie dello Stato sono state nel mirino dell'opinione pubblica, soprattutto per l'esorbitante quantità di personale impiegato in mansioni improduttive.

Orbene, proprio per far fronte a questa eterna tradizione di criticità, il *Commissario Straordinario* accese in questo suo periodo gestionale numerose indagini, commissioni d'inchiesta, e progetti di riforma aventi prettamente uno scopo conoscitivo della caotica situazione interna aziendale.

Tale apparente vivacità gestionale del *Commissario Straordinario* però sfociò in un nulla di fatto: all'apparenza molti fumosi intenti, ma nella realtà assai pochi fatti concreti nella prospettiva del miglioramento del trasporto ferroviario.<sup>34</sup>

La *Gestione Commissariale Straordinaria* avrebbe dovuto durare per legge esattamente 2 anni, e cioè fino al 31 di Dicembre del 1924: invece essa durò solamente 16 mesi.

Infatti col *Regio Decreto Legislativo RDL* n° 596 del 30/Aprile/1924 venne istituito il nuovo *Ministero delle Comunicazioni*, e soppresso al contempo il *Commissariamento Straordinario*. Sotto il nuovo *Ministero delle Comunicazioni* vennero pertanto per legge riunite quattro grandi *Direzioni Generali*:

a) Ferrovie dello Stato; b) Ferrovie in concessione; c) Marina Mercantile; d) Poste e Telegrafi.<sup>35</sup>

### ***3.2.1. Massiccia espulsione dei ferrovieri in esubero: prime discriminazioni politiche aziendali***

Come detto precedentemente, il Regime Fascista ebbe tra le sue prime preoccupazioni quella del risanamento del bilancio aziendale dell'*Amministrazione delle FS*.

---

32. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 89.

33. Col RDL n° 304 del 31/Marzo/1920 si ebbe la soppressione del Ministero dei trasporti Marittimi e Ferroviari, nato unicamente per far fronte alla 1° Guerra Mondiale; pertanto dopo tale data l'Amministrazione delle FS ricadde nuovamente sotto le cure del Ministero dei Lavori Pubblici.

Per un approfondimento vedi anche il paragrafo II.5.4. della qui presente Tesi.

34. COLETTI, op. cit., pp. 89.

35. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 201.

Con questo pretesto economico si diede luogo a rapide e quanto mai massicce espulsioni di personale ferroviario esuberante, con dei provvedimenti legislativi i cui toni assunsero ben presto i caratteri di una vera e propria discriminazione politica.

Infatti vennero proposti e decisi, seduta stante, tagli di personale: ma solo di quel personale le cui idee politiche non furono in piena sintonia con quelle del Regime Fascista.<sup>36</sup>

Il Regime Fascista pertanto impose drasticamente alle Ferrovie dello Stato delle scelte obbligate.

Il primo effetto politico fu pertanto il ridimensionamento del personale ferroviario: il personale ferroviario che nel 1921 ammontava a circa 241.000 unità in servizio<sup>37</sup> fu ridotto verso la fine del 1923 a 191.000 unità; venne ulteriormente ridotto nel 1924 a 176.000 unità; e in continua e netta regressione a 132.000 unità nel 1926.<sup>38</sup>

Nel 1923 circa 50.000 ferrovieri vennero infatti subito espulsi dall'azienda ferroviaria dal Governo Fascista col RD n° 143 e col RD n° 153 entrambi datati 28/Gennaio/1923: questi provvedimenti legislativi motivarono ufficialmente tale drastica scelta per ragioni di scarso rendimento.<sup>39</sup>

In realtà, come detto, questi 50.000 agenti vennero espulsi per ragioni politiche: la loro maggiore colpa fu infatti quella di essere elementi indesiderati di fede politica contraria al regime, in quanto fomentatori e partecipanti alle tumultuose agitazioni sindacali indette nel 1921 e nel 1922 dalle potentissime e rosse organizzazioni sindacali dei ferrovieri.<sup>40</sup>

La facciata esteriore del Regime Fascista volle invece far figurare questi licenziamenti come una inevitabile scelta di politica contenitiva delle spese.

Durante questo periodo storico le Ferrovie dello Stato mostrarono segni di ripresa, soprattutto grazie al processo di riorganizzazione interna voluto dal Fascismo, accompagnato dagli indiscriminati tagli di personale.

---

36. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32

37. Per essere più precisi, gli agenti in ruolo al 30/Giugno/1921 furono 240.915 unità.

38. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 206; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 137; sullo stesso argomento Cfr. anche Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 232; sullo stesso argomento Cfr. anche Enrico MONTI, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839 - 1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939, pp. 192.

39. La riduzione di personale in seguito dal 1922 (anno di avvento del Fascismo) portò fin verso la fine del 1924 al licenziamento in totale di circa 65.000 ferrovieri: si arrivò così ancora di più fino alla fine del 1926 con una riduzione in totale di personale di circa 110.000 unità dal 1922.

40. BRIANO, op. cit., pp. 205.

Ironia della sorte, con questa scelta drastica e avventata il Governo Fascista portò l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato al pareggio del bilancio finale nel corso del 1926, aiutato da numerose e fortunate circostanze.<sup>41</sup>

### ***3.2.2. L'assillante ingerenza politica fascista nelle vicende dell'Amministrazione delle FS***

Nel periodo iniziale in cui il Partito Nazionale Fascista andò al potere, la stragrande maggioranza dei ferrovieri fu assai ostile a questi capovolgimenti politici.

Va asserito comunque che al Governo Fascista fu, perlomeno inizialmente, riconosciuto pubblicamente il merito di aver posto ordine al settore ferroviario, settore assai delicato per la vita economica del paese.

I ferrovieri però, dato questo significativo riconoscimento pubblico al Regime, mal tollerarono qualsiasi sua ingerenza politica nella vita e negli affari aziendali, a qualsiasi livello si fosse trattato.<sup>42</sup>

Ma l'ambiente politico in cui ricadde il paese durante il Fascismo diede invece prova diretta di ingerenza negli affari ferroviari durante tutto il Ventennio.

Per dar conto dell'enorme ingerenza politica insinuatasi nell'Amministrazione delle FS, basti pensare che il Regime Fascista istituì nel Maggio del 1923 per legge i *Segretari Politici Compartimentali*, con ampie funzioni prettamente dittatoriali all'interno di ogni singolo *Compartimento Ferroviario*.

In questo modo, tutte le scelte aziendali dovettero quindi passare attraverso le fitte maglie della supervisione di questa nuova figura politico-istituzionale.<sup>43</sup>

L'ingerenza politica poi si accrebbe ancora più spudoratamente quando poi nel Giugno del 1923 venne istituita per legge la *Milizia Ferroviaria*.

Questo corpo militaresco, composto da circa 30.000 elementi ben armati ed addestrati, creò un clima di assoluto rigore e persecuzione all'interno dell'Amministrazione delle FS nei confronti di coloro i quali non diedero prova diretta di affezione nei confronti del *PNF*.<sup>44</sup>

---

41. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 39.

42. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 205.

43. BRIANO, op. cit., pp. 205.

44. Enrico MONTI, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839 - 1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939, pp. 208 - 209.

Gli elementi estranei al Regime vennero costantemente sorvegliati, sia durante le loro mansioni operative, e sia nel normale svolgimento della loro vita privata.

Pertanto l'accrescimento di carriera all'interno dell'azienda ferroviaria fu assicurato solamente ai simpatizzanti del *PNF*, anche se non dotati di alcuna capacità meritoria.<sup>45</sup>

### ***3.2.3. Esordio liberista del Governo Fascista: riaffidamento parziale della gestione ferroviaria alle Società Private, e successivo ripensamento politico***

Appena MUSSOLINI si insediò a capo del *Governo Fascista*, egli volle andare controcorrente, e dare un indirizzo prettamente privatistico alle proprie scelte politiche: va infatti ricordato che negli anni '20 il bilancio dello Stato peggiorò drasticamente i propri conti, a causa degli sperperi provocati da quanto mai inopportuni interventi pubblici del passato.

Tra i suoi primi progetti politici, MUSSOLINI configurò l'idea di procedere al risanamento del bilancio statale attraverso il ricavato dalla cessione dell'esercizio gestionale di una cospicua parte delle Ferrovie dello Stato ai privati: di fatto, però, la cessione dell'esercizio gestionale ai privati non si realizzò mai, salvo un piccola parte di circa 400 Km affidata ad una piccola società privata.<sup>46</sup>

MUSSOLINI, almeno inizialmente, fu dell'idea di riaffidare ancora una volta ai privati la gestione di tutte le linee ferroviarie secondarie: molti pretendenti privati solidi ed affidabili si fecero così avanti, attratti da cospicue remunerazioni di capitale.

Prima che il progetto di riaffidamento gestionale ai privati venisse definitivamente bocciato, il *Consiglio dei Ministri* nel 1923 fece appena in tempo a riaffidare le Concessioni solamente per due linee secondarie.<sup>47</sup>

I sostenitori della cessione gestionale delle ferrovie ai privati intravidero la possibilità di realizzare cospicui guadagni, accaparrandosi le tratte più produttive.

Secondo questi gruppi di interesse infatti, i privati, avrebbero dovuto acquisire la gestione delle linee ferroviarie a carattere preminentemente regionale, e della rete ferroviaria secondaria complementare.

In questo modo, i privati avrebbero potuto disporre di una rete ferroviaria di circa 6.000 Km.<sup>48</sup>

---

45. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 205.

46. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 38.

47. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32.

48. GIUNTINI, op. cit., pp. 38.

Secondo questi gruppi di interesse, lo Stato avrebbe invece continuato a gestire le linee ferroviarie principali longitudinali del paese.

Per i sostenitori dell'ideologia privatistica, lo Stato avrebbe dovuto quindi cedere solo l'esercizio della rete secondaria e regionale, composta di circa 6.000 Km: nel fare questo però lo Stato avrebbe continuato a mantenere la proprietà dell'intera infrastruttura.

Mantenendo la proprietà delle infrastrutture, lo Stato avrebbe rilasciato così l'*Autorizzazione all'esercizio* alle Società private tramite una loro semplice cauzione.

In questo modo, alle Società Private in gestione sarebbe stato consentito un parziale ammortamento di capitale, lasciando così libero il resto del capitale per altri ulteriori utilizzi.<sup>49</sup>

La gestione di queste linee secondarie complementari e regionali, sempre secondo l'intento dei sostenitori dell'ipotesi privatistica, sarebbe stata distribuita per gruppi regionali e comunque affidata a Società private di consolidata fama e capacità finanziarie adeguate.

Nell'operare in questo modo, si sarebbe dovuto quindi avere un particolare occhio di riguardo per quelle Società private che già in passato gestirono le ferrovie in Concessione.<sup>50</sup>

Secondo questo progetto alle Società private, autorizzate a gestire la rete ferroviaria secondaria e complementare, sarebbe stato assegnato per legge il 7 % netto dei proventi totali ricavati dall'esercizio della rete: oltre tale percentuale, lo Stato avrebbe dovuto dividere i restanti proventi dell'esercizio assieme alle società private in gestione.

Molti gruppi privati di robuste capacità finanziarie chiesero pertanto l'*Autorizzazione* per esercitare la gestione della rete secondaria e complementare.<sup>51</sup>

Alcune di queste potenziali Società, assegnatarie delle *Autorizzazioni alla gestione ferroviaria* furono, appoggiate dai grossi Gruppi Finanziari di controllo delle vecchie società concessionarie delle *Ferrovie Meridionali* e della *Rete Mediterranea*: queste vecchie società private infatti sperarono fino all'ultimo che con il nuovo clima politico instaurato dal *Regime Fascista* venissero loro riaffidate le *Concessioni Ferroviarie* del 1885, e tolte poi nel 1905.

Oltre alle vecchie società concessionarie, vi furono comunque anche dei grossi gruppi industriali che appoggiarono l'ipotesi privatistica ferroviaria, ma anche delle facoltose Banche, allettate dalla possibilità di lauti guadagni.<sup>52</sup>

Venne pertanto redatta una bozza di *Convenzione* dell'ipotesi privatistica ferroviaria: questo schema di convenzione venne approvato dal *Consiglio dei Ministri* nel 1923.

---

49. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 38.

50. GIUNTINI, op. cit., pp. 38.

51. GIUNTINI, op. cit., pp. 38.

52. GIUNTINI, op. cit., pp. 39.

Nei dettagli, questo *Schema di Convenzione* fissò la ripartizione territoriale delle linee cedibili ai privati, e fissò eventualmente in 15 anni la durata dei *Contratti di Cessione*.

Questo *Schema di Convenzione* affidò inoltre, tanto per cominciare, la gestione in *Regime di Concessione Privata* a due linee ferroviarie estremamente appetibili costituite in totale da circa 400 Km di rete secondaria, poste tra la Lombardia e l'Emilia: la linea Bergamo - Mantova da una parte, e la linea Cremona - Parma dall'altro versante.<sup>53</sup>

Questa *Convenzione* affidò la gestione in *Regime di Concessione Privata* di queste due linee secondarie alla *Società Anonima Ferrovie Lombardo - Emiliane*: queste due linee secondarie, costituenti una rete complessiva di 400 Km, furono certamente considerate remunerative da questa nuova società privata, diretta dal presidente Enrico SCIALOJA.

La *Società Anonima Ferrovie Lombardo - Emiliane* sorse in fretta e furia, con poco meno di 6.000.000 di Lire di capitale sociale iniziale (Lire d'epoca), appena una settimana prima dell'approvazione della bozza di questa nuova *Convenzione*, con cui avvenne contestualmente l'aggiudicazione delle nuove *Concessioni Private*.<sup>54</sup>

L'iter burocratico - amministrativo con cui si volle riaffidare la gestione, in *Regime di Concessione privata*, alle *Società Private* delle due linee secondarie, fu estremamente sbrigativo, e piuttosto fumoso nelle modalità di attuazione: tutto questo fu la causa scatenante di scontri durissimi, proprio all'interno del *Partito Nazionale Fascista*.

Infatti, i numerosi oppositori interni del PNF in questo schema di *Convenzione* ravvisarono una estrema carenza di programmi di espansione del settore ferroviario: settore che invece, per questi politici, fu considerato di estrema importanza per il futuro dell'intera economia italiana.

Nonostante solo 400 Km di linee ferroviarie fossero già stati riaffidati ai privati, il Governo Fascista per evitare lacerazioni al suo interno accantonò definitivamente il progetto di riaffidamento alle *Società Private* della gestione in *Regime di Concessione Privata* della rete ferroviaria secondaria e complementare italiana: con l'intento, semmai, di ridiscutere la delicata materia negli anni a venire.<sup>55</sup>

---

53. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 39; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 32.

54. GIUNTINI, op. cit., pp. 39; sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 32.

55. GIUNTINI, op. cit., pp. 39.

Tranne comunque questa breve *parentesi Liberista*, il *Government Fascista* volle assolutamente puntare al risanamento dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*, continuando pertanto a permanere la gestione statale, e mantenendo naturalmente la proprietà delle infrastrutture.

### **3.3. La seconda fase della trasformazione aziendale delle FS imposta dal *Government Fascista*: istituzione del *Ministero delle Comunicazioni*, e riorganizzazione dei *Servizi***

Come detto precedentemente, il *Government Fascista* impose essenzialmente due fasi nel mutamento dell'organizzazione interna dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*:

la 1° Fase fu contrassegnata nel 1922 dalla nomina del *Commissario Straordinario* per le FS; mentre la 2° Fase fu contrassegnata nel 1924 dall'istituzione del *Ministero delle Comunicazioni*.

Analizziamo pertanto la 2° Fase dei mutamenti organizzativi delle Ferrovie dello Stato, contrassegnata dall'istituzione del *Ministero delle Comunicazioni*.

Peraltro, si ritenne superata anche la fase provvisoria del *Commissariamento Straordinario*, per gli scarsi risultati aziendali ottenuti.

Pertanto, il *Government Fascista* cercò di dare uno scossone al sempre più indebitato e apatico sistema ferroviario nazionale: con l'emanazione del *Regio Decreto legislativo RDL. n° 596 del 30/Aprile/1924* venne istituito il *Ministero delle Comunicazioni*, e cessato contestualmente il *Commissariamento Straordinario*.

A capo del nuovo *Ministero delle Comunicazioni* venne posto Galeazzo COSTANZO CIANO, uomo di fiducia di MUSSOLINI<sup>56</sup>, in sostituzione dell'inefficiente *Commissario Straordinario* che aveva fin lì, dall'avvento del Fascismo, retto le sorti delle Ferrovie dello Stato<sup>57</sup>.

Si pose così termine all'esperienza negativa avuta con l'amministrazione straordinaria, e coordinata da un apposito commissario.

Il nuovo *Ministero delle Comunicazioni* raccolse *ad interim* la diretta competenza su quattro grandi *Direzioni Generali*:

---

56. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33.

57. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 89 -93.



a) *Ferrovie dello Stato*; b) *Ferrovie in Concessione*; c) *Marina Mercantile*; d) *Poste e Telegrafi*.<sup>58</sup>

La linea autonomistica gestionale impressa da BIANCHI nel periodo iniziale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e successivamente ridimensionata dai politici con la gestione DE CORNE', venne completamente stravolta durante l'epoca fascista.

Sul nuovo *Ministero delle Comunicazioni* venne così a ricadere il diretto controllo dell'organizzazione interna dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*: l'*Alta Direzione* del neonato ministero ebbe ampi poteri, sia politici che amministrativi, all'interno della gestione aziendale, poteri questi sfocianti in un'ampia funzione gestionale, deliberativa, e di controllo.<sup>59</sup>

Come si è visto, durante la prima fase dell'Avvento Fascista tutte le competenze attribuite al *Consiglio di Amministrazione* delle Ferrovie dello Stato vennero passate nelle mani del Commissario Straordinario col Regio Decreto delegato RDd. n° 1681 del 31/Dicembre/1922, che decretò tra l'altro anche lo scioglimento contestuale del suddetto *Consiglio di Amministrazione*.

E, come detto appena sopra, a sua volta le competenze passate nelle mani del Commissario Straordinario vennero accentrate col RDL. n° 596 del 30/Aprile/1924, sotto le cure del *Ministero delle Comunicazioni*.

Con questo mutamento istituzionale il Regime Fascista si pose così l'obiettivo improcrastinabile del risanamento aziendale.<sup>60</sup>

Il Governo fascista si pose anche l'obiettivo della riorganizzazione dei *Servizi* e degli *Uffici*: in attesa di codesta riorganizzazione, tali funzioni vennero poste sotto le cure del Ministero delle Comunicazioni.

In precedenza tali funzioni furono svolte dal Commissario Straordinario; e prima ancora, dal 1920 al 1924, sotto le cure del *Ministero dei Lavori Pubblici*.<sup>61</sup>

---

58. Col RDL n° 596 del 30/Aprile/1924 venne soppresso anche il Ministro delle Poste e Telegrafi, e pertanto venne assoggettata la nuova Direzione Generale sotto le cure del nuovo Ministro delle Comunicazioni.

59. Tali numerose competenze in materia di gestione e controllo vennero estese anche alle Ferrovie in Concessione, a partire dal 1927.

60. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 89-93.

61. Col RDL n° 304 del 31/Marzo/1920 si ebbe la soppressione del Ministero dei trasporti Marittimi e Ferroviari, e il contestuale trasferimento al Ministero dei Lavori Pubblici dell'Alta Direzione e responsabilità dell'Amministrazione Ferroviaria. Indi col RDL n° 596 del 30/Aprile/1924 la Direzione Generale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato venne tolta al Ministero dei Lavori Pubblici e convogliata sotto il nuovo Ministero delle Comunicazioni.

Per un approfondimento vedi anche il paragrafo II.5.4. della qui presente Tesi.

Nel segno della continuità del riordino organizzativo aziendale venne emanato dal Governo Fascista il *Regio Decreto Legislativo RDL. n° 868 del 22/Maggio/1924*, con cui venne ricostituito il *Consiglio di Amministrazione* e ripristinata la carica di *Direttore Generale*.<sup>62</sup>

Dopo la ricostituzione col RDL. n° 868 del 22/Maggio/1924 del Consiglio di Amministrazione divenne, per diritto acquisito di legge, nuovo *Presidente* del *Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* nel Maggio del 1924 il Ministro delle Comunicazioni Galeazzo COSTANZO CIANO.<sup>63</sup>

Ripristinato quindi il *Consiglio di amministrazione* col RDL. n° 868 del 22/Maggio/1924, dopo il *Commissario Straordinario* Edoardo TORRE insediato all'avvento del Governo Fascista, divenne quindi nel Maggio del 1924 nuovo *Direttore Generale* dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* l'ingegnere Cesare ODDONE, il quale restò poi in carica fino al Maggio del 1931.<sup>64</sup>

All'ingegnere ODDONE, sempre nella carica di *Direttore Generale*, successe in seguito nel Maggio del 1931 l'ingegnere Luigi VELANI, il quale poi restò in carica fino al 8 di Settembre del 1943, data in cui si creò la suddivisione della *Direzione Generale* di Roma nelle due nuove *Direzioni Ferroviarie* di Verona e di Salerno.<sup>65</sup>

Come detto, il ricostituito *Consiglio di Amministrazione* delle FS venne presieduto per legge nel Maggio del 1924 dal nuovo *Ministro delle Comunicazioni* COSTANZO CIANO.

Il Consiglio di Amministrazione delle FS fu costituito per legge da dieci membri permanenti:

- a) dal *Direttore Generale* delle FS;
- b) da due funzionari appositamente scelti tra il personale ferroviario;
- c) da tre funzionari dello Stato: di cui il primo in veste di rappresentante del *Ministero delle Finanze*, il secondo come rappresentante dell'*Avvocatura Generale Erariale*, e il terzo in veste di rappresentante del *Ministero dei Lavori Pubblici*;
- d) infine, da altre quattro persone aventi lo status di semplici cittadini ma non funzionari, conosciute pubblicamente e dotate di riconosciute alte capacità tecniche e amministrative.<sup>66</sup>

Inoltre col RDL. n° 868 del 22/Maggio/1924 vennero trasformati anche gli altri organi di dirigenza:

---

62. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 89-93

63. Cristina FORGHIERI, *"Storia delle Ferrovie in Italia"*, 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 40; sullo stesso argomento Cfr. anche COLETTI, op. cit., pp. 93

64. FORGHIERI, op. cit., pp. 33; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., 1994, pp. 40

65. GIUNTINI, op. cit., pp. 40.

66. COLETTI, op. cit., pp. 90

il *Ministro delle Comunicazioni*, come precedentemente detto, poteva essere coadiuvato nell'*Alta Direzione* dell'azienda ferroviaria, oltre che dal ripristinato *Direttore Generale*, al massimo anche da due Vice Direttori Generali o al limite Direttori Generali Aggiunti, aventi comunque inquadramento giuridico del 3° grado dell'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato.<sup>67</sup>

Il ricostituito *Consiglio di Amministrazione* delle FS, il cui riordinamento interno fu posto in essere col RDL. n° 868 del 22/Maggio/1924, venne trasformato così irreversibilmente da organo con funzioni deliberanti delle scelte aziendali ad organo con funzioni prettamente consultive, e quindi non vincolanti.

Con questa relegazione a compiti strettamente consultivi del *Consiglio di Amministrazione*, e il contestuale passaggio delle attività e funzioni decisorie sotto le cure del *Ministero delle Comunicazioni*, venne anche meno la residuale autonomia aziendale dell'Amministrazione delle FS, che originariamente aveva acquisito con la propria nascita nel 1905.

Il Consiglio di Amministrazione, che diventò così un mero organo consultivo, rappresentò solo una appendice senza alcuna ragione di esistenza di una azienda le cui scelte vitali ormai furono di stretto appannaggio del *Ministro delle Comunicazioni*.<sup>68</sup>

L'autonomia aziendale dell'Amministrazione delle FS nata nel 1905, come si è visto, accentrò nelle persona del *Direttore Generale* praticamente tutte le competenze decisorie e di controllo della gestione aziendale.

Orbene, col mutamento aziendale imposto dal RDL. n° 868 del 22/Maggio/1924, tutte queste competenze gestionali e di indirizzo nel settore dei trasporti ferroviari vennero convogliati nella nuova figura politica del *Ministro delle Comunicazioni*.

Con questa nuova riorganizzazione aziendale del 1924 si tornò pertanto all'*accentramento direzionale* nelle mani praticamente di una sola persona: in pratica si trattò però di un ritorno alle origini, visto che anche nel 1905 la direzione fu unica, essendo affidata alla sola persona del *Direttore Generale*.

Nel 1907 però va ricordato che la direzione unica venne di fatto riconvogliata verso una direzione di tipo collegiale.

---

67. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 89 - 93

68. COLETTI, op. cit., pp. 90 - 93

### ***3.3.1. L'Organigramma del nuovo ordinamento aziendale dell'Amministrazione delle FS durante la vita del Ministero delle Comunicazioni***

Con l'istituzione del *Ministero delle Comunicazioni* venne, come detto, definitivamente sancita di fatto anche la fine dell'autonomia aziendale propugnata dal *Direttore Generale* BIANCHI, e nel contempo vennero aumentati i legami e le sempre più forti intrusioni dell'ambiente politico nel controllo dell'amministrazione ferroviaria.

Queste trasformazioni organizzative aziendali posero di fatto il Ministro delle Comunicazioni a capo della amministrazione ferroviaria, nella doppia figura sia politica (come *Ministro delle Comunicazioni* del Governo Fascista) che amministrativa (come *Presidente del Consiglio di Amministrazione* delle FS), conferendogli così di fatto ampi poteri deliberativi senza avere alcun controllo esterno.<sup>69</sup>

Col RDL. n° 868 del 22/Maggio/1924 venne così riorganizzato il nuovo ordinamento direzionale delle FS: vi è da dire però che questo dettato legislativo cercò, per quanto possibile, di operare meno cambiamenti possibili nella *Organizzazione Centrale* costituita dai vari *Servizi*.

E infatti restarono immutati sia i *Servizi dell'Esercizio* (a loro volta comprendenti i servizi Movimento e Traffico, Materiale e Trazione, e Lavori); e sia i *Servizi Centrali* (a loro volta ricomprendenti i servizi Affari generali e personale, Ragioneria, Approvvigionamenti).<sup>70</sup>

*L'Organizzazione Periferica* (ricomprendente a sua volta i vari *Compartimenti Ferroviari*) si accrebbe invece fino a ricomprendere fino a ben tredici compartimenti: infatti si aggiunse il nuovo Compartimento di Trieste, e la nuova Delegazione di Cagliari (con competenza sulla rete riscattata dalle Ferrovie Reali Sarde).<sup>71</sup>

Di converso al *Ministero dei Lavori Pubblici*, sotto il quale in passato ricaddero le dirette competenze sulle Ferrovie dello Stato, restò ancora assoggettato il *Servizio delle Costruzioni*<sup>72</sup>: servizio sotto il quale restarono di propria competenza la progettazione e la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali ferroviarie, curate queste ultime dalla *Direzione Generale* delle nuove costruzioni ferroviarie.<sup>73</sup>

---

69. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 41

70. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 94

71. I Compartimenti ferroviari sono quelli di: TO, MI, VE, TS, GE, BO, FI, ROMA, AN, NA, BA, RC, PA, delegazione di CA.

72. Col RDL n° 596 del 30/Aprile/1924 la Direzione Generale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato venne tolta al Ministero dei Lavori Pubblici e convogliata sotto il nuovo Ministero delle Comunicazioni.

73. GIUNTINI, op. cit., pp. 40; sullo stesso argomento Cfr. anche COLETTI, op. cit., pp. 94; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33.

Inoltre venne soppressa l'*Unità Speciale Navigazione* delle Ferrovie dello Stato, in quanto il servizio della navigazione con le isole venne ceduto in modo assai sbrigativo all'industria privata.<sup>74</sup>

Possiamo analizzare nei dettagli l'organigramma dell'Ordinamento dell'Amministrazione delle FS a partire dal 1924 (*Vedi Organigramma n° 2 alla fine del presente Cap. III°, a pag. 191*), con l'istituzione del *Ministero delle Comunicazioni*.<sup>75</sup>

### **3.3.2. Principali provvedimenti aziendali adottati dal Ministro delle Comunicazioni CIANO**

La preoccupazione fondamentale del *Ministro delle Comunicazioni* Galeazzo COSTANZO CIANO, che al contempo per legge divenne pure *Presidente* del *Consiglio di Amministrazione* delle FS, fu quella della ricostruzione organizzativa interna aziendale e del risanamento finanziario.

In questa sua opera di profondo e strutturale cambiamento gli furono affiancati ai vertici aziendali, come detto, in qualità di *Direttore Generale* nel Maggio del 1924, il senatore Cesare ODDONE che restò in carica fino al Maggio del 1931, per far poi posto all'ingegnere Luigi VELANI.<sup>76</sup>

Durante questo periodo storico si impose l'urgenza di adottare dei provvedimenti per arginare il passivo sempre più profondo, prodotto nel passato da un'incauta gestione delle FS.

Durante il primo periodo dal 1922, in cui si insediò il Partito Nazionale Fascista, al 1926, come detto, i conti tornarono in pareggio.

Fu proprio in questo primo periodo storico fascista che vennero attuati i provvedimenti più importanti per la riorganizzazione dell'azienda ferroviaria.<sup>77</sup>

Come già detto, dal 1922 al 1926 il personale ferroviario fu drasticamente ridotto: allontanando gli elementi indesiderati dall'azienda, il *Regime Fascista* riuscì, in modo coercitivo, a ristabilire la disciplina interna, e di conseguenza riuscì a ristabilire la regolarità del servizio ferroviario.

Con questi licenziamenti politici il costo del lavoro venne drasticamente diminuito, e al contempo aumentata la produttività del personale lavorante.<sup>78</sup>

---

74. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 94.

75. Cfr. COLETTI, op. cit., pp. 95.

76. COLETTI, op. cit., pp. 90.

77. COLETTI, op. cit., pp. 96.

78. COLETTI, op. cit., pp. 90.

Sempre in virtù della stretta osservanza politica, per fare apparire all'opinione pubblica che il Governo Fascista aveva messo ordine nelle Ferrovie, venne imposto ad ogni costo l'osservanza dell'orario nella marcia dei convogli ferroviari.

L'orario ferroviario naturalmente venne rispettato tramite artificiosi allargamenti d'orario nelle tabelle di marcia dei treni.<sup>79</sup>

Le differenze salariali dei lavoratori in questo periodo storico vennero nuovamente e in parte ripristinate, dopo l'appiattimento salariale incorso durante il periodo delle agitazioni sindacali precedenti al fascismo.

Venne infatti stimolata la produttività del personale, attraverso premi e trattamenti economici elargiti in base a principi di meritocrazia.<sup>80</sup>

Furono inoltre drasticamente ridotti i consumi delle materie prime, necessarie al funzionamento dell'intero apparato ferroviario.<sup>81</sup>

Anche le tariffe ferroviarie vennero costantemente e gradualmente adeguate al livello del costo della vita: in questo modo il gettito aziendale aumentò in modo considerevole, rimpinguando le casse aziendali.

Vennero pure diminuiti gli indennizzi dei trasporti merci; e inoltre attuate altre numerose migliorie nello svolgimento dell'esercizio ferroviario.

Fra i principali risultati gestionali ottenuti dal *Ministro delle Comunicazioni* Galeazzo COSTANZO CIANO, vi furono quindi da ricomprendere, nel corso dei propri esercizi gestionali aziendali, numerosi successi, ottenuti però in modo coercitivo.

Infatti tutti questi provvedimenti attuati dal *Ministro delle Comunicazioni* portarono ad un forte alleggerimento del passivo aziendale delle Ferrovie dello Stato.<sup>82</sup>

Per il Ministro delle Comunicazioni fu però necessario che i provvedimenti adottati per risanare l'azienda ferroviaria fossero appoggiati e condivisi, non solo dalla classe dirigenziale e politica ma, anche dall'opinione pubblica del paese: diversamente da quanto accaduto nel primo dopoguerra, dove invece i contrasti imperanti portarono alla distruzione del tessuto aziendale.

Tutto ciò dovette essere convogliato nell'ambito dell'interesse superiore della Nazione, secondo quanto professato dall'ideologia fascista.

---

79. Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 232; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 137

80. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 90 - 96.

81. COLETTI, op. cit., pp. 90.

82. COLETTI, op. cit., pp. 90.

Con questi intenti retorici il Ministro delle Comunicazioni COSTANZO CIANO acquistò credibilità di fronte alla gerarchia fascista, e quindi di fronte al paese.<sup>83</sup>

### ***3.3.3. Altri provvedimenti minori impartiti durante la vita del Ministero delle Comunicazioni***

Fino allo scoppio della 2° Guerra Mondiale la organizzazione della azienda ferroviaria non subì mutamenti di alcun interesse particolare.

Tra i provvedimenti degni di qualche rilievo, va segnalato il *Regio Decreto Legislativo RDL* n° 29 del 14/Gennaio/1927: con questo provvedimento i *Capi Compartimento* ferroviari vennero investiti di un più ampio potere verso i terzi contraenti.

E sempre col RDL. n° 29 venne attribuita ai *Capi Compartimento* anche la diretta responsabilità del servizio ferroviario, oltre che l'*Alta Dirigenza* dei compartimenti.<sup>84</sup>

Altro provvedimento degno di menzione fu introdotto con il *Decreto Ministeriale D.M.* n° 1527 del 16/Gennaio/1931: venne creato il *Servizio Commerciale e del Traffico*, con compiti di studio e pianificazione del traffico in generale.

Con lo studio e la pianificazione del traffico nei sistemi di trasporto, in generale, si volle rispondere concretamente tramite un apposito servizio alla risoluzione delle sempre maggiori necessità di domanda di trasporto.<sup>85</sup>

Sempre in questo periodo storico furono intrapresi altri provvedimenti minori, ma che riguardarono perlopiù le suddivisioni di competenze e responsabilità tra i vari organi interni afferenti al settore ferroviario.

Con il *Regio Decreto Legislativo RDL* n° 397 del 5/Aprile/1925 venne affidata all'*Avvocatura Erariale* la difesa dei contraddittori legali della azienda ferroviaria, e così pure le cause riguardanti i contratti di trasporto.<sup>86</sup>

Con il *Regio Decreto Legislativo RDL* n° 1049 del 11/Giugno/1925 vennero portati a quattro i *Funzionari di Stato* componenti il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato: questi quattro funzionari potevano ora ricoprire questa carica all'interno del Consiglio di Amministrazione, a prescindere dal loro stato di servizio oppure di quiescenza.

---

83. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 91.

84. COLETTI, op. cit., pp. 96.

85. COLETTI, op. cit., pp. 96.

86. Eccetto però quelle cause inscenate innanzi alle Preture e agli Uffici di Conciliazione: quest'ultime restarono invece di competenza degli agenti competenti incaricate dall'amministrazione ferroviaria.

Inoltre col RDL. n° 1049 venne stabilito che i Funzionari delle Ferrovie dello Stato dovessero perlomeno avere il 2° Grado dell'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato.<sup>87</sup> Col *Regio Decreto Legislativo RDL. n° 2796 del 2/Dicembre/1928* venne portato al 4° Grado dell'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato la carica dei due *Vice Direttori* o *Direttori Generali Aggiunti*.<sup>88</sup>

Nell'Aprile del 1934 l'ingegnere Umberto PUPPINI divenne il nuovo *Ministro delle Comunicazioni*, e conservò l'*Alta Dirigenza* aziendale fino al Gennaio del 1935.<sup>89</sup>

L'ingegnere PUPPINI sostituì così l'ex Ministro delle Comunicazioni Galeazzo COSTANZO CIANO, che passò così ad altri e più alti incarichi in seno al Governo Fascista.

Il Ministro delle Comunicazioni PUPPINI venne poi sostituito a sua volta nel Gennaio del 1935 dall'industriale Onorevole Stefano BENNI, il quale mantenne poi l'*Alta Dirigenza* aziendale fino all'Ottobre del 1939.<sup>90</sup>

### ***3.3.4. Provvedimenti normativi adottati durante il Fascismo per arginare la dilagante concorrenza automobilistica***

Il *Bilancio di Esercizio 1922 / 23* dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* si presentò ancora una volta in passivo, però di entità modesta se ragguagliato rispetto ad altri settori economici e industriali: e nel 1926, con l'attuazione di drastici provvedimenti, si arrivò al pareggio del bilancio.

Intanto nel 1931 l'intera economia mondiale ricadde in una grave crisi congiunturale.

Anche l'Italia fu duramente colpita da questa crisi: e di conseguenza anche le Ferrovie dello Stato piombarono in ulteriori gravi difficoltà economiche.<sup>91</sup>

Nel periodo della grande *Crisi Internazionale* emerse tra l'altro, in tutta la sua esteriorità, la concorrenza tra i sistemi di trasporto su gomma e quelli su ferro: segno premonitore di quel fenomeno che si ingigantì fino ai nostri giorni.

Quindi proprio a partire da questa epoca, il monopolio mondiale e, nello specifico, il monopolio terrestre del sistema di trasporto ferroviario dopo circa un secolo venne a decadere.<sup>92</sup>

---

87. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 96 - 97.

88. COLETTI, op. cit., pp. 97.

89. Enrico MONTI, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839 - 1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939, pp. 191.

90. COLETTI, op. cit., pp. 97.

91. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 208.



Durante la prima fase della forte espansione del trasporto su gomma vi fu la totale assenza di regole disciplinatrici: in questo settore brulicarono infatti sempre più imprese private di autotrasporto, in agguerrita concorrenza tra di loro.

Tali imprese di autotrasporto vennero portate indirettamente al tracollo finanziario dal ribasso delle loro tariffe praticate (sotto costo), allo scopo di garantirsi porzioni crescenti di traffico.<sup>93</sup>

In questo modo, anche alle Ferrovie dello Stato vennero sottratte quote sempre più consistenti di traffico merci, soprattutto di merci ricche.

Infatti le stracciate tariffe praticate dagli autotrasportatori sovvertirono tutti i più sensati criteri di base tariffari, criteri che invece ebbero lo scopo di calmierare e livellare i prezzi tra merci povere e merci ricche.

Sovvertendo queste basilari regole quindi, a lungo andare si venne a gravare prima di tutto l'economia dei singoli esercenti privati.

Dopodichè, anche l'economia nazionale venne danneggiata in modo irreparabile: questa concorrenza sfrenata quindi ebbe come primo effetto un danno diretto per il sistema del trasporto ferroviario.

Basti pensare che il trasporto su gomma, nell'esercizio 1932 / 33 delle Ferrovie dello Stato, assorbì circa il 13 % del traffico merci ferroviario.<sup>94</sup>

Di fronte a questo incalzante fenomeno, il Governo Fascista dovette subito prendere delle adeguate contromisure: e questo, non tanto adottando provvedimenti legislativi per eliminare coercitivamente la concorrenza, ma semmai creando un intero indirizzo regolamentare e disciplinare nell'intero settore del sistema dei trasporti.

Si dovette dunque correre prontamente ai ripari, migliorando innanzitutto il trasporto ferroviario interno italiano, per riposizionare così le quote di traffico perse a scapito del trasporto su gomma.

Vennero adottati pertanto al contempo, sotto il Regime Fascista, una lunga serie di provvedimenti legislativi e tariffari: in questo modo si arrivò a un certo livello di equilibrio fra i vari sistemi di trasporto.

Raggiungendo questo sostanziale equilibrio, le varie iniziative in materia di trasporto vennero coordinate, e così pure il traffico venne distribuito in modo assai più razionale.<sup>95</sup>

---

92. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 208.

93. Tariffe praticate al di sotto del prezzo di costo.

94. BRIANO, op. cit., pp. 208.

95. BRIANO, op. cit., pp. 208.

### **3.4. Situazione finanziaria dell'Amministrazione delle FS, e andamento del traffico ferroviario dal 1922 al 1940**

Per quel che riguarda l'analisi economica del *Bilancio Aziendale* dell'Amministrazione delle FS durante il periodo Fascista, si possono individuare due periodi storici ben distinti.

Nel *1° Periodo storico*, dal 1922 al 1926, si attuò la riorganizzazione aziendale interna, e si puntò al risanamento: in questo periodo il traffico ferroviario fu in forte aumento, in coincidenza col 1925 anno del *Giubileo*.

Sostanzialmente si arrivò proprio nel 1926 al pareggio dei conti finanziari del bilancio aziendale.

Il *2° Periodo storico*, dal 1927 al 1940 a ridosso della 2° Guerra Mondiale, fu contrassegnato dall'aumento vertiginoso del passivo aziendale: questo periodo storico può inoltre suddividersi in due ulteriori sottoperiodi storici.<sup>96</sup>

Nel *1° Sottoperiodo*, dal 1927 al 1931, si ebbe una flessione nel traffico ferroviario, a causa della crescente concorrenza del trasporto su gomma: in questo periodo fecero comparsa i primi problemi nel bilancio aziendale.

Il *2° Sottoperiodo*, dal 1931 al 1940, fu invece caratterizzato dalla *Crisi Internazionale* del 1931: a causa di questo evento mondiale, comparve un profondo passivo nel bilancio aziendale, che si accentuò a causa delle esorbitanti spese ferroviarie intraprese per realizzare opere faraoniche prive di qualsiasi utilità.

Inoltre, il passivo aziendale fu accentuato ancora di più dagli effetti sul traffico interno, prodotti dalla dilagante concorrenza automobilistica.

Dopodichè, con la parentesi bellica la situazione contabile dell'Amministrazione delle FS sfuggì da ogni possibile controllo.

Osservando dettagliatamente la situazione contabile nel primo periodo in cui si insediò il Fascismo, dai dati statistici in possesso nell'esercizio aziendale 1924 / 25 scaturì un attivo di 176 milioni di Lire (d'epoca), che rimpinguò adeguatamente le casse del Tesoro dello Stato.

Nell'esercizio aziendale 1925 / 26 l'attivo fu addirittura di 378 milioni di Lire.<sup>97</sup>

I conti aziendali furono sostanzialmente in attivo anche nel biennio 1925 / 26, solamente dopo il contenimento delle spese, e dopo i tagli di personale imposti all'azienda ferroviaria.

---

96. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 93.

97. COLETTI, op. cit., pp. 91.

Questi ultimi risultati positivi furono ottenuti tra l'altro a causa di un'impennata nell'aumento del traffico ferroviario viaggiatori, dovuta alla coincidenza nel 1925 della celebrazione del Giubileo.<sup>98</sup>

E pertanto, nel complesso, fino al 1926 gli esercizi aziendali dell'Amministrazione delle FS diedero risultati superiori alle aspettative.<sup>99</sup>

Fra ritardi organizzativi e risparmi sulle spese si arrivò nel 1926 al pareggio dei conti del bilancio ferroviario (*Vedi Tab. 3*).<sup>100</sup>

**Tabella 3:** Tabella: Bilanci Aziendali 1922 – 1926

<b>BILANCI AZIENDALI 1922 – 1926</b>						
<b>Bilanci di esercizio</b>	<i>1918 – 1921</i>	<i>1921 – 1922</i>	<i>1922 – 1923</i>	<i>1923 – 1924</i>	<i>1924 – 1925</i>	<i>1925 - 1926</i>
<b>Risultati (Milioni di Lire epoca)</b>	- 5.000	- 11.422	- 1.032	- 412	+ 176	+ 378
<b>Riduzione Deficit</b>	+++	+++	-390	- 620	+ 000	+ 000

**Fonte:** Enrico MONTI, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839 - 1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939, pag. 194

Va però ricordato che questi ottimi risultati aziendali furono ottenuti, soprattutto nell'esercizio aziendale 1925 / 26, per merito di alcune circostanze fortunate viste appena sopra, come per l'appunto sottolineò la *Direzione Generale delle FS*.

Secondo la *Direzione Generale* delle FS fu perciò necessario, per il futuro, dare al Bilancio Aziendale più solide basi finanziarie, e non solamente adottando provvedimenti d'emergenza. Infatti, sempre secondo la *Direzione Generale*, si sarebbe dovuto tenere in debito conto che nei futuri bilanci aziendali avrebbe tra l'altro ulteriormente pesato il progressivo onere dei *Debiti Patrimoniali*.<sup>101</sup>

98. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33

99. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 36.

100. Cfr. Enrico MONTI, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839 - 1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939, pp. 194.

101. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 91.

Notevoli risparmi sulle spese furono ottenuti con la gestione aziendale nel primo periodo Fascista.

Basti pensare che i furti e le avarie di merci vennero risarciti nel 1922 dall'amministrazione ferroviaria con una somma di 120 milioni di Lire; mentre nel periodo seguente fino al 1926 tale somma risarcitoria scese a circa 500.000 Lire.<sup>102</sup>

Nel 1922 il consumo unitario di carbone ammontò a 78,6 Kg per 100 ton/Km virtuale; mentre nel periodo seguente fino al 1926 tale consumo scese fino a circa 50 Kg.<sup>103</sup>

In questo periodo storico in Europa sia il traffico passeggeri che merci ricominciò, dopo la parentesi della 1° Guerra Mondiale, ad aumentare in modo significativo.

Passando alle statistiche in ambito italiano, il numero di viaggiatori aumentò dai 112.000.000 del 1923, fino ad arrivare a 139.000.000 nel 1929.

Per quel che riguardava invece le merci trasportate in Italia, nel 1923 vennero trasportate 48,4 milioni di tonnellate, mentre nel 1929 si toccò la rispettabile cifra di 64,5 milioni di tonnellate.<sup>104</sup>

In sintesi quindi si registrò un forte e graduale aumento del traffico ferroviario interno, sia nel trasporto viaggiatori che nel trasporto merci, a partire dal primo dopoguerra e fino a tutto il 1926.<sup>105</sup>

Soprattutto nel 1925, durante la celebrazione del Giubileo, si ebbe una forte impennata nell'aumento della domanda di trasporto (*Vedi Tab. 4*), soprattutto nel traffico viaggiatori<sup>106</sup>.

**Tabella 4:** Andamento del traffico viaggiatori e merci 1922 – 1926

<b>TRAFFICO VIAGGIATORI E MERCI 1922 - 1926</b>					
<i>Esercizi</i>	<i>1921 / 22</i>	<i>1922 / 23</i>	<i>1923 / 24</i>	<i>1924 / 25</i>	<i>1925 / 26</i>
<b>Viaggiatori (Milioni)</b>	111	112	115	120	129
<b>Merchi (Milioni di tonnellate)</b>	41,7	48,4	54,1	63,2	65,3

**Fonte:** Enrico MONTI, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839 - 1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939, pag. 195.

102. Enrico MONTI, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839 - 1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939, pp. 208.

103. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 206.

104. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 39; sullo stesso argomento Cfr. anche Pietro LANINO, *Le ferrovie italiane nella guerra italiana, 1915-18*, Roma, CNIFI, 1928, pp. 172.

105. GIUNTINI, op. cit., pp. 39; sullo stesso argomento Cfr. anche Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 91.

106. Cfr. MONTI, op. cit., pp. 195.

Ma già a partire dal 1927 il traffico ferroviario interno mutò di indirizzo e subì una brusca flessione<sup>107</sup>, che si accompagnò ad andamenti del bilancio aziendale alterni e deludenti negli anni a seguire: l'andamento negativo del traffico ferroviario interno fu dovuto (*Vedi Tab. 5*) soprattutto alla crescente concorrenza automobilistica.<sup>108</sup>

**Tabella 5:** Andamento del traffico viaggiatori e merci 1927–1931

<b>TRAFFICO VIAGGIATORI E MERCI 1927 - 1931</b>					
<i>Esercizi</i>	<i>1926 / 27</i>	<i>1927 / 28</i>	<i>1928 / 29</i>	<i>1929 / 30</i>	<i>1930 / 31</i>
<b>Viaggiatori (Milioni)</b>	127	123,3	139,5	143,7	125,8
<b>Merci (Milioni di tonnellate)</b>	65	61,9	64,5	65,3	55,4

**Fonte:** Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pag. 91

A seguito di questa flessione del traffico ferroviario, il bilancio del biennio 1931 / 32 dell'Amministrazione delle FS tornò ancora una volta in rosso: pur tuttavia, nel quinquennio dal 1929 al 1934 il bilancio nel suo complesso raggiunse il modesto attivo di circa 900 milioni di Lire dell'epoca (*Vedi Tab. 6*).<sup>109</sup>

Ma i conti aziendali si aggravarono ancora di più sul finire degli anni '30.

**Tabella 6:** Andamento Bilanci aziendali 1927–1940

<b>BILANCI AZIENDALI 1927 – 1940</b>					
<i>Bilanci Esercizio:</i>	<i>1926 / 27</i>	<i>1928 / 29</i>	<i>1931 / 32</i>	<i>1929 – 1934</i>	<i>1935 - 1940</i>
<b>Risultati (Milioni Lire epoca):</b>	+ 156	+ 200	Deficit annuale	+ 900 complessivi	Sperperi
<b>Riduzione Deficit:</b>	+ 000	+ 000	Passivo annuale	+ 000 complessivi	Grave deficit

**Fonte:** Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pag. 91

Ma le cause del dissesto finanziario, in questo secondo periodo fascista furono ben altre.

107. Cfr. Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma, Editori Riuniti, 1988, pp. 91.

108. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 91; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33.

109. Cfr. COLETTI, op. cit., pp. 91.

La causa di questo sfascio finanziario fu dovuta, oltre alla flessione del traffico interno, soprattutto alle smisurate spese del Governo Fascista improntate a dare lustri e fasto all'immagine sempre più fosca del Regime e che, come diretta conseguenza, dissanguarono le casse dello Stato.

Infatti vennero intraprese delle opere faraoniche di facciata inutili e costosissime, mentre le opere veramente necessarie per il rinnovamento delle reti ferroviarie italiane vennero volutamente tralasciate.<sup>110</sup>

Le spese di gestione dell'Amministrazione delle FS inoltre sfuggirono da ogni controllo, a causa dello sconsiderato aumento del personale ferroviario ivi impiegato.

Infatti, il pretesto politico del risanamento aziendale con cui si è proceduto al licenziamento, dal 1922 al 1926, di circa 110.000 ferrovieri non in linea con la politica del regime fascista, fu solo una banale giustificazione per assumere e rimpiazzare negli anni a seguire personale di fede strettamente fascista.<sup>111</sup>

Le numerose assunzioni di personale ferroviario simpatizzante del Regime contribuirono ad aggravare ancora di più il deficit aziendale.

Questo personale ferroviario fu immesso fin dall'inizio in una pianta organica già in esubero: queste assunzioni mirate ebbero solamente lo scopo di diminuire la disoccupazione attraverso l'impiego pubblico.

Il Governo Fascista relegò l'impiego pubblico, e in particolare l'impiego ferroviario, alla stregua di un ammortizzatore sociale, per attenuare così gli effetti devastanti della sempre più galoppante disoccupazione, cogliendo pure l'occasione per sistemare in posti chiave i simpatizzanti del partito e garantirsi quindi lunga vita e potere.<sup>112</sup>

Inoltre, molti investimenti vennero distolti dal settore ferroviario, a causa dei sempre più numerosi impegni bellici intrapresi a partire già dal 1935 dal Regime fascista.<sup>113</sup>

Le cause del disavanzo aziendale furono attribuite anche all'adeguamento dell'economia nazionale all'effettivo valore della Lira: economia nazionale che seguì di pari passo in questo periodo storico a ridosso della 2° Guerra Mondiale, le alterne vicende della politica interna ed estera del Governo e della classe dirigente Fascista.<sup>114</sup>

---

110. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33; sullo stesso argomento Cfr. anche Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 93.

111. FORGHIERI, op. cit., pp. 33.

112. FORGHIERI, op. cit., pp. 33; sullo stesso argomento Cfr. anche Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 93.

113. COLETTI, op. cit., pp. 93.

114. COLETTI, op. cit., pp. 91.

Ma intanto lo scoppio della 2° Guerra Mondiale fu imminente dopo la funesta avvisaglia nel 1939 delle invasioni della Cecoslovacchia prima, e subito dopo della Polonia da parte della Germania nazista.

### **3.5. Ammodernamento tecnologico e infrastrutturale ferroviario portato a compimento durante il *Ventennio Fascista***

Passeremo ora in rassegna le realizzazioni ferroviarie portate a compimento durante il Governo Fascista, a partire dal 1922 fino a ridosso della 2° Guerra Mondiale.

L'ammodernamento infrastrutturale nel periodo storico che va dal 1922 al 1940 può suddividersi in tre fasi, anche se certamente il periodo più illuminato fu quello dal 1922 al 1935.

Durante la *1° Fase*, dal 1922 al 1930, vennero portate essenzialmente a compimento le opere ferroviarie già progettate e deliberate dai governi precedenti il Fascismo.

La *2° Fase*, che durò un quinquennio dal 1930 al 1935, fu caratterizzata da forti iniziative per il miglioramento infrastrutturale e del servizio offerto: essa fu in assoluto la fase più innovativa del Fascismo.

Questa febbrile vivacità nelle iniziative di rinnovo del sistema ferroviario italiano però andò scemando man mano che ci si avvicinava alla 2° Guerra Mondiale.

Di conseguenza, anche il processo evolutivo - tecnologico del sistema ferroviario venne bruscamente interrotto.<sup>115</sup>

La *3° Fase*, dal 1935 al 1940, fu in assoluto la fase più regredente del Regime Fascista, in quanto proprio in tale periodo numerosi investimenti destinati al settore ferroviario vennero distolti verso i sempre più numerosi impegni bellici ed espansionistici del paese.

Dopo di chè, alla fine del periodo bellico, il 60 % del patrimonio ferroviario andò completamente distrutto dalle numerose incursioni aeree alleate.

Come detto, durante l'avvento del Fascismo fu insediato Galeazzo COSTANZO CIANO quale nuovo Ministro delle Comunicazioni nel 1924, il quale restò poi in carica fino al 1934.<sup>116</sup>

Il Regime Fascista scelse di imprimere al trasporto ferroviario dei precisi connotati di servizio pubblico collettivo, dedicato soprattutto alle classi medio - basse e popolari.

---

115. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 210.

116. Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 233.

Fu proprio per questo motivo che al trasporto ferroviario venne riservato dal Regime Fascista il compito di contribuire in prima linea allo sviluppo della società italiana, fino ad allora ancora stanziale, avvicinando con questo mezzo di trasporto genti e paesi anche molto lontani.<sup>117</sup>

Le scelte di politica ferroviaria del regime fascista ricalcarono grosso modo gli stessi orientamenti attuati in periodo tardo Liberalista.

In questo periodo storico-politico vennero così portate a compimento numerose opere infrastrutturali ferroviarie, le cui progettazioni e deliberazioni di attuazione vennero approvate in periodi politici precedenti al Fascismo, soprattutto nella fase politica dell'ultimo Governo GIOLITTI.<sup>118</sup>

Nel periodo storico dal 1922 al 1940 vennero così realizzate dal Regime Fascista importanti opere infrastrutturali, e vennero apportate anche numerose migliorie tecniche per soddisfare soprattutto il trasporto viaggiatori nelle medie e lunghe distanze.<sup>119</sup>

Tanto per cominciare, vennero programmati e attuati in vista del *Giubileo* del 1925 vasti interventi di riorganizzazione e di potenziamento delle infrastrutture fisse e mobili, per potere così fare universalmente sfoggio, attraverso le ferrovie, dell'immagine di efficienza raggiunta dal paese.

Questo importante evento cristiano nel 1925 fece accorrere da tutto il mondo numerosi pellegrini, che utilizzarono prevalentemente il treno per tutti i loro spostamenti nei luoghi celebrativi, ivi quello compreso dal loro paese d'origine all'Italia.

Le Ferrovie dello Stato organizzarono con efficienza il trasporto di pellegrini, in modo assai capillare sia all'interno del paese e sia ai valichi di frontiera, avendo pressoché all'epoca il monopolio nel sistema dei trasporti.<sup>120</sup>

Il Governo fascista, per dare lustro alle proprie imprese, volle investire adeguatamente e apportare migliorie soprattutto alle direttrici fondamentali ferroviarie più importanti del paese: questo sia a livello di potenziamento della rete già esistente ma carente di tecnologia, e sia con la progettazione e costruzione di nuove linee ferroviarie veloci.

Queste ultime opere, di fondamentale importanza per il trasporto ferroviario del paese, vennero battezzate con gli appellativi tecnici di *Direttissime Ferroviarie*: questo nuovo

---

117. Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma, Editori Riuniti, 1988, pp. 21.

118. BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 20; sullo stesso argomento Cfr. anche Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 232.

119. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 40.

120. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 137.



termine ferroviario indicò il nuovo collegamento ferroviario tra due grossi centri di rilevanza strategica per il paese, collegamento progettato e realizzato seguendo il più possibile un andamento rettilineo per consentire maggiori velocità di marcia, e quindi forti diminuzioni nei tempi di percorrenza.<sup>121</sup>

Le *Direttissime Ferroviarie* vennero messe al centro del programma di riammodernamento del Governo Fascista: gli studi e la progettazione dell'originaria Direttissima Bologna - Firenze - Roma - Napoli però risalivano addirittura attorno al 1875.

Con la linea *direttissima* Bologna – Firenze – Roma - Napoli, i cui lavori su un inedito tracciato iniziarono nel 1905 durante il periodo gestionale di BIANCHI nell'Amministrazione delle FS, venne aperta all'esercizio nel 1927 la prima tratta di 214 Km Roma - Formia - Napoli a doppio binario, riducendo così di circa 34 chilometri il tracciato precedente.<sup>122</sup>

Mentre nel 1934 venne aperta all'esercizio la seconda tratta Bologna - Firenze a doppio binario, e già elettrificata all'origine, per rinforzare così la vecchia linea Porrettana a semplice binario.

Quest'ultima opera fu senz'altro da annoverare tra i capolavori dell'ingegneria ferroviaria moderna, essendo stata costruita con un tracciato estremamente rettilineo, snodato anche attraverso numerose gallerie, tra cui la lunga *Grande Galleria Appenninica* di Km 18,510.<sup>123</sup>

La tratta della *direttissima* Firenze - Roma venne invece aperta addirittura negli anni '80, dopo lungaggini burocratiche e politiche estenuanti.

Alla fine del 1928 venne aperta all'esercizio la nuova linea a semplice binario Cuneo - Ventimiglia di 100 Km, e già elettrificata all'origine.

Nel 1933 vennero completati i lavori della nuova linea a semplice binario Ostiglia - Legnago di 66 Km.

---

121.Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 233 - 284.

122.Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33; sullo stesso argomento Cfr. anche Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 207; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 137; sullo stesso argomento Cfr. anche Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 233; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 40; sullo stesso argomento Cfr. anche Enrico MONTI, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839 - 1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939, pp. 197 - 198.

123.FORGHIERI, op. cit., pp. 33; sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op. cit., pp. 207; sullo stesso argomento Cfr. anche PERINETTI, op. cit., pp. 137; sullo stesso argomento Cfr. anche JANNATTONI, op. cit., pp. 232-233-284; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 40; sullo stesso argomento Cfr. anche Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma, Editori Riuniti, 1988, pp. 20; sullo stesso argomento Cfr. anche MONTI (Generale di Brigata), op. cit., pp. 197.

Verso la fine del 1938 venne aperta all'esercizio la linea Vittorio Veneto - Ponte delle Alpi a doppio binario di Km 27.

Inoltre, negli anni '30 vennero aperte all'esercizio altre linee minori di nuova realizzazione, tra le quali le più importanti sono:

la Bologna - Verona a semplice binario di 110 Km nel 1924<sup>124</sup>; la Sacile - Pinzano a semplice binario di Km 53; la Ceva - Mondovì - Fossano a doppio binario nel 1933; la Civitavecchia - Orte di Km 86; la Piacenza - Cremona di km 31 nel 1934; la Lucca - Pontedera di Km 26 nel 1934.<sup>125</sup>

Inoltre, altri tronchi ferroviari minori vennero realizzati in Sicilia.

Inoltre venne provveduto al raddoppio dei binari delle linee Genova - Pisa, e della Firenze - Roma.<sup>126</sup>

Durante il Governo Fascista vennero realizzate anche numerose nuove stazioni con annessi fabbricati viaggiatori.

Nel 1925 venne aperta la stazione di Napoli Mergellina.

Nel 1931 venne portata a termine la realizzazione della stazione di Milano Centrale, la cui progettazione e inizio dei lavori risalirono addirittura agli inizi del 1900.<sup>127</sup>

Mentre nel 1935 venne inaugurata la nuova stazione di Firenze Santa Maria Novella.<sup>128</sup>

Tra le altre vanno ricordate anche le nuove stazioni di Bolzano, di Forlì, di Siena, di Viareggio, di Montecatini, di Battipaglia, di Taormina.<sup>129</sup>

Tra le numerose opere ingegneristiche, e particolarmente avveniristiche realizzate durante il Fascismo, va ricordato il ponte di Salcano (presso Gorizia), il ponte sul torrente La Brace sulla linea Battipaglia - Reggio Calabria, e l'imponente viadotto del Pitaccio sulla direttissima Bologna - Firenze; e soprattutto va ricordato il *Ponte ferroviario della Libertà* a Venezia.<sup>130</sup>

---

124.Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 137.

125.Enrico MONTI, *Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839-1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939, pp. 198 - 199 - 200 - 201.

126.MONTI, op. cit., pp. 201.

127.Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 207; sullo stesso argomento Cfr. anche Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 232; sullo stesso argomento Cfr. anche PERINETTI, op. cit., pp. 138.

128.BRIANO, op. cit., pp. 207; sullo stesso argomento Cfr. anche PERINETTI, op. cit., pp. 138.

129.JANNATTONI, op. cit., pp. 236; sullo stesso argomento Cfr. anche MONTI (Generale di Brigata), op. cit., pp. 205.

130.Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 24.

### ***3.5.1. Adozione di innovativi Sistemi di Circolazione per lo snellimento del traffico ferroviario***

Numerosi interventi migliorativi, come detto, vennero apportati alle infrastrutture fisse.

Per quel che riguarda il sistema di circolazione dei convogli, venne adottato sulle linee a forte traffico il sistema del *dispatching americano* con l'impiego del *Dirigente Centrale Coordinatore*; sulle linee a scarso traffico la circolazione venne invece regolata tramite l'impiego della *Dirigenza Unica*.<sup>131</sup>

Entrambi i sistemi di circolazione, adottati ora per le linee a forte traffico e ora per quelle a scarso traffico, ebbero lo scopo, sia pure con mezzi e modalità diverse, di accentrare e coordinare la dirigenza della circolazione nelle mani di una sola persona, che pertanto ebbe il compito di regolare il traffico su tutta la linea di propria competenza.

Dal momento dell'estensione graduale di questi due sistemi di circolazione nel sistema ferroviario italiano, si ebbero subito eccellenti risultati sia nella fluidità del traffico e sia nella gestione operativa dei mezzi (rotabili, mezzi di trazione), e degli uomini (personale viaggiante, personale di macchina, ecc.).<sup>132</sup>

Inoltre vennero impiegati rivoluzionari apparati elettrici per la manovra degli scambi per la formazione degli itinerari nelle principali stazioni.

Sulle direttrici principali vennero adottati rivoluzionari apparati di Blocco Elettrico Semiautomatico B.C.A.e Automatico B.e.a. per il distanziamento e la circolazione dei treni, in modo tale da poter utilizzare quanto più intensamente le strade ferrate con l'inoltro di molti più convogli.<sup>133</sup>

### ***3.5.2. Miglioramenti tecnici apportati per contrastare la concorrenza automobilistica***

Durante il periodo fascista si andò confrontando la concorrenza tra il trasporto ferroviario e il trasporto su gomma.

Si puntò pertanto all'aumento sia delle velocità di corsa assolute<sup>134</sup>, che delle velocità commerciali<sup>135</sup> dei convogli ferroviari.

---

131.E' un sistema di circolazione dei treni importato e largamente in uso in Austria sulle proprie linee secondarie, addirittura anche in tempi moderni.

132.Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 209.

133.Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 138.

134.La velocità di corsa assoluta è la velocità di punta massima che il mezzo di trazione può raggiungere.

135.La velocità commerciale è la velocità di traffico con cui si tende a ridurre i tempi di percorrenza.

Per aumentare la velocità di corsa assoluta vennero costruite locomotive elettriche, elettromotrici, ed elettrotreni con velocità di punta elevate; contemporaneamente si rinforzò, con nuove tecniche, l'armamento dei binari sulle principali linee ferroviarie.

Così pure nella ristrutturazione o costruzione ex-novo di strade ferrate vennero impiegate rotaie più lunghe e più pesanti per consentire la circolazione di treni sempre più veloci e pesanti.<sup>136</sup>

Per aumentare invece la velocità commerciale vennero maggiorate le prestazioni dei locomotori<sup>137</sup>; e inoltre vennero adottati tipi di freno diversi per i convogli merci e per i convogli viaggiatori.<sup>138</sup>

### ***3.5.3. Rinnovamento del Parco Trazione durante il Ventennio Fascista***

In questo particolare periodo storico-politico del paese quindi l'interdipendenza politica-ferrovia fu totale.

Basti pensare all'enorme sviluppo dell'elettificazione sulla rete ferroviaria italiana, innovazione tecnologica di cui ancora oggi l'Italia è all'avanguardia nel mondo, elettificazione che fu fortemente auspicata e voluta dall'autarchia politica fascista.<sup>139</sup>

Anche il parco della trazione venne rinnovato durante il periodo fascista, tenuto conto anche che l'espansione dell'elettificazione del sistema ferroviario italiano fu una scelta politica che venne intrapresa soprattutto dopo il 1928, con straordinari risultati negli anni a seguire.

Cosicché dal 1928 si iniziò nel paese una vasta opera di espansione dell'elettificazione del sistema ferroviario.<sup>140</sup>

Dal 1930 venne perentoriamente sospesa la progettazione e costruzione di locomotive a vapore, e al contempo venne intensificata la progettazione e costruzione di locomotive elettriche: questo perché gli esperimenti di trazione elettrica con la corrente continua diedero risultati insperati.

Tra le ultime locomotive a vapore costruite durante il fascismo vanno menzionate quelle del Gruppo 691, nate dallo sviluppo tecnologico della vaporiera Gruppo 690 e con particolari

---

136 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 138; sullo stesso argomento Cfr. anche Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 209.

137. La prestazione è il massimo peso di traino possibile per un determinato gruppo di locomotive.

138. Freno tipo Merci e freno tipo Viaggiatori.

139. Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 232.

140. PERINETTI, op. cit., pp. 138.

riferimenti tecnici a quelle del Gruppo 746, che sarebbero state di lì a poco, con l'avvento imponente dell'elettrificazione, le ultime progettate e costruite nel parco trazione a vapore delle FS.<sup>141</sup>

#### ***3.5.4. Rinnovo del Parco Rotabile e miglioramento del servizio offerto nel Ventennio Fascista***

Adottati pertanto provvedimenti in campo normativo e adottati i miglioramenti anche nel campo prettamente tecnico, l'*Alta Dirigenza* si preoccupò di migliorare anche il servizio offerto alla utenza.

Il Fascismo d'altronde, per far presa ideologica presso le altre nazioni, volle esporre la ferrovia come momento significativo della riscossa economica del paese, come simbolo del benessere raggiunto.

Fu questo il motivo per cui venne potenziato il servizio offerto soprattutto con l'introduzione di treni di lusso, per esporre così una bella immagine del paese: è di questo periodo infatti l'introduzione in servizio dei velocissimi elettrotreni, tra cui il famoso *Settebello*.<sup>142</sup>

Vennero inoltre istituiti nuovi treni leggeri trainati da locomotori e costituiti da tre carrozze al massimo che, data la loro composizione assai duttile, consentirono una più alta velocità commerciale riducendo così assai i tempi di percorrenza.

Tali treni circolarono soprattutto sulle linee secondarie a scarso traffico viaggiatori, incontrando ben presto un buon successo.<sup>143</sup>

Dopo il successo incontrato con i treni leggeri, vennero introdotte all'esercizio nel 1932 le *Littorine* sulle linee a scarso traffico.

La littorina FIAT Alb48 fu la prima automotrice con motore a combustione interna diesel di intera progettazione e costruzione nazionale.<sup>144</sup>

Nella tarda primavera del 1932 vennero inoltre istituiti i treni popolari, particolari convogli vacanzieri effettuati alla domenica e nei giorni festivi, a medio e lungo percorso.

---

141. Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 236.

142. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 39.

143. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 208; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 138.

144. BRIANO, op. cit., pp. 209; sullo stesso argomento Cfr. anche JANNATTONI, op. cit., pp. 232.

Questi convogli ebbero lo scopo di collegare i principali centri turistici italiani con tariffe di viaggio assai contenute: i treni popolari incontrarono successo presso molti cittadini bramosi di conoscere luoghi sino ad allora inavvicinabili.<sup>145</sup>

### ***3.5.5. Le ferrovie della Città del Vaticano***

Altro fatto di rilevanza storica nel periodo Fascista fu il *Trattato* fra Santa Sede e Italia, che poi venne convertito nella *Legge dello Stato* n° 810 del 27/Maggio/1929: questo *Trattato* ebbe parecchie ripercussioni sul sistema ferroviario della capitale.<sup>146</sup>

La mancata accettazione da parte dello *Stato Pontificio* delle condizioni poste dalla *Legge delle Guarentigie* (legge emanata nel 1871), relegò volontariamente i *Pontefici*, a partire da Papa Pio IX ° al cospetto delle *Mura Leonine*.

Negli anni a seguire però furono concordati e sottoscritti i *Patti Lateranensi*, i quali costituiscono l'anticamera della *Conciliazione* tra *Santa Sede* e *Stato Italiano*.<sup>147</sup>

Lo Stato Italiano e la Santa Sede stipularono il giorno 11 di Febbraio del 1929 il *Trattato della Conciliazione*.

Nel dettato giuridico del Trattato della Conciliazione all'articolo 6 si stabilì la progettazione e la realizzazione esecutiva di un'apposita comunicazione ferroviaria tra Roma e la Città del Vaticano.

Per realizzare questa comunicazione ferroviaria era necessario che il Governo Italiano, a propria cura e spese, mettesse in opera un apposito raccordo ed una stazione all'interno del territorio dello *Stato del Vaticano*.<sup>148</sup>

Incaricato della realizzazione di questa opera per conto del Governo Italiano Fascista fu il *Ministero dei Lavori Pubblici*.

I lavori di realizzazione del raccordo e degli impianti ferroviari dello Stato della Città del Vaticano iniziarono il 3 di Aprile del 1929, in virtù del suddetto Trattato.<sup>149</sup>

---

145. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 209; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 138.

146. Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 232.

147. JANNATTONI, op. cit., pp. 264.

148. Infatti il Trattato della Conciliazione del 11 di Febbraio del 1929 recitava all'articolo 6: "L'Italia provvederà, inoltre, alla comunicazione con le Ferrovie dello Stato mediante la costruzione di una stazione ferroviaria nella Città del Vaticano, nella località indicata e mediante la circolazione di veicoli propri del Vaticano sulle ferrovie italiane".

149. BRIANO, op. cit., pp. 207; sullo stesso argomento Cfr. anche JANNATTONI, op. cit., pp. 232

Venne così raccordata la nuova *Stazione Vaticana* sull'asse della linea ferroviaria delle FS Roma - Viterbo in corrispondenza della stazione ivi esistente di *Roma San Pietro*.

La realizzazione di questo tratto ferroviario di 1.270 metri fu assai difficoltosa, e costosa: i lavori di interconnessione furono assai complicati per le difficoltà tecniche impreviste incontrate durante la realizzazione.<sup>150</sup>

Durante il periodo intercorso nella realizzazione di queste opere infrastrutturali vi fu la stipula della *speciale Convenzione Ferroviaria* fra Santa Sede e Italia del 20/Dicembre/1933, con cui venne regolata la circolazione dei treni sul raccordo, e la circolazione dei rotabili (previsti dal Trattato di proprietà del Vaticano) sulla rete delle FS.<sup>151</sup>

La esecutorietà di questa speciale *Convenzione Ferroviaria* venne poi ratificata dal *Regio Decreto* RD n° 1350 del 5/Luglio/1934, poco prima della fine dei lavori.<sup>152</sup>

Alla fine dei lavori di realizzazione, il 2 di Ottobre del 1934, i rappresentanti legali del Ministero dei Lavori Pubblici<sup>153</sup> consegnarono simbolicamente e ufficialmente l'opera ferroviaria vaticana ultimata ai rappresentanti della Santa Sede e delle Ferrovie dello Stato.<sup>154</sup>

Secondo le statistiche ufficiali, risulta che nessun rotabile sia stato costruito per lo Stato Vaticano.

Dal momento dell'inaugurazione, su questa breve comunicazione ferroviaria si svolse quasi esclusivamente la movimentazione di traffico merci: vennero smaltiti in media circa 100 carri merci al mese.<sup>155</sup>

### **3.6. L'adozione della *Trazione Elettrica* in Italia: una intuizione rivelatasi fondamentale nel futuro del trasporto ferroviario**

Il fiore all'occhiello della politica fascista fu l'adozione del sistema di trazione elettrico, scelta politica questa che mutò rapidamente il sistema del trasporto ferroviario italiano, a cui tuttora ne va riconosciuto il grande merito.<sup>156</sup>

---

150. Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 264; sullo stesso argomento Cfr. anche Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 208.

151. JANNATTONI, op. cit., pp. 232-264-284; sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op. cit., pp. 208.

152. JANNATTONI, op. cit., pp. 232-284.

153. Ministero che per l'appunto si era incaricato, per conto del Governo Italiano Fascista, della suddetta nuova costruzione ferroviaria.

154. JANNATTONI, op. cit., pp. 264; sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op. cit., pp. 208.

155. BRIANO, op. cit., pp. 208; sullo stesso argomento Cfr. anche JANNATTONI, op. cit., pp. 264.

156. Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma, Editori Riuniti, 1988, pp. 20.

Intorno alla scelta politica della dirigenza fascista per l'elettrificazione della rete ferroviaria italiana, si mossero enormi interessi da parte dei gruppi industriali nazionali.

Vi furono inizialmente contrapposti interessi da parte delle società private elettriche fornitrici di energia elettrica, e per contro da altri gruppi industriali direttamente in gioco nella partita dell'elettrificazione.

Il passaggio all'elettrificazione del sistema ferroviario italiano fu pertanto commisurato alle esigenze del sistema produttivo industriale e al relativo livello occupazionale.<sup>157</sup>

Sostanzialmente furono tre le fasi di attuazione della programmazione della elettrificazione ferroviaria in Italia.

La *1° Fase Sperimentale* partì nel 1890 con l'entrata in esercizio della Firenze - Fiesole, prima linea tranviaria in Europa, a cui seguì un'ampia sperimentazione di più sistemi di trazione elettrica a partire dal 1898, fino al 1906 con la scelta della trazione elettrica a CA Trifase.

La *2° Fase della trazione elettrica a CA Trifase* prese inizio nel 1906 con l'attuazione del *Programma Quinquennale* di elettrificazione della rete ferroviaria italiana, e si concluse nel 1921 con l'estensione della elettrificazione alla rete ferroviaria principale.

La *3° Fase della trazione elettrica a CC* prese inizio nel 1922 con la *Relazione* sulla elettrificazione delle FS ad opera del Ministro dei Lavori Pubblici MICHELI, con cui l'elettrificazione divenne obiettivo prioritario del Fascismo; e inoltre a partire dai primi anni '30 la CA Trifase venne accantonata, e al suo posto venne adottata la trazione elettrica a c.c

Dopo la parentesi bellica, a partire dal 1945 venne ripreso con più vigore il programma di elettrificazione a CC della rete ferroviaria italiana, programma che ebbe la sua più forte intensità negli anni '60 con l'adozione dei Piani di investimento e riammodernamento ferroviari: e tuttora l'Italia è fra i primi cinque paesi che dispongono a livello mondiale della maggior percentuale di rete elettrificata sul totale della rete interna in esercizio.

La trazione elettrica ferroviaria venne adottata in seguito ai numerosi e riusciti esperimenti iniziati nel periodo precedente alla 1° Guerra Mondiale, protrattisi anche durante l'emergenza bellica.<sup>158</sup>

Il sistema di trazione elettrica sperimentato e adottato in Italia durante la fase pionieristica fu quello a Corrente Alternata Trifase, sistema che tuttavia non fu affatto adatto per le alte velocità di marcia, come vedremo in seguito.<sup>159</sup>

---

157. Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma , Editori Riuniti, 1988, pp. 21.

158. BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 20.

159. BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 21.



Durante la prima fase dei programmi di investimento ferroviari per l'elettrificazione, vennero gradualmente elettrificati i tratti ferroviari più importanti e prioritariamente inseriti come urgenti.

Con questo ingente e graduale programma nel passaggio al sistema di trazione elettrica, il paese sul finire degli anni '20 ebbe la maggiore estensione, a livello mondiale, della rete ferroviaria elettrificata.<sup>160</sup>

Il passaggio al sistema di trazione elettrico fu in seguito assai accelerato anche dalle forti pressioni esercitate a livello politico dai grossi gruppi industriali.

Infatti all'epoca della Grande depressione mondiale del 1931 l'intera classe dirigente politica e industriale fu non poco preoccupata dagli effetti devastanti recessivi, soprattutto per quel che riguardò la cronica dipendenza energetica del paese da parte dei paesi esteri.

La trazione ferroviaria elettrica avrebbe quindi permesso un risparmio energetico considerato a quei tempi fenomenale, permettendo inoltre ulteriori economie di scala dovute al fatto che sarebbero stati possibili maggiori carichi di traino, possibilità fino ad allora inusitate.<sup>161</sup>

Ma l'ambizioso programma di elettrificazione attuato soprattutto sulle direttrici fondamentali della rete ferroviaria del Centro - Nord, verso il 1932 mise in difficoltà il Sud dell'Italia.

Infatti l'economia dell'Italia Meridionale, già pesantemente penalizzata dalla crisi mondiale, cadde ulteriormente in depressione perché gli investimenti vennero distolti per ragioni di opportunità politica dalla propria rete ferroviaria, la quale continuò così ancora a essere gestita monopolisticamente in regime di Concessione, e pertanto con profonde inefficienze.<sup>162</sup>

### ***3.6.1. Prima fase della sperimentazione in Italia della Trazione Elettrica ferroviaria***

Analizziamo ora la 1° Fase Sperimentale della trazione elettrica ferroviaria in Italia.

La 1° Fase Sperimentale partì nel 1890 con l'entrata in esercizio della Firenze - Fiesole<sup>163</sup>, prima linea tranviaria in Europa, a cui seguì un'ampia sperimentazione di più sistemi di trazione elettrica a partire dal 1898, fino al 1906 con la scelta della trazione elettrica a CA Trifase.

---

160. Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma, Editori Riuniti, 1988, pp. 21.

161. BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 21.

162. BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 21.

163. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 175 - 177.

Le ferrovie italiane furono tra le prime al mondo ad iniziare esperimenti di trazione elettrica ed, in seguito ai risultati positivi raggiunti, a dotarsi di una vasta elettrificazione della propria rete.

Proprio essendo stata tra i primi paesi al mondo ad applicare la trazione elettrica, l'Italia contribuì in prima linea, e contribuisce tuttora, ad apportare vaste conoscenze tecnologiche in questo campo: la storia mondiale della trazione elettrica ferroviaria pertanto si identificò soprattutto agli albori con quella italiana.<sup>164</sup>

Il nostro paese purtroppo fu da sempre carente di materie prime: tra queste il carbone, combustibile necessario ad alimentare le locomotive a vapore.

Ragion per cui questo minerale dovette essere importato dall'estero con forte appesantimento della bilancia commerciale, anche perché i consumi aumentarono in costante relazione con la crescita del traffico interno.<sup>165</sup>

Ma l'Italia possedeva enormi risorse idriche ancora da sfruttare: si pensò così di impiegare queste preziose risorse per produrre energia elettrica, con appositi alternatori elettrici<sup>166</sup> calettati direttamente su apposite turbine idrauliche mosse da acqua corrente.

Questa energia elettrica, se sfruttata adeguatamente nella trazione ferroviaria, avrebbe potuto sostituire gradatamente la trazione a vapore fino a quel momento preponderante.

Se ciò fosse realmente avvenuto, ed è quello che fattivamente avvenne, l'Italia ne avrebbe tratto un enorme risparmio per le proprie finanze.<sup>167</sup>

Pertanto, il Ministero dei Lavori Pubblici decise di applicare in via sperimentale la trazione elettrica nelle ferrovie.

Codesto dicastero nel 1897, attraverso il controllo di una apposita *Commissione Governativa*, affidò alle due grosse Società Private Ferroviarie Concessionarie *Adriatica e Mediterranea* il compito di effettuare i primi esperimenti di trazione elettrica ferroviaria.

I primi esperimenti di trazione elettrica sulla rete ferroviaria italiana furono intrapresi a partire dal 1898, dopo gli esiti positivi ottenuti con l'elettrificazione a corrente continua con conduttore aereo nel 1890 con l'entrata in esercizio della tratta tranviaria da Firenze a Fiesole.<sup>168</sup>

---

164. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 176.

165. PERINETTI, op. cit., pp. 176.

166. Gli alternatori sono macchine elettriche dinamiche che producono energia elettrica.

167. PERINETTI, op. cit., pp. 176.

168. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 28.

L'applicazione e la prima sperimentazione della trazione elettrica ai trasporti pubblici urbani diede risultati positivi aldilà di ogni più rosea previsione: furono ottenute eccellenti caratteristiche di elasticità, di rendimento, di potenza, e di accelerazione.

Queste eccellenti caratteristiche tecniche si adattarono a pennello alle esigenze del sistema ferroviario, il quale per la particolare natura orografica dell'Italia si trovò da sempre a fare i conti con percorsi particolarmente tortuosi e acclivi.<sup>169</sup>

Gli studi degli ingegneri ferroviari italiani pertanto si concentrarono su questo innovativo tipo di trazione: questi studi diedero pertanto un enorme impulso allo sviluppo dell'elettrificazione ferroviaria italiana.

L'esercizio ferroviario necessitava di mezzi di trazione molto potenti, in grado di trainare convogli lunghi e pesanti fino a lunghe distanze, con la più elevata accelerazione possibile, e con la più elevata velocità di marcia consentita.<sup>170</sup>

Per l'elettrificazione furono sperimentate per la rete ferroviaria italiana tre diverse soluzioni empiriche, esperimenti approntati su linee a scarso traffico.

Il primo scoglio da affrontare nel campo della trazione elettrica ferroviaria fu quello della scelta del sistema di alimentazione: vale a dire tra accumulatori, corrente continua, corrente alternata Trifase.<sup>171</sup>

Furono pertanto effettuati esperimenti per ciascuno dei tre sistemi di alimentazione elettrico.<sup>172</sup>

---

169. L'orografia rappresenta la natura e l'andamento del territorio: collinare, pianeggiante, montuoso, ecc.

170. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 175-177.

171. Secondo la scienza elettrotecnica esistono due tipi di corrente elettrica: la corrente continua (CC.), e la corrente alternata (C.A.).

Nella CC il senso in cui scorre l'energia elettrica in un circuito resta sempre lo stesso, proprio come lo scorrere dell'acqua in un fiume sempre nella stessa direzione. La CC utilizza due soli fili conduttori di linea che portano sempre la stessa polarità, cioè un filo è sempre conduttore positivo, e l'altro è sempre conduttore negativo.

Se invece la corrente che percorre un circuito inverte il proprio senso di scorrimento ad intervalli di tempo esattamente regolari, cioè si alterna, allora si avrà la c.a. Con la CA infatti i due fili conduttori di linea (sempre se trattasi a 1 fase di alternanza solamente, cioè monofase) assumono polarità diverse ad intervalli di tempo regolari, cioè i due fili conduttori sono alternativamente positivi e negativi.

Nella CA questi intervalli di tempo regolari in cui le polarità si invertono vengono denominati periodi, mentre semiperiodi vengono chiamati nel caso di due alternanze di corrente.

Invece il numero di volte in cui queste alternanze di polarità avvengono nel circuito nell'unità di tempo (cioè in 1 secondo) vengono definiti come il numero dei periodi al secondo: questa unità di misura viene chiamata frequenza, e viene misurata in Hz (Hertz). Ad esempio l'alimentazione elettrica in CA monofase, normalmente in uso nelle abitazioni cittadine, con frequenza industriale di 50 Hz e 220 Volt, sta a significare che per 50 volte in 1 secondo la polarità in uno dei due fili conduttori è positiva e per altrettante volte negativa; mentre nell'altro filo la situazione assume di volta in volta polarità opposte.

172. Al fine di comprendere la trattazione dei mini usati nella trazione elettrica, è utile fare riferimento alle unità di misura usate in elettrotecnica.

Innanzitutto il potenziale elettrico viene misurato in Volt, e sta ad indicare, per paragone, ciò che è il livello per i liquidi, la pressione per i gas, e la temperatura per il calore. Nei motori elettrici indica anche la f.e.m. (forza elettromotrice), cioè quella forza che spinge l'energia elettrica da un conduttore ad un altro: per paragone, si può

Una prima soluzione consisteva nell'uso del sistema di alimentazione elettrico ad accumulatori a corrente continua, il quale fu sperimentato con apposite elettromotrici nel 1899 sulla Milano - Monza, e nel 1901 sulla Bologna - San Felice: i risultati furono del tutto deludenti, e pertanto questo progetto fu accantonato dopo pochi anni, sia per i costi eccessivi che per i disservizi estenuanti.<sup>173</sup>

Infatti, le elettromotrici in esercizio su queste linee erano troppo pesanti, essendo costrette a trasportare l'enorme peso degli accumulatori, e quindi anche poco veloci.

Gli accumulatori inoltre furono dotati di scarsa autonomia, e abbisognarono di una lunga ed estenuante ricarica dopo due sole corse di andata e ritorno (circa 50 Km.); inoltre anche la loro manutenzione fu molto onerosa.<sup>174</sup>

La seconda soluzione consisteva nell'uso dell'alimentazione elettrica a corrente continua a 650 Volt trasmessa a mezzo di una terza rotaia aggiuntiva, sperimentata agli inizi del 1901 sulla linea Milano - Varese: il regolare esercizio iniziò il 16/Ottobre/1901.

Nel 1902 pertanto l'elettrificazione venne estesa con questo particolare sistema da Varese fino a Porto Ceresio (linee Varesine).

In questo tipo di trazione ferroviaria a CC i conduttori furono due: un conduttore fu rappresentato dalla terza rotaia isolata dal suolo da cui venne captata la corrente (conduttore positivo), mentre il ritorno di chiusura del circuito di terra fu stabilito con le ruote sull'altro conduttore (conduttore negativo) rappresentato dalle altre due rotaie (ovviamente isolate entrambe dalla terza rotaia).<sup>175</sup>

L'esercizio venne dapprima svolto con elettromotrici, e in seguito all'aumento di traffico anche con locomotori agganciati a normali carrozze ferroviarie.

I risultati ottenuti con questo sistema furono apprezzabili, anche se questa soluzione fu in seguito scartata sia per gli enormi costi di esercizio, e sia per la pericolosità dovuta alla trasmissione dell'energia elettrica su un conduttore scoperto fungente da terza rotaia.<sup>176</sup>

---

pensare al principio dei vasi comunicanti. in cui la pressione tende a portare l'acqua allo stesso livello.

La quantità di corrente che circola nell'unità di tempo (cioè in 1 secondo) rappresenta l'intensità di corrente, e viene misurata in Ampere.

La quantità di lavoro che la corrente è in grado di produrre rappresenta la potenza di una corrente, e viene misurata in Watt. A titolo di confronto si faccia l'esempio di una cascata: per calcolare la potenza disponibile si moltiplica la propria portata d'acqua (in litri al secondo l/s) per l'altezza di caduta. La potenza di corrente per analogia si calcola moltiplicando la f.e.m. per la sua intensità di corrente.

173. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 177; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 28.

174. PERINETTI, op. cit., pp. 177.

175. PERINETTI, op. cit., pp. 177.

176. PERINETTI, op. cit., pp. 177; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 28.

E infine la terza soluzione consistette nella trasmissione dell'energia elettrica su una apposita linea aerea ad alta tensione con il sistema di alimentazione a corrente alternata Trifase a 3.400 Volt - 15 Hz.<sup>177</sup>

Tale soluzione fu sperimentata invece nel 1901 sulla Lecco – Colico - Sondrio, e sulla diramazione Colico - Chiavenna (linee Valtellinesi): il regolare esercizio iniziò il 15/Ottobre/1901.<sup>178</sup>

In questo tipo di trazione ferroviaria a CA Trifase i conduttori erano tre: due erano i conduttori aerei isolati tra di loro, ed usati per la prima fase e la seconda fase; mentre il terzo conduttore, usato per la trasmissione della terza fase, era fisso essendo costituito dalle rotaie.

L'esercizio venne svolto dapprima con elettromotrici, e in seguito, per soddisfare la crescente domanda di trasporto, anche con locomotori agganciati a normali carrozze ferroviarie.

I risultati ottenuti con la terza soluzione diedero risultati incoraggianti, che furono superiori ad ogni possibile aspettativa.

Anche a fronte di problemi tecnici inevitabili, la trazione elettrica a corrente alternata Trifase a 3.400 Volt risultò comunque più economica, e pertanto più redditizia delle due soluzioni precedenti.

Pertanto, la rete ferroviaria italiana fu in seguito elettrificata con la corrente alternata Trifase, sistema preferito e ritenuto dagli studiosi di ingegneria ferroviaria il più adatto a soddisfare le sempre più crescenti esigenze del trasporto ferroviario.<sup>179</sup>

---

177. Possono inoltre aversi CA di tipo bifase quando due diverse CA percorrono sfasate (spostate di 1 periodo tra di loro) gli stessi fili conduttori: in questo caso il periodo per le due correnti inizia ad invalli di tempo diversi. Questo tipo di CA è di scarso impiego nell'uso industriale e civile.

Il tipo di CA più usato per usi industriali, e in piccola parte per le abitazioni civili, è la CA Trifase. In questo caso vi sono tre diverse CA che percorrono i conduttori sfasate (spostate di 1/3 di periodo) l'una dall'altra. La distribuzione della CA Trifase viene erogata in tre diversi fili conduttori, e di volta in volta ognuno di questi fili serve per l'andata di una fase e per il ritorno di chiusura delle altre due fasi. E' opportuno ricordare che nella trazione ferroviaria a CA Trifase due sono i fili conduttori aerei (ovviamente isolati l'uno dall'altro), mentre il terzo conduttore è fisso ed è costituito dalle rotaie attraverso cui il circuito si chiude per mezzo delle ruote dei mezzi di trazione.

178. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 177; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 28.

179. PERINETTI, op. cit., pp. 177; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 29.

### 3.6.1.1. Scelta sperimentale del sistema di alimentazione a CA Corrente Alternata Trifase nella Trazione Elettrica

Come detto, la sperimentazione della trazione elettrica a CA Trifase sulle linee Valtellinesi fu quella che raccolse i maggiori consensi dagli esperti ferroviari.

La CA possiede molti vantaggi di tipo tecnico: innanzitutto può essere distribuita facilmente con fili conduttori di sezione assai ridotta, con potenziali di tensione anche molto alti, e con minime dispersioni di energia.

Inoltre la CA può essere fruita facilmente, con una estrema versatilità, per i vari impieghi richiesti dall'utenza finale<sup>180</sup>, essendo di facile applicabilità l'abbassamento alle tensioni desiderate con i trasformatori.<sup>181</sup>

Ma anche tale sistema durante le lunghe applicazioni pratiche presentò, oltre ai vantaggi tecnici, anche parecchie ombre che gli esperti puntualmente non mancarono di mettere subito in risalto.<sup>182</sup>

Nella trazione elettrica a CA Trifase, come detto, l'energia elettrica veniva distribuita tramite due fili conduttori aerei isolati tra di loro, e un terzo conduttore fisso costituito dal circuito di chiusura delle rotaie.

Orbene la linea aerea a due fili conduttori separati aveva parecchia difficoltà a svilupparsi in prossimità dei tragitti afferenti agli scambi dei binari, nelle stazioni, e negli scali merci: cioè in tutte quelle situazioni in cui vi era un'interruzione di continuità delle prese di contatto aeree.<sup>183</sup>

Un altro problema che i tecnici evidenziarono fu quello della trasmissione del movimento dai motori agli assi dei mezzi di trazione: per risolvere questo problema si dovettero attuare degli accorgimenti molto sofisticati e costosi.<sup>184</sup>

Altri problemi tecnici insorsero a riguardo della costruzione e installazione degli apparati di captazione della corrente sui locomotori, vale a dire gli archetti per la presa di corrente.<sup>185</sup>

Altro grave limite tecnico fu imposto dall'impiego forzoso di un potenziale di tensione sufficientemente alto da poter permettere ai mezzi di trazione di trainare convogli lunghi e pesanti.

---

180. Nel qual caso i motori elettrici dei locomotori per la trazione.

181. I trasformatori sono apposite macchine elettriche statiche che trasformano il valore della tensione della C.A., elevandolo, od abbassandolo a seconda delle esigenze.

182. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 178.

183. PERINETTI, op. cit., pp. 178.

184. PERINETTI, op. cit., pp. 178.

185. Altrimenti denominati pantografi o trolley.

Ma al contempo un potenziale di tensione di grandezza tale anche da non creare problemi tecnici in caso di cortocircuiti fortuiti.<sup>186</sup>

Inoltre vi fu, almeno agli inizi, l'impossibilità tecnica per la trazione ferroviaria di utilizzare la CA Trifase con la normale frequenza industriale di 50 Hz, frequenza considerata per quei tempi troppo alta per i motori dei mezzi di trazione.<sup>187</sup>

Tutti questi problemi tecnici durante la sperimentazione vennero agevolmente risolti sia per la linea aerea, sia per i mezzi di trazione.

Fu pertanto utilizzata la CA Trifase a 3.400 Volt e frequenza di 15 Hz.<sup>188</sup>

Con tali caratteristiche tecniche l'esperimento di trazione elettrica sulle linee Valtellinesi fu condotto in porto nel 1901 con risultati talmente eccellenti, tanto che negli anni a seguire l'*Alta Dirigenza* dell'Amministrazione delle FS decise di estendere l'elettrificazione della rete ferroviaria italiana con tale sistema.<sup>189</sup>

### ***3.6.2. Seconda fase dell'estensione dell'elettrificazione sulla rete ferroviaria principale con il sistema a CA Trifase***

Analizziamo ora la 2° Fase della trazione elettrica ferroviaria in Italia.

La 2° Fase della trazione elettrica a CA Trifase prese inizio nel 1906 con l'attuazione del Programma Quinquennale di elettrificazione della rete ferroviaria italiana, e si concluse nel 1921 con l'estensione della elettrificazione alla rete ferroviaria principale.

Pertanto la scelta del sistema di trazione elettrica fu quella della CA Trifase.

Nel successivo futuro però questo sistema di trazione elettrica, contrariamente ai propositi iniziali, fu anche per assurdo l'ostacolo primario al diffondersi della elettrificazione su vasta scala della rete ferroviaria italiana.

Infatti i vantaggi, in seguito, si dimostrarono assai labili rispetto ai costi elevatissimi sostenuti per gli impianti fissi di produzione e trasformazione dell'energia: questo portò il sistema Trifase a CA ad operare con scarsi risultati economici.<sup>190</sup>

---

186. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 178.

187. PERINETTI, op. cit., pp. 178.

188. La cosiddetta frequenza ferroviaria.

189. PERINETTI, op. cit., pp. 178.

190. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 29; sullo stesso argomento Cfr. anche Mario LORIA, *Storia della trazione elettrica ferroviaria in Italia*, Firenze, Giunti-Barbèra, 1971, pp.

Un corposo programma quinquennale, consistente nell'elettificazione di gran parte della rete ferroviaria dell'Italia Settentrionale, venne messo in cantiere a partire dal 1906 dalla neonata Amministrazione delle FS.

Inizialmente con queste realizzazioni innovative vennero consentite maggiori velocità nella marcia dei treni, possibilità di maggiori carichi di traino, soprattutto sulle linee a forte pendenza: venne così raggiunta una maggiore economia nei costi di esercizio e nel servizio offerto.<sup>191</sup>

Con queste ben determinate caratteristiche tecniche di 3.400 Volt-15 Hz del sistema di alimentazione a CA Trifase pertanto venne elettrificata la prima linea ferroviaria in Italia: la linea ferroviaria Genova Sampierdarena - Busalla - Ronco nel 1907, e la diramazione per Mignanego - Ronco nel 1916 (le due linee dei Giovi).<sup>192</sup>

Prima dell'entrata in esercizio della trazione elettrica queste due linee furono oberate dal traffico proveniente dal porto di Genova, oltre che dotate di una pendenza assai rilevante del 36 per mille, pendenza che difficilmente consentì il traino di convogli lunghi e pesanti.

Con questa innovazione tecnologica le due linee dei Giovi furono in grado addirittura di quadruplicare il traffico ferroviario proveniente dal porto di Genova, con rivoluzionari e potenti locomotori elettrici costruiti ex-novo per tale sistema.

Con la trazione elettrica furono smaltiti oltre 3.000 carri merci, mentre precedentemente con la sola trazione a vapore vennero smaltiti circa 800 carri merci.<sup>193</sup>

Vennero in seguito elettrificate altre tratte ferroviarie del sistema Ligure - Piemontese, e tra queste anche quelle in stretta comunicazione con la Toscana.

Nel 1914 venne elettrificata la linea Lecco - Monza; mentre nel 1915 fu la volta della linea Bussoleno - Modane.

Nel 1916 venne elettrificata anche la linea Sampierdarena - Savona, e la linea Savona - Ceva.<sup>194</sup>

Pertanto la trazione elettrica venne estesa sulle fondamentali tratte da Modane a Livorno nel 1926 (attraverso il traforo del Frejus, per Torino, Alessandria, Genova, e Pisa).

Vennero elettrificate inoltre la Bologna - Pistoia - Firenze nel 1927 (Linea Porrettana), e la linea Bolzano - Brennero nel 1929 (linea del Brennero).<sup>195</sup>

---

191. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905-1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 29.

192. GIUNTINI, op. cit., pp. 29; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 178.

193. PERINETTI, op. cit., pp. 178.

194. GIUNTINI, op. cit., pp. 30.



Scorrendo i dati statistici, fino alla data del 30/Giugno/1914 la rete ferroviaria italiana fu composta di soli 300 Km di linee elettrificate.

Durante la 1° Guerra Mondiale il sistema di trazione elettrica a CA Trifase a bassa frequenza venne ulteriormente collaudato e perfezionato, ottenendo così apprezzabili risultati.

Mentre nel 1920 la rete ferroviaria elettrificata arrivò ad una consistenza di circa 460 Km: per cui l'Italia si pose ai vertici dei paesi europei per estensione della elettrificazione ferroviaria.

Con queste prime linee elettrificate tra il 1920 e il 1921 la rete ferroviaria italiana elettrificata pertanto si estese fino a 768 Km.<sup>196</sup>

Alla fine del 1921 la rete ferroviaria italiana arrivò ad una consistenza di circa 807 Km di linee elettrificate in esercizio.<sup>197</sup>

Per sperimentare altre soluzioni vennero poi adottati con l'accumulo di esperienza ulteriori miglioramenti tecnologici: pertanto la tensione in linea venne elevata da 3.400 a 3.600 Volt; ed inoltre venne elevata anche la frequenza da 15 a 16,7 Hz.

Grazie ai successi conseguiti con l'elettrificazione nel contempo vennero anche progettati e costruiti nuovi e più versatili tipi di locomotori estremamente innovativi adatti, a seconda delle esigenze, a determinate tipologie di traffico.<sup>198</sup>

### *3.6.2.1. Gravi problemi tecnici irrisolti emersi con la Trazione Elettrica a CA Trifase*

La trazione elettrica a CA Trifase evidenziò negli anni a seguire altri gravi problemi tecnici, un po' sottovalutati nella precedente fase pionieristica.

I mezzi di trazione originariamente furono dotati di enormi motori che trasmettevano, con appositi organi meccanici denominati *bielle*, il movimento sull'asse delle ruote, essendone impossibile la trasmissione diretta.

Essendo impossibile la trasmissione diretta del movimento alle ruote, ne risultò pertanto una consistente dispersione di potenza motrice, e di concerto una diminuzione nella velocità massima consentita: velocità che agli inizi del XX° secolo arrivò alla considerevole entità di circa 100 Km/h.

---

195. PERINETTI, op. cit., pp. 179.

196. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 179.

197. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 30.

198. PERINETTI, op. cit., pp. 179; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 30.

Tale velocità massima però risultò del tutto insufficiente, soprattutto a partire dai primi anni '30: basti pensare che molte nazioni europee intrapresero in questo periodo storico dei corpi programmi di investimento per la costruzione di locomotive più leggere e più veloci, per aumentare così la velocità di marcia, anche a seguito di costruzioni di linee con standard tecnologici più elevati.<sup>199</sup>

Altro grosso problema, che in seguito evidenziò l'insufficienza della trazione elettrica a CA Trifase, fu quello relativo alla rigidità delle possibili velocità di marcia consentite dai mezzi di trazione.

Infatti questi mezzi di trazione, costruiti appositamente con motori per la CA Trifase, potevano, a seconda del tipo e della potenza per cui erano stati costruiti, mantenere velocità di marcia fisse di 37,5 - 50 - 75 - 100 Km/h: per le caratteristiche proprie di costruzione non fu pertanto possibile mantenere velocità di marcia intermedie a questi valori.

Questo svantaggio fu assai evidente laddove c'era l'impossibilità pratica di percorrere tratti di linea la cui velocità massima consentita fosse stata posta a livelli intermedi a quelli delle velocità fisse tenute dai mezzi di trazione, e non pertanto esattamente uguali.<sup>200</sup>

Ne risultarono pertanto tempi di percorrenza assai più lunghi del previsto, a causa dei limiti tecnici imposti ora dalla velocità massima consentita dalla linea ferroviaria da percorrere, ed ora dalla rigidità delle velocità di marcia dei locomotori.<sup>201</sup>

L'evoluzione impressa dalla spinta tecnologica consentì il superamento di questi problemi tecnici solamente a partire dai primi anni '30, con l'adozione della trazione elettrica a corrente continua CC, con l'utilizzo di appositi mezzi di trazione.

Intorno al 1930 quindi, data l'irrisolvibilità dei gravi problemi tecnici menzionati qui sopra, il sistema a trazione elettrica a CA Trifase venne gradualmente accantonato; nel contempo il vasto programma di elettrificazione della rete italiana venne gradualmente e progressivamente intrapreso, finanche ai giorni nostri, col sistema a CC.

Le residuali linee esercitate con la trazione elettrica a CA Trifase vennero così gradualmente riconvertite, fino a ridosso degli anni '70, col sistema di alimentazione a CC.<sup>202</sup>

---

199. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 179.

200. A titolo di esempio, un tratto di linea la cui velocità massima consentita fosse stata di 95 Km/h, doveva essere percorsa dal locomotore alla velocità fissa di 75 Km/h e non di 100 Km/h, non essendo consentito di percorrere i tratti di linea a velocità superiori a quella consentite.

201. PERINETTI, op. cit., pp. 180.

202. PERINETTI, op. cit., pp. 180.

### 3.6.2.2. *Il rivoluzionario esperimento di Trazione Elettrica a CA Trifase sulla linea Roma - Sulmona*

Per cercare di trovare rimedio ai problemi emersi con la CA Trifase, venne condotto nel 1927 un ambizioso esperimento di trazione elettrica sulla linea Roma – Avezzano - Sulmona: fu senza dubbio l'ultimo tentativo sperimentale di un certo spessore condotto in porto con tale sistema di alimentazione, prima di passare totalmente alla sostituzione e riconversione delle linee a CA Trifase con quelle col sistema di alimentazione a CC.<sup>203</sup>

A titolo sperimentale, su questa linea venne adottato il sistema di alimentazione elettrico a CA Trifase a ben 10.000 Volt, e non più a 3.400 Volt: tale elevazione della tensione di linea fu possibile grazie agli apporti scientifici maturati nei lunghi e proficui anni di studi ed esperienze pratiche in materia, sia nazionali che straniere.

Altra innovazione rivoluzionaria per quei tempi fu l'adozione anche per la trazione ferroviaria della normale *Frequenza Industriale* di 50 Hz, anziché di quella a 15 Hz, e a 16,7 Hz in seguito: la tecnologia maturata in questo periodo storico rese così possibile l'interconnessione, tramite appositi apparati elettrici, della normale rete di distribuzione elettrica civile ed industriale con l'apposita rete di alimentazione elettrica ferroviaria.<sup>204</sup>

L'esperimento diede dei buoni risultati, ma non ritenuti così tali da superare gli enormi vantaggi offerti dal sistema di trazione a CC, la cui adozione fu ormai decisa dai tecnici e dall'*Alta Dirigenza dell'Amministrazione delle FS* per il futuro del trasporto ferroviario italiano.<sup>205</sup>

Gli esperimenti su tale linea, anche adottando ulteriori varianti tecnologiche, continuarono anche durante la 2° Guerra Mondiale, fino a che questa tratta ferroviaria venne irrimediabilmente danneggiata dai bombardamenti aerei nemici.

Al termine del 2° conflitto mondiale pertanto, in sede di ripristino e di ricostruzione della linea Roma – Avezzano - Sulmona, venne decisa la riconversione *ex-novo* per la trazione elettrica col sistema di alimentazione a CC.<sup>206</sup>

---

203. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 180.

204. PERINETTI, op. cit., pp. 180.

205. PERINETTI, op. cit., pp. 180.

206. PERINETTI, op. cit., pp. 180.

### ***3.6.3. Terza fase della Trazione Elettrica: dismissione della CA Trifase, ed adozione del rivoluzionario sistema a Corrente Continua CC***

Il 1921 rappresentò la chiusura della prima fase della elettrificazione della rete ferroviaria italiana: l'elettrificazione fu così estesa nella maggior parte del territorio dell'Italia Settentrionale, soprattutto sul versante ligure - piemontese.

Il territorio dell'Italia Centro-Meridionale fu invece messo da parte, a causa dei malcontenti politico-sociali che scongiurarono apertamente l'attuazione di nuovi investimenti.<sup>207</sup>

Chiusa la seconda fase nel 1921, a partire dal 1922 si aprì la 3° Fase dell'Elettrificazione con la pubblicazione, ad opera del *Ministro dei Lavori Pubblici* MICHELI, della *Relazione sulla elettrificazione delle Ferrovie dello Stato in Italia*.

Con questa relazione, l'elettrificazione della rete ferroviaria italiana divenne un obiettivo prioritario per il Governo Fascista.<sup>208</sup>

A partire dai primi anni '30 la CA Trifase venne accantonata, e al suo posto venne adottata la trazione elettrica a CC.

Dopo la parentesi bellica, a partire dal 1945 venne ripreso con più vigore il programma di elettrificazione a CC della rete ferroviaria italiana, programma che ebbe la sua più forte intensità negli anni '60 con l'adozione dei *Piani di investimento e riammodernamento ferroviari*: e tuttora l'Italia dispone, a livello mondiale, della maggior percentuale di rete elettrificata sul totale della rete in esercizio.

Durante il Regime Fascista venne comunque completato il programma di elettrificazione a CA Trifase intrapreso nella fase politica precedente: pertanto vennero elettrificate nel 1926 la linea Genova - Livorno, nel 1927 la linea Porrettana, e nel 1928 la Napoli - Foggia.<sup>209</sup>

La CC fu ampiamente sperimentata nella fase pionieristica della trazione elettrica.

Tale sistema di alimentazione, come detto, fu sperimentato nel 1901 sulle linee Valtellinesi (Milano - Varese, e diramazione Varese - Porto Ceresio): tale linea fu elettrificata sperimentalmente a CC con una tensione di 650 Volt.

Su tale linea le locomotive e le elettromotrici captavano l'energia elettrica da una terza rotaia isolata dal suolo<sup>210</sup>, mentre il circuito elettrico di ritorno di terra si chiudeva attraverso le ruote

---

207. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 30.

208. GIUNTINI, op. cit., pp. 30.

209. GIUNTINI, op. cit., pp. 30.

210. Con polarità positiva.

del mezzo di trazione sulle altre due rotaie principali, ovviamente isolate dalla terza rotaia, ma in contatto col suolo.<sup>211</sup>

Quindi con tale sistema di alimentazione elettrica a CC la corrente veniva prelevata e chiusa attraverso le tre rotaie, senza dunque una conduttura aerea.<sup>212</sup>

Pertanto nel 1920 sulla linea Torino - Lanzo - Ceres venne condotto un primo tentativo sperimentale adottando la trazione elettrica a CC a 4.000 Volt, la cui captazione dell'energia elettrica avveniva tramite un filo conduttore aereo<sup>213</sup>, mentre la chiusura del circuito elettrico di ritorno avveniva sempre, come nell'esperimento precedente, sulle due rotaie in diretto contatto col suolo.

Una tensione così alta della linea di contatto venne adottata per permettere ai motori di trazione, con la loro potenza resa, la trazionabilità di convogli molto lunghi e pesanti.<sup>214</sup>

Ma il primo vero e significativo esperimento effettuato col sistema di trazione elettrica a CC sempre col filo conduttore aereo, alla tensione di 3.000 Volt, fu approntato nel 1928 dai tecnici ferroviari dell'Amministrazione delle FS sulla linea Benevento - Foggia.

La validità dell'esperimento fu suggellata dagli ottimi risultati ottenuti, risultati talmente superiori alle aspettative che indussero i dirigenti ferroviari ad accantonare definitivamente la CA Trifase per sostituirla con le nuove elettrificazioni a CC.<sup>215</sup>

Con il nuovo sistema di trazione elettrica a CC vennero dapprima elettrificate a partire dagli anni '30 le tratte ferroviarie poste a Sud della trasversale Pisa – Firenze - Faenza; e in seguito furono elettrificate gradualmente quelle tratte poste a Nord della suddetta trasversale.

Questo differimento temporale nella esecuzione delle elettrificazioni venne imposto perché inizialmente i due sistemi di trazione elettrica (CA Trifase, e CC.) coabitarono su molte tratte contigue, e tale coesistenza fu fonte di numerosi intoppi tecnici per il traffico ferroviario, con conseguenti perditempo.<sup>216</sup>

Molti investimenti furono destinati alla estensione della elettrificazione a corrente continua della rete ferroviaria italiana: basti pensare che la lunga tratta da Milano a Reggio Calabria venne elettrificata completamente nel 1937.<sup>217</sup>

---

211. Circuito di terra, e quindi con polarità negativa.

212. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 181.

213. E non più quindi col conduttore scoperto fungente da terza rotaia, il che si era rivelato assai pericoloso per l'incolumità delle persone.

214. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 181.

215. PERINETTI, op. cit., pp. 181.

216. PERINETTI, op. cit., pp. 181.

217. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33.

Il *Ministro delle Comunicazioni* Stefano BENNI, in carica dal Gennaio del 1935 fino all'Ottobre del 1939, accelerò in modo imponente il programma di elettrificazione della rete ferroviaria italiana.

Con l'elettrificazione il *Ministro delle Comunicazioni* BENNI si prefisse di ridurre notevolmente i costi di esercizio, aumentando la velocità dei treni, avendo al contempo la possibilità di trainare maggiori carichi di trasporto.

BENNI si rese perfettamente conto che il trasporto automobilistico avrebbe dilagato di lì a poco: l'unico modo per contrastare questa ascesa inarrestabile fu quello di aumentare la *Velocità Assoluta e Commerciale* dei treni rispetto alle automobili, aumento possibile solo grazie alla elettrificazione su larga scala della rete ferroviaria italiana.<sup>218</sup>

Durante il Fascismo vennero realizzati mezzi di trazione assai innovativi e veloci, e inoltre fu adeguatamente sviluppata l'edilizia ferroviaria negli impianti fissi e nelle stazioni ferroviarie.

Si andò così con le scelte politiche del *Ministro delle Comunicazioni* BENNI verso una drastica trasformazione del trasporto ferroviario, trasformazione però intesa solamente in senso tecnologico, resa necessaria per contrastare la concorrenza del trasporto su gomma.<sup>219</sup>

La 2° Guerra Mondiale però interruppe bruscamente l'ambizioso programma di elettrificazione della rete ferroviaria italiana: gli eventi bellici portarono alla distruzione completa di Km 5.000 di linee elettrificate, e Km 10.000 di linee di contatto aeree (costituenti circa il 90 % del totale delle linee elettrificate).<sup>220</sup>

Arrivati tragicamente al termine del 2° conflitto mondiale, il programma di elettrificazione della rete ferroviaria italiana venne ripreso totalmente e con più vigore: le nuove elettrificazioni vennero pertanto effettuate col sistema di alimentazione a CC, mentre le residuali linee funzionanti con la CA Trifase, risparmiate dalla guerra, vennero riconvertite gradualmente secondo il nuovo sistema di alimentazione elettrica.<sup>221</sup>

### *3.6.3.1. Vantaggi e svantaggi tecnici ed economici offerti dal sistema di trazione elettrica a Corrente Continua CC, rispetto ad altri sistemi di trazione*

La trazione elettrica a CC, come detto, consente l'utilizzo della corrente prodotta dalle centrali idroelettriche di cui il nostro paese è assai ricco, con conseguenti risparmi

---

218. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 97.

219. COLETTI, op. cit., pp. 97.

220. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974., pag.182.

221. PERINETTI, op. cit., pp. 182.

nell'accaparramento delle fonti di energia: questo fatto da solo è sufficiente a spiegare perché durante il Fascismo si puntò all'estensione della elettrificazione sulla rete ferroviaria italiana.<sup>222</sup>

Ma il grande vantaggio della trazione elettrica a CC risiede nella enorme facilità con cui è possibile graduare la velocità di marcia, da 0 Km/h fino al valore massimo consentito: contrariamente quindi alla trazione elettrica a CA Trifase, dove erano possibili tecnicamente solo poche e fisse velocità di marcia.<sup>223</sup>

Altro vantaggio delle locomotive elettriche a CC risiede nelle maggiori velocità di marcia consentite, potendosi toccare anche valori molto alti, nonché nella enorme accelerazione impressa durante la marcia: tutti questi vantaggi tecnici consentono tempi di percorrenza assai più ridotti.<sup>224</sup>

Inoltre con la trazione a CC l'alimentazione elettrica viene distribuita tramite un unico filo conduttore aereo (conduttore positivo), mentre la chiusura del circuito elettrico di terra avviene tramite le due rotaie (conduttore negativo): quindi un'enorme semplicità dell'attrezzatura aerea per la CC rispetto a quella utilizzata per la CA Trifase.<sup>225</sup>

Per contro però, l'alimentazione elettrica a CC necessita, ad una distanza massima di 40 Km l'una dall'altra, di sottostazioni elettriche di trasformazione e conversione lungo tutto la linea ferroviaria.

Questi accorgimenti tecnici sono resi necessari per evitare grosse dispersioni di energia sulle prese di contatto aeree, che renderebbero assai difficoltosa la trazionabilità di più convogli inoltrati sullo stesso tratto di linea.<sup>226</sup>

La locomotiva a vapore aveva, come detto, un *Rendimento* assai scarso attestato attorno al 10 %.<sup>227</sup>

---

222. PERINETTI, op. cit., pp. 183.

223. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 181.

224. PERINETTI, op. cit., pp. 182.

225. Nella CC è necessario pertanto un solo trolley per la captazione dell'alimentazione elettrica, mentre per la CA Trifase erano necessari due trolley ovviamente isolati tra di loro.

226. Le sottostazioni di trasformazione e conversione operano l'adeguamento e la conversione della CA in CC (prodotta dalle centrali elettriche, e distribuita sul territorio con determinati valori di tensione attraverso gli elettrodotti civili ed industriali ad altissima tensione, in epoca moderna fino a 132 Kvolt, ed anche ben oltre), al valore di tensione desiderato per lo specifico utilizzo. Questa operazione di adeguamento dei valori di tensione in CA (elevazione o abbassamento della tensione, a seconda dei casi) viene effettuata dapprima con l'adozione di apposite macchine elettriche statiche denominate trasformatori, che trasformano la tensione ai valori di tensione desiderati. In seguito tale CA di utilizzo, trasformata come detto nei valori desiderati dalla rete di distribuzione, viene convertita all'uso nei valori desiderati in CC con l'uso di sofisticati apparati elettrici di conversione denominati mutatori a vapori di mercurio (e solo più recentemente con i raddrizzatori statici al silicio). Questa operazione di trasformazione e conversione dell'energia elettrica è assai vantaggiosa in termini di costi fissi, in quanto questi apparati elettrici necessitano di manutenzione assai ridotta. Inoltre, dal punto di vista energetico il vantaggio si accresce perché queste particolari operazioni dissipano poca energia elettrica.

Nei mezzi di trazione elettrici a CC invece tale rendimento raggiunge circa il 55 %, tenuto conto anche delle dispersioni dell'energia elettrica dalle fonti di produzione, al trasporto con i fili conduttori in linea, e infine dell'assorbimento dei motori elettrici.<sup>228</sup>

Quindi, per i mezzi di trazione elettrici a CC il Rendimento è quasi sei volte superiore a quello delle locomotive a vapore: ciò significa che la locomotiva elettrica ha un vantaggio energetico superiore.

Questo vantaggio energetico è reso possibile anche perché la locomotiva elettrica è per propria costituzione molto più leggera: ciò sta a significare che, a parità di prestazioni con una locomotiva a vapore, vi è molto meno usura al contatto delle rotaie, nonché su ponti, viadotti, e altre strutture portanti delle linee ferroviarie necessitanti di ordinaria e periodica manutenzione.

Inoltre, le locomotive elettriche necessitano di manutenzione assai più ridotta delle vaporiere, e quindi il loro utilizzo è più intenso permettendo così l'effettuazione di molti più chilometri.<sup>229</sup>

Bisogna però tenere conto che la trazione elettrica ha anche grossi costi fissi, legati soprattutto all'impiego di sofisticati impianti fissi.

Tra questi impianti fissi vanno annoverati le centrali di produzione elettrica, le linee aeree di alimentazione elettrica, le sottostazioni elettriche di trasformazione e conversione, e le linee di contatto sopra i binari per la presa di corrente dei mezzi di trazione.<sup>230</sup>

La trazione elettrica pertanto, dati questi costi rilevanti sostenuti per la costruzione, il mantenimento, e la manutenzione delle infrastrutture fisse, risulta economicamente conveniente e fattibile su quelle linee della rete ferroviaria in cui viene svolto un traffico intenso: tali costi infatti vengono ammortizzati laddove vi è un'alta frequentazione di treni, ove ovviamente vi sono anche maggiori ritorni economici.<sup>231</sup>

Per le linee a scarso traffico invece la trazione elettrica risulterebbe economicamente deleteria, a causa della rilevanza dei costi fissi non controbilanciati dagli scarsi introiti provenienti dalla circolazione di pochi e mal frequentati convogli.

---

227. Il rendimento di una macchina, in generale, indica il rapporto energetico esistente tra l'energia assorbita in Calorie, e la potenza effettivamente resa come Lavoro. Tanto più questo rapporto si avvicina all'unità, e tanto più è grande il rendimento, e quindi tanto più è conveniente energeticamente una macchina generica.

228. PERINETTI, op. cit., pp. 182.

229. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 182.

230. PERINETTI, op. cit., pp. 183.

231. PERINETTI, op. cit., pp. 183.



Su queste linee a scarso traffico pertanto fu, ed è tuttora, di gran lunga economicamente conveniente la Trazione Diesel<sup>232</sup> (e a vapore dove questa risultava ovviamente al tempo ancora in uso): questa regola della convenienza economica sul tipo di trazione da adottare per una determinata tratta ferroviaria, fu durante il Fascismo messa concretamente in pratica.<sup>233</sup>

Per espandere quindi ulteriormente l'elettrificazione bisognò ponderare minuziosamente la convenienza, in termini di ritorno economico, sulla presenza dei rilevanti costi fissi.<sup>234</sup>

#### ***3.6.4. Statistiche dell'estensione dell'elettrificazione in Italia***

L'elettrificazione fu la chiave di volta fondamentale per il miglioramento del trasporto ferroviario, per la possibilità di maggiori carichi nei convogli, e per il minor tempo impiegato per il tragitto a causa della maggiore velocità di marcia possibile.

Scorrendo i dati statistici, nel 1928 nel territorio italiano furono in esercizio ben 2.799 Km di linee elettrificate, raggiungendo così in Europa il record nella estensione della rete ferroviaria elettrificata.

La grave crisi economica del 1931 rallentò vistosamente i programmi di elettrificazione della rete ferroviaria italiana.<sup>235</sup>

Nel frattempo l'estensione della elettrificazione nella rete ferroviaria italiana raggiunse i 1.456 Km al 30 di Giugno del 1933.

Pertanto nel 1937 sulla rete ferroviaria italiana, costituita da poco più di 16.000 Km, furono in esercizio circa 4.000 Km di linee elettrificate.

Nel 1939 furono in esercizio nel territorio italiano circa 5.160 Km di linee elettrificate: di questo totale solo il 44 % fu in esercizio col sistema a Corrente Alternata Trifase, mentre ben il 66 % fu esercitato con il nuovo sistema a Corrente Continua a 4.000 Volt.<sup>236</sup>

---

232. Nel trasporto ferroviario esistono tre tipi di trazione:

a) la trazione a vapore, usata nella fase pionieristica e gradualmente dismessa fino agli inizi del 1970;  
b) la trazione elettrica nelle sue varie versioni, usata come visto prima dagli inizi del corrente secolo. Tale tipo di trazione è attualmente la più utilizzata nel sistema ferroviario italiano;  
c) la trazione termica diesel, utilizzata soprattutto a partire dalla metà degli anni '40 sulle linee a scarso traffico, e tuttora in auge. Tale tipo di trazione fu anch'essa sperimentata e sviluppata durante la fase finale innovativa del Fascismo.

233. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 183.

234. PERINETTI, op. cit., pp. 183.

235. Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 30.

236. GIUNTINI, op. cit., pp. 30.

Osservando sempre le statistiche del nostro paese, nel 1974 la rete elettrificata costituiva circa il 50 % del totale della rete in esercizio: vi è da rilevare però che su questo 50 % veniva effettuato circa l'85 % dell'intero traffico ferroviario circolante su tutta la rete per esteso.

### **3.7. La partecipazione italiana alla 2° Guerra Mondiale: coinvolgimento bellico delle FS**

Come detto, negli anni iniziali in cui si instaurò il Fascismo si ebbe una forte ripresa nel trasporto ferroviario; ma sul finire degli anni '30 le Ferrovie dello Stato arrancarono in grosse nuove difficoltà finanziarie.

Il Fascismo concluse il proprio Ventennio politico in modo disastroso con la sconfitta nella 2° Guerra Mondiale: in questi frangenti bellici, le Ferrovie dello Stato stimarono in circa il 60 % la quota del proprio patrimonio ferroviario distrutto.<sup>237</sup>

Nel Maggio del 1931, come detto precedentemente, fu insediato come nuovo *Direttore Generale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* l'ingegnere Luigi VELANI.

VELANI ricoprì questa carica fino al Settembre del 1943 in pieno conflitto mondiale, fin quando MUSSOLINI fu destituito dal potere: in seguito avvenne la suddivisione della *Direzione Generale delle FS* nelle nuove due *Direzioni Ferroviarie di Verona e di Salerno*.

Con la Direzione Generale di VELANI le Ferrovie dello Stato, dal punto di vista tecnologico, si evolsero notevolmente, e raggiunsero una posizione di primo piano in campo mondiale nei sistemi di trasporto terrestri, sia pure con la concorrenza del dilagante trasporto su gomma.

Dal punto di vista invece della situazione contabile aziendale, i risultati non furono poi così incoraggianti: infatti, i conti finanziari peggiorarono ancora più drasticamente durante la gestione di VELANI.<sup>238</sup>

Si arrivò così a ridosso della catastrofe umana della 2° Guerra Mondiale.

La 2° Guerra Mondiale si innescò dapprima con l'invasione territoriale della Cecoslovacchia (il 15 di Marzo del 1939) da parte delle truppe tedesche naziste; a cui fece seguito, sempre ad opera della Germania, l'invasione della Polonia (il giorno 1 di Settembre del 1939).

Si arrivò così alla dichiarazione di guerra tedesca il 3 di Settembre del 1939 contro l'Inghilterra e la Francia, che sancì l'apertura ufficiale delle ostilità nella 2° Guerra Mondiale.<sup>239</sup>

---

237. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 24.

238. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 97.

Fece subito seguito l'invasione italiana dell'Albania alla fine di Settembre del 1939.

A seguito di questi tragici eventi internazionali, anche il traffico ferroviario internazionale ne risentì profondamente.

All'inizio di questi tragici episodi bellici comunque la rete ferroviaria italiana non ebbe alcun contraccolpo negativo sul proprio traffico interno: tra l'altro, anche la situazione contabile aziendale dell'Amministrazione delle FS non subì interferenze avvertibili.

Ma ben presto la situazione internazionale mutò, e anche nel nostro paese le risorse economiche cominciarono drasticamente a scemare: di conseguenza, anche i consumi subirono una profonda depressione.

E subirono giocoforza una drastica riduzione anche le attività interne civili e commerciali: al contempo, anche le Ferrovie dello Stato con la propria organizzazione non rimasero indenni da questi traumatici eventi.<sup>240</sup>

Passeremo ora in rassegna gli ultimi avvenimenti storici a ridosso della 2° Guerra Mondiale.

### ***3.7.1. Celebrazione fascista nell'Ottobre 1939 del 1° Centenario delle ferrovie italiane (1839 - 1939)***

Sul finire degli anni '30 cominciarono ad avvertirsi i primi segni premonitori della imminente catastrofe umana della 2° Guerra Mondiale.

Come detto, negli anni '30 si assistette al perdurante sfascio finanziario dell'Amministrazione delle FS.

Anche allo scopo di mascherare la reale situazione delle ferrovie statali, in un andirivieni di turbolenti avvenimenti politici e bellici, nell'Ottobre del 1939 l'Amministrazione delle FS, per conto del Governo Fascista, celebrò il *1° Centenario delle ferrovie italiane* (dalla inaugurazione nell'Ottobre del 1839 della prima linea italiana Napoli - Portici), allestendo nella capitale una imponente esposizione di vario materiale ferroviario (materiale rotabile, per la trazione, ecc.), e tutto quanto di tecnologico potesse esaltare e rinverdire i fasti del regime.

Questa enorme manifestazione propagandistica del Regime ebbe risonanza mondiale, per lo sbandieramento di tecnologie ferroviarie avanzatissime: il Regime volle così mostrare l'illusoria efficienza ineguagliabile dell'Italia Fascista nei confronti dei paesi stranieri.<sup>241</sup>

---

239. COLETTI, op. cit., pp. 98.

240. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 98.

241. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 211; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33

Con una consistenza infrastrutturale siffatta, nel 1939 le ferrovie italiane arrivarono a celebrare il 1° Centenario di vita (1839-1939).

La consistenza totale della rete ferroviaria italiana di 22.920 Km fu così suddivisa sul finire del 1939:

16.981 Km gestiti dallo Stato con le FS;

mentre i restanti 6.039 Km, gestiti da Società Private in Regime di Concessione.<sup>242</sup>

Per quel che riguarda le infrastrutture fisse, la situazione prebellica al 1939 fu la seguente:

78 Km di ponti in ferro, 242 ponti in muratura e in cemento armato, 910 Km di gallerie, 155.000 Km di linee telegrafiche e telefoniche, 10.177 fabbricati di esercizio (stazioni, depositi, ecc.), 16.266 fabbricati alloggi.<sup>243</sup>

Il Parco Rotabile nel 1939 fu così composto:

12.000 carrozze adibite a servizio viaggiatori e postale;

150.600 carri per merci.<sup>244</sup>

Nel 1939 il *Parco della Trazione* fu così composto:

4.000 locomotive a vapore;

1.531 locomotive elettriche;

250 elettromotrici ed elettrotreni;

895 automotrici diesel.<sup>245</sup>

Nell'Ottobre del 1939 intanto venne nominato da MUSSOLINI il nuovo *Ministro delle Comunicazioni* l'onorevole Giovanni HOST-VENTURI, che sostituì così l'onorevole Stefano BENNI: HOST-VENTURI resse questa carica fino al Febbraio del 1943.

Verso la fine del 1939 la situazione politica internazionale precipitò improvvisamente, e per l'Italia fu imminente il proprio coinvolgimento nel 1940 nella 2° Guerra Mondiale.

### ***3.7.2. Entrata ufficiale dell'Italia nella 2° Guerra Mondiale: prime ripercussioni sul sistema ferroviario***

Anche l'Italia quindi, a partire dal 10 di Giugno del 1940, fu parte in causa del 2° conflitto mondiale, avendo dichiarato pubblicamente guerra all'Inghilterra e alla Francia.

---

242. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 139.

243. PERINETTI, op. cit., pp. 139.

244. PERINETTI, op. cit., pp. 139.

245. PERINETTI, op. cit., pp. 139.

Va detto che le Ferrovie dello Stato italiane però non vennero coinvolte in alcuna attività militare preparatoria, contrariamente a quanto avvenne nel periodo immediatamente precedente alla 1° Guerra Mondiale.<sup>246</sup>

L'evento bellico mondiale interessò tutto il territorio italiano e, come vedremo in seguito, distrusse quasi il 60 % della rete ferroviaria italiana.

Nel frattempo gli scontri ai confini italo - francesi terminarono assai presto il 24 di Giugno del 1940, dopo appena 14 giorni dalla dichiarazione di guerra alla Francia.

In questa occasione, per le Ferrovie dello Stato italiano si trattò di uno scarso impegno militare, essendo praticamente coinvolta solo la breve tratta di circa 10 Km da Ventimiglia a Menton, per il trasporto di convogli militari al fronte.<sup>247</sup>

Le Ferrovie dello Stato praticamente non vennero minimamente interessate durante i primi quattro mesi dall'inizio dell'avventura bellica italiana.<sup>248</sup>

In questo primo periodo bellico, in cui vi fu l'illusoria convinzione Fascista di risolvere l'emergenza bellica in tempi ridotti, le ferrovie italiane non ebbero infatti ripercussioni sia per quanto riguarda l'attività tecnica, e sia per quanto riguarda l'attività amministrativa vera e propria.

Per quel che riguarda l'attività tecnica infatti le ferrovie continuarono la sperimentazione, già iniziata in epoca prefascista, sia dei nuovi elettrotreni ad alta velocità, e sia di altre iniziative tecniche e sperimentali.<sup>249</sup>

Anche sul versante tedesco la situazione politico-militare lasciava verosimilmente prevedere, visti i larghi successi bellici nazisti, una durata del conflitto assai breve.<sup>250</sup>

Ma la situazione di apparente tranquillità dell'Italia mutò drasticamente sul finire del 1940, allorché il Regime Fascista mise in porto la disastrosa *Campagna di Grecia*.

Questa avventura bellica, contrariamente alle ottimistiche previsioni di MUSSOLINI, durò per parecchio tempo, concludendosi tragicamente per l'Italia.

Essa richiese impegni bellici sia ferroviari che finanziari assai notevoli, oltre a quelli che già furono in atto nella conduzione bellica della *Campagna della Libia*, e in seguito anche con la dichiarazione di guerra alla Jugoslavia.

Questi impegni finanziari e militari assai gravosi fecero sentire i loro negativi effetti su tutta l'azienda ferroviaria.<sup>251</sup>

---

246. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 211.

247. IBRIANO, op. cit., pp. 212.

248. BRIANO, op. cit., pp. 211.

249. BRIANO, op. cit., pp. 212.

250. La cosiddetta "Guerra lampo".

Ma gli avvenimenti internazionali precipitarono ancora di più: il 7 di Dicembre del 1941: infatti anche gli U.S.A. vennero coinvolti nel 2° conflitto mondiale, a causa dell'attacco giapponese alla base militare americana di Pearl Harbour.<sup>252</sup>

Vi fu in seguito lo sbarco americano in Marocco ed in Algeria: in questo modo le truppe italo - tedesche (dislocate in Libia) vennero attaccate dalle truppe anglo-americane (dalla parte tunisina), e dalle truppe inglesi (dalla parte egiziana).

Le truppe italo - tedesche furono costrette al ritiro, e gli *Alleati* pertanto si impossessarono di tutta l'Africa settentrionale.<sup>253</sup>

### ***3.7.3. Lo sbarco Alleato in Sicilia: drammatiche conseguenze sul sistema ferroviario italiano dei primi bombardamenti aerei***

Dopo questo importante successo bellico nell'Africa Settentrionale, gli Alleati sbarcarono vittoriosamente in Sicilia il 10 di Luglio del 1942 a Gela, presso Siracusa.

Da questo preciso momento cominciarono i pesantissimi bombardamenti aerei che martoriarono tutto il territorio italiano.

La situazione diventò sempre più critica man mano che il conflitto si estese su tutto il paese, toccando l'apice nel 1942 con l'inasprimento dei bombardamenti aerei.<sup>254</sup>

Il sistema ferroviario italiano fu l'obiettivo principale dei bombardamenti aerei e delle incursioni terrestri alleate.

Le pesanti conseguenze per le ferrovie comportarono gravi distruzioni delle infrastrutture, l'esaurimento delle risorse, la drastica riduzione dei servizi civili, il razionamento dei consumi, ed enormi difficoltà di approvvigionamento.<sup>255</sup>

Sul fronte di guerra pertanto la situazione politica militare mutò drasticamente per i blocchi contrapposti, da potenziali vincitori a effettivi vinti.

L'illusione della *Guerra Lampo* sgombrò il campo per far posto alla guerra di logoramento su tutti i fronti di battaglia, ivi compreso il nevralgico sistema ferroviario italiano.<sup>256</sup>

Dal 1943 pertanto gli avvenimenti si accavallarono in modo convulso e disordinato, e tutta l'organizzazione ferroviaria fu sottoposta ad un rapido susseguirsi di disavventure.

---

251. BRIANO, op. cit., pp. 212.

252. BRIANO, op. cit., pp. 213.

253. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 213.

254. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 98; sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op. cit., pp. 214.

255. BRIANO, op. cit., pp. 213-214; sullo stesso argomento Cfr. anche COLETTI, op. cit., pp. 99.

256. BRIANO, op. cit., pp. 213 - 214.

Nel frattempo nel Febbraio del 1943 venne nominato il nuovo *Ministro delle Comunicazioni* l'onorevole Vittorio CINI, che sostituì così l'onorevole HOST-VENTURI: CINI resse poi questa carica fino al 23 di Luglio del 1943.

Il sistema ferroviario, come detto sopra, fu l'obiettivo principale degli attacchi aerei alleati: in tale modo la strategia militare preparò il campo sgombro per le incursioni delle truppe terrestri Alleate, in netta avanzata verso l'Italia del Nord.<sup>257</sup>

Come se non bastasse, l'esercito tedesco in ritirata sempre più verso il Nord d'Italia saccheggiò ogni qual cosa potesse dare un vantaggio strategico al nemico.

Questi saccheggi nelle retrovie furono rivolti soprattutto alla rete ferroviaria, che fu così totalmente annientata con delle apposite *macchine scassabinario*, semmai essa fosse stata risparmiata dai bombardamenti alleati.

Tra l'altro, i tedeschi in ritirata annientarono linee ferroviarie anche in zone non direttamente poste nelle retrovie, per mettere successivamente così in difficoltà il nemico.<sup>258</sup>

La maggior parte delle principali linee ferroviarie così cessarono di funzionare, mentre sulle poche altre restate in esercizio il servizio svolto fu assai a rischio.

Dallo sbarco di Gela fino all'occupazione di Palermo del 23 di Luglio del 1943, la Sicilia restò occupata dalle forze militari alleate.

E così pure le poche linee ferroviarie sicule restate in esercizio furono esercitate sotto la giurisdizione militare alleata.

In questo periodo di occupazione militare tutte le attività di trasporto insulari restarono isolate dal resto della penisola.

Nel resto della penisola invece i traffici in generale (ferroviari, stradali, marittimi, ecc.) vennero drasticamente interrotti dalle incessanti azioni aeree.<sup>259</sup>

Nel frattempo, il 23 di Luglio del 1943 venne nominato da MUSSOLINI il nuovo *Ministro delle Comunicazioni* l'onorevole Giuseppe PEVERELLI, che sostituì così il dimissionario onorevole Vittorio CINI.

PEVERELLI resse poi questa carica per 2 soli giorni, fino al 25 di Luglio del 1943: fino cioè al momento in cui MUSSOLINI venne destituito, e fatto arrestare dal Re d'Italia Vittorio Emanuele III°.

PEVERELLI tra l'altro fu anche l'ultimo Ministro nominato da MUSSOLINI nel Regno d'Italia.

---

257. BRIANO, op. cit., pp. 214.

258. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 214 - 217.

259. BRIANO, op. cit., pp. 214.

#### ***3.7.4. Destituzione del Governo Fascista e insediamento del Governo BADOGLIO: la militarizzazione del personale ferroviario***

---

A partire dal 25 di Luglio del 1943, momento in cui avvenne la destituzione di MUSSOLINI e la caduta del Regime fascista, vennero presi dei provvedimenti politici assolutamente eccezionali, dettati dall'urgenza politica in cui riversò il paese.

Intanto, il Re d'Italia Vittorio Emanuele III° instaurò contestualmente lo stesso giorno il *Governo Italiano dei Ministri Tecnici*, presieduto dal Maresciallo BADOGLIO.<sup>260</sup>

Nel *Governo Italiano dei Ministri Tecnici* venne nominato il nuovo *Ministro delle Comunicazioni* l'onorevole Federico AMOROSO, che sostituì così dopo solo 2 giorni l'onorevole Giuseppe PEVERELLI.

AMOROSO, eletto il 25 di Luglio del 1943, resse la carica di *Ministro delle Comunicazioni* anche dopo il giorno 8 di Settembre del 1943, momento in cui sorse il nuovo *Governo dell'Italia del Sud* di BADOGLIO, fino all'Aprile del 1944.

Contrariamente a quanto avvenne nelle fasi iniziali della 1° Guerra Mondiale, al personale ferroviario non fu imposta da subito la militarizzazione.

La *Militarizzazione del Personale Ferroviario* delle Ferrovie dello Stato italiane fu invece adottata a partire dal 30 di Luglio del 1943, a causa del brusco degenerare della situazione politica.

Va comunque ricordato però che invece il personale ferroviario delle due isole fu militarizzato poco prima, a partire esattamente dal 4 di Giugno del 1943.<sup>261</sup>

#### ***3.7.5. L'Italia divisa durante il conflitto mondiale: le due Direzioni Ferroviarie di Verona e di Salerno***

---

MUSSOLINI venne destituito dal Re d'Italia Vittorio Emanuele III° e fatto arrestare il 25 di Luglio del 1943: da questo momento, il sovrano insediò il nuovo *Governo Italiano dei Ministri Tecnici* presieduto dal Maresciallo BADOGLIO, governo che poi restò in carica per 45 giorni fino alla fuga di Brindisi.

---

260. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 99.

261. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 211.



Dopo alterne vicende, il 3 di Settembre del 1943 il Governo Italiano di BADOGLIO siglò a Cassibile (SR) l'*Armistizio con gli Alleati*: la notizia ufficiale di questo importante accordo pervenne però al popolo italiano il giorno 8 di Settembre del 1943.

Il Re d'Italia Vittorio Emanuele III° reo di aver favorito in passato la presa di potere fascista, assieme al Maresciallo BADOGLIO e agli altri capi militari, dovette immediatamente abbandonare il giorno 8 di Settembre del 1943 la capitale: la meta di questa fuga fu a Brindisi nell'Italia Meridionale, sotto la tutela degli *Alleati*.

Il Re d'Italia fuggendo nell'Italia Meridionale trasferì così il *Regno Provvisorio*, la cui sovranità fu garantita anche dal *Comitato di Liberazione Nazionale CLN*.

Nell'Italia Meridionale il Re d'Italia Vittorio Emanuele III° instaurò così il *Governo dell'Italia del Sud* con a capo il Maresciallo BADOGLIO: in questo modo il sovrano volle, in modo del tutto personale, garantire la continuità delle istituzioni statali.

A partire dal 8 di Settembre del 1943, dopo la conoscenza pubblica della firma dell'*Armistizio* e la fuga del *Re*, l'Italia fu pressoché divisa in due parti in progressiva variazione territoriale fino al termine della 2° Guerra Mondiale.<sup>262</sup>

MUSSOLINI intanto, liberato sul Gran Sasso il 12 di Settembre del 1943 dai paracadutisti tedeschi dopo il suo arresto, ricostituì illegalmente a Salò (BS) il 17 di Settembre del 1943 la *Repubblica Sociale Italiana*, insediando il nuovo *Governo del Partito Fascista Repubblicano*.<sup>263</sup>

Questa appendice politica durò poi, come vedremo in seguito, fino al 25 di Aprile del 1945 con la *Liberazione di Milano* e la fine per l'Italia della 2° Guerra Mondiale.

Di conseguenza, anche il sistema ferroviario venne diviso sia territorialmente che amministrativamente in due diverse *Direzioni Ferroviarie*, il cui controllo politico fu esercitato rispettivamente dai due blocchi militari belligeranti.<sup>264</sup>

Nella parte Centro-Nord del paese, i cui confini territoriali furono in continuo e progressivo arretramento, si insediò la *Direzione Ferroviaria di Verona*, sotto il controllo politico dei tedeschi e del nuovo *Governo Fascista della Repubblica Sociale Italiana*.

In questa nuova struttura amministrativa ferroviaria il Regime Fascista, proprio mentre il suo potere politico era in fase di regressione, già da tempo trasferì coattivamente una cospicua parte del personale e dei dirigenti facenti parte della *Ex Direzione Generale di Roma*.<sup>265</sup>

---

262. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 218; sullo stesso argomento Cfr. anche Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 99.

263. COLETTI, op. cit., pp. 99.

264. COLETTI, op. cit., pp. 99.

Invece nella parte Centro-Sud del paese, i cui confini territoriali furono in continuo e progressivo avanzamento, si insediò la *Direzione Ferroviaria di Salerno* sotto il controllo politico degli *Alleati* e del nuovo *Governo dell'Italia del Sud*: questa nuova struttura amministrativa ferroviaria fu diretta dall'ingegnere Giovanni DI RAIMONDO (Generale di Stato Maggiore), in qualità di *Sottosegretario alle Comunicazioni* presso il *Governo dell'Italia del Sud*.<sup>266</sup>

Va però notato che entrambe le nuove *Direzioni Ferroviarie*, regredente di Verona nel Centro-Nord e avanzante di Salerno nel Centro-Sud d'Italia, mantennero, sia pure con una strutturazione diversa e con una propria e distinta giurisdizione politica, pressoché intatta la propria originaria organizzazione amministrativa interna ereditata dalla *Ex Direzione Generale Ferroviaria di Roma*.<sup>267</sup>

L'ingegnere DI RAIMONDO diresse in modo encomiabile la Direzione Ferroviaria di Salerno, in assoluto la prima organizzazione ferroviaria per conto del Governo dell'Italia del Sud, guadagnandosi ben presto la fiducia degli Alleati.

Durante la sua direzione i mezzi a disposizione furono puramente di fortuna, ma egli si adoperò con ogni mezzo possibile: furono infatti scarsi i materiali a disposizione, le attrezzature, e soprattutto furono carenti le finanze per organizzare il servizio ferroviario.

L'ingegnere DI RAIMONDO tra l'altro estese, durante la guerra, l'organizzazione ferroviaria dell'Italia Meridionale fino alla *Linea di Avanzamento Alleata*, limite di combattimento che andò sempre più estendendosi progressivamente e gradualmente verso il Nord del paese.

Nel frattempo nell'Italia del Nord, occupata dai tedeschi, continuarono sempre più aspri i massicci bombardamenti alleati, aventi come bersaglio gli obiettivi civili, militari, e ferroviari.<sup>268</sup>

### ***3.7.6. Apertura della seconda gestione straordinaria delle FS: primi sviluppi, e soppressione del Ministero delle Comunicazioni***

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, creata nel 1905, ebbe durante la sua vita conclusasi nel 1985 ben due amministrazioni straordinarie.

---

265. COLETTI, op. cit., pp. 99; sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op. cit., pp. 218; sullo stesso argomento Cfr. anche Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 255.

266. COLETTI, op. cit., pp. 99; sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op. cit., pp. 218.

267. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 99; sullo stesso argomento Cfr. anche Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 218.

268. BRIANO, op. cit., pp. 218.

La *prima amministrazione straordinaria* si ebbe con la nomina del *Commissario Straordinario per le FS* Edoardo TORRE (operata col RD n° 1681 del 31/Dicembre/1922), che poi durò circa 16 mesi fino alla nascita del *Ministero Delle Comunicazioni* (istituito col RDL. n° 596 del 30/Aprile/1924).

Tale amministrazione straordinaria fu istituita dal Governo Fascista per risolvere le crescenti difficoltà finanziarie e organizzative interne che l'Amministrazione delle FS dovette affrontare nel primo dopoguerra.

La *seconda amministrazione straordinaria* fu istituita invece, come vedremo, dal *Governo dell'Italia del Sud* con l'emanazione del *Regio Decreto Legislativo RDL n° 2 del 3/Gennaio/1944*: con cui furono temporaneamente sospesi sia il *Consiglio di Amministrazione* che il *Direttore Generale* delle FS, ed accentrate quindi le due funzioni gestionali sotto le cure del *Ministro delle Comunicazioni*.<sup>269</sup>

Questa seconda amministrazione straordinaria delle FS durò quasi 20 mesi fino all'emanazione, da parte del subentrato *Governo di Coalizione* di Ferruccio PARRI, del *DL n° 521 del 20/Agosto/1945*: con cui si ebbe la ricomposizione anche se con criteri diversi del *Consiglio di Amministrazione*, che riprese così la sua attività fondamentale (dopo l'interruzione operativa intercorsa col RDL. n° 2 del 3/Gennaio/1944 ad opera del Governo dell'Italia del Sud).<sup>270</sup>

Va notato quindi che le cause predominanti delle due gestioni straordinarie delle Ferrovie dello Stato furono, per ragioni assai simili, le due Guerre Mondiali.<sup>271</sup>

Si aprì quindi per l'azienda ferroviaria, come visto appena sopra, un'altra dolorosa parentesi di gestione straordinaria: nei confronti dell'Amministrazione delle FS vennero pertanto attuati dei provvedimenti temporanei e di carattere eccezionale, dettati dall'urgenza del momento politico.<sup>272</sup>

Il *RDL. n° 2 del 3/Gennaio/1944* congelò, ad opera del Governo dell'Italia del Sud, le funzioni amministrative fino ad allora svolte dal *Consiglio di Amministrazione*, e così pure congelò le funzioni del *Direttore Generale* delle FS.

Inoltre, codesto *Regio Decreto Legislativo n° 2 del 3/Gennaio/1944* decretò il passaggio contestuale e l'accentramento di tutte queste competenze e responsabilità nelle mani del *Ministro delle Comunicazioni*, che continuò così a gestire in regime di straordinarietà le FS.

---

269. AA. VV., "150 anni delle Ferrovie Italiane", *Il Treno*, supplemento al n° 7, Luglio 1989, pp. XVI.

270. AA. VV., op. cit., pp. XVI.

271. AA. VV., op. cit., pp. XVI.

272. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 99.

Nell'Aprile del 1944 intanto l'onorevole Francesco CERABONA sostituì, durante il Governo dell'Italia del Sud, l'ingegnere Federico AMOROSO e diventò così il nuovo e ultimo *Ministro delle Comunicazioni* della storia ferroviaria italiana.

Sul fronte di guerra intanto, il 4 di Giugno del 1944 si ebbe la *Liberazione di Roma* ad opera degli alleati.

Il 5 di Giugno del 1944 il Re d'Italia Vittorio Emanuele III° abdicò in favore del figlio, il Principe Umberto I° di Savoia: sempre in codesta data, il Maresciallo BADOGLIO e il Governo dell'Italia del Sud persero ogni titolarità politica ed amministrativa.

Pertanto, il 5 di Giugno del 1944 si instaurò il *Governo Provvisorio Italiano* presieduto da Ivanoe BONOMI, e sostenuto dal *CLN*.

Intanto col DL n° 205 del 20/Luglio/1944, ad opera del *Governo Provvisorio Italiano* di BONOMI, la carica di *Direttore Generale* delle FS riprese la sua piena funzionalità, dopo la sospensione delle proprie funzioni operata dal *Governo dell'Italia del Sud* col RDL. n° 2 del 3/Gennaio/1944.

A seguito di questi provvedimenti eccezionali e temporanei, nel Luglio del 1944 il nuovo *Direttore Generale* delle Ferrovie dello Stato diventò l'ingegnere Giovanni DI RAIMONDO (Generale di Stato Maggiore): prestigiosa carica che poi egli ricoprì fino addirittura all'Ottobre del 1956.

L'ingegnere DI RAIMONDO, nel recente passato, resse già con notevole successo le sorti della *Direzione Ferroviaria di Salerno* nell'Italia Meridionale in qualità di *Sottosegretario alle Comunicazioni* presso il *Governo dell'Italia del Sud* per conto degli *Alleati*.

Con le sue alti doti e capacità professionali egli seppe infondere uno spirito innovativo all'interno dell'organizzazione aziendale ferroviaria, pur tuttavia essendo codesto apparato gravemente provato fisicamente e moralmente dagli eventi bellici ancora in corso.<sup>273</sup>

Sul fronte politico intanto venne restituita dagli Alleati il 15 di Agosto del 1944 la piena titolarità dell'amministrazione statale a Roma, in capo al *Governo Provvisorio Italiano* presieduto da BONOMI.

In seguito il DL n° 413 del 12/Dicembre/1944, sempre ad opera del *Governo Provvisorio Italiano* di BONOMI, attuò la soppressione e lo scorporo del *Ministero delle Comunicazioni* e delle sue funzioni politiche ed amministrative in due nuovi dicasteri separati: il *Ministero dei Trasporti*, e il *Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni*.

---

273. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 99.

Pertanto, da questo momento il nuovo *Ministero dei Trasporti* raccolse sotto le cure della sua giurisdizione politica la *Direzione Generale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*.<sup>274</sup>

Nel frattempo, il *Ministro delle Comunicazioni* onorevole CERABONA, già nominato nell'Aprile del 1944 nelle file del *Governo dell'Italia del Sud* di BADOGLIO, restò in carica fino al Dicembre del 1944, chiudendo così per sempre l'epoca del *Ministero delle Comunicazioni* sotto l'egida fascista.<sup>275</sup>

L'onorevole CERABONA successe poi a sé stesso nel Dicembre del 1944, e restò in carica fino al Settembre del 1945 come nuovo *Ministro dei Trasporti*, con la contestuale soppressione e suddivisione del *Ministero delle Comunicazioni* operata col DL n° 413 del 12/Dicembre/1944.<sup>276</sup>

Col DL n° 413 del 12/Dicembre/1944 si ebbe praticamente la chiusura politica e gestionale del *Ventennio Fascista* per le *Ferrovie dello Stato*.<sup>277</sup>

Come visto precedentemente, l'apertura del *Ventennio Fascista* per le *Ferrovie dello Stato* si inaugurò col RDL n° 596 del 30/Aprile/1924 con cui avvenne l'istituzione del *Ministero delle Comunicazioni*.

Mentre la chiusura del *Ventennio Fascista* per le *Ferrovie dello Stato* fu in pratica determinata dal DL n° 413 del 12/Dicembre/1944 operato dal *Governo Provvisorio Italiano* di BONOMI, con cui si ebbe lo scioglimento del *Ministero delle Comunicazioni*, e il suo contestuale scorporo delle funzioni politiche e amministrative nel *Ministero dei Trasporti*, su cui per l'appunto ricadde l'egida dell'*Amministrazione delle Ferrovie dello Stato*, e nel *Ministero delle Poste e Telecomunicazioni*.<sup>278</sup>

Ma intanto, sul fronte di guerra, il *Comitato di Liberazione Nazionale CLN* impartì l'ordine di *Insurrezione Nazionale* in Italia nell'Aprile del 1945.<sup>279</sup>

---

274. COLETTI, op. cit., pp. 99.

275. Dal 5 di Giugno del 1944, e fino al Dicembre del 1944, CERABONA subentrò nella carica di *Ministro delle Comunicazioni* nel nuovo *Governo Provvisorio Italiano* presieduto da BONOMI.

276. Pertanto a partire invece dal Giugno del 1945 egli restò sempre in carica come *Ministro dei Trasporti* anche durante il *Governo di Coalizione* presieduto da Ferruccio PARRI, subentrato a BONOMI nel Giugno del 1945.

277. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 99.

278. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 24.

279. Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 255.

### ***3.7.7. Chiusura della 2° Guerra Mondiale per l'Italia: la fine dell'incubo fascista***

Nell'Italia del Sud praticamente la guerra finì il giorno 8 di Settembre del 1943 con la firma dell'*Armistizio* a Cassibile (Siracusa), tra il Governo dell'Italia del Sud di BADOGLIO e gli Alleati.

Dopo questa storica data invece nel Centro-Nord dell'Italia sotto occupazione tedesca, il conflitto perdurò sempre più aspro, con il fronte di liberazione gradualmente in avanzamento sempre più verso Nord.

Ufficialmente la fine della 2° Guerra Mondiale si ebbe con l'*Insurrezione Popolare* e la Liberazione di Milano nel Nord d'Italia il 25 di Aprile del 1945: in tale data cessò quindi anche il *Governo Fascista della Repubblica Sociale Italiana di Salò*, decretando così la fine ufficiale del Fascismo.<sup>280</sup>

Lo spettro fascista finalmente svanì, portandosi dietro la catastrofe del paese.<sup>281</sup>

Per riassumere, come visto precedentemente, il Partito Nazionale Fascista si insediò d'autorità al Governo italiano il 28 di Ottobre del 1922.<sup>282</sup>

Il periodo storico fascista si spinse dapprima fino al 25 di Luglio del 1943, con la destituzione di MUSSOLINI da parte del Re d'Italia Vittorio Emanuele III°; e quindi si concluse il 25 di Aprile 1945, data in cui avvenne la Liberazione di Milano e la fine della 2° Guerra Mondiale per l'Italia.

#### ***3.7.7.1. Statistiche dell'impegno militare delle ferrovie italiane durante la 2° Guerra Mondiale***

La 2° Guerra Mondiale rappresentò per le Ferrovie dello Stato un periodo particolarmente negativo per la sua organizzazione.

Le Ferrovie dello Stato effettuarono comunque numerosi convogli militari verso i vari fronti di guerra, e continuarono dove possibile a svolgere il normale servizio interno, con enorme dispiego di uomini e mezzi.

In questo modo purtroppo, data la penuria di materie prime, tutto il sistema infrastrutturale ferroviario venne impiegato allo stremo senza alcuna manutenzione, e senza alcun rinnovamento: si arrivò così ben presto al collasso del trasporto ferroviario italiano.<sup>283</sup>

---

280. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 219.

281. Lucio VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ediz., Roma-Bari, Editori Laterza, 1970, pp.

282. MUSSOLINI e il Partito Nazionale Fascista sostituirono così d'autorità nell'Ottobre del 1922 il Governo presieduto da Luigi FACTA.

Le statistiche forniscono dati significativi per le Ferrovie dello Stato solamente per il periodo intercorrente dal Giugno del 1940 al Settembre del 1943, perché l'alternarsi delle vicende interne e internazionali non permise una affidabile rilevazione dei dati.<sup>284</sup>

Pertanto, nel periodo osservabile vennero forniti i seguenti dati statistici dell'impiego del servizio ferroviario a scopo bellico.

In totale vennero effettuati 70.000 treni, con l'impiego particolare di 2.500.000 carrozze.

Entrando nello specifico, con l'impiego di 350.000 carri vennero trasportati 14.500.000 uomini; con l'impiego di 150.000 carri vennero trasportati 1.200.000 quadrupedi; con l'impiego di 400.000 carri vennero trasportati 500.000 automezzi, con annessi carri e pezzi ricambio; e infine con l'impiego di 1.600.000 carri vennero trasportati 18.000.000 tonnellate di materiali e munizioni.<sup>285</sup>

### *3.7.7.2. Statistiche della distruzione ferroviaria alla fine del conflitto mondiale*

Notevoli danni furono arrecati al vulnerabile sistema ferroviario italiano nella 2° Guerra Mondiale dai numerosi bombardamenti aerei e dalle distruzioni incorse durante il passaggio delle truppe di terra lungo il paese dal 1943 al 1945.

La ferrovia conseguì ingenti danni, azzerando così di fatto le importanti innovazioni realizzate nel settore ferroviario fino alla metà degli anni '30.<sup>286</sup>

Analizziamo ora i tristi dati riepilogativi statistici in possesso della tarda Primavera del 1945, periodo in cui si pose termine all'ecatombe mondiale umana.

I dati statistici in possesso stigmatizzarono, se mai ce ne fosse stato bisogno, la pesante situazione in cui le Ferrovie dello Stato riversarono alla fine della 2° Guerra Mondiale.<sup>287</sup>

Si dovette così procedere a un primo bilancio dei danni causati dagli eventi bellici: circa il 60 % di tutto il patrimonio ferroviario fra infrastrutture fisse e mobili venne interamente distrutto.

Questo gravissimo danno fu stimato, ma senz'altro in difetto, nella stratosferica cifra di oltre 900 miliardi di Lire (calcolati in Lire epoca del 1948).<sup>288</sup>

---

283. Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 139.

284. BRIANO, op. cit., pp. 218.

285. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 218.

286. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 93; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treno*, Milano, Massimo Editore, 1974, pp. 139.

287. PERINETTI, op. cit., pp. 139; sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op. cit., pp. 219.

Analizziamo quindi nei dettagli la situazione infrastrutturale nella tarda Primavera del 1945.

Vediamo prima di tutto la distruzione delle infrastrutture fisse.

Per quel che riguarda gli impianti fissi, risultarono completamente distrutti o gravemente danneggiati rispetto alla situazione prebellica del 1939 (tra parentesi la percentuale distrutta nel 1945 sulla piena consistenza prebellica del 1939):

7.080 Km di binario (25 %);

68.300 m di ponti in muratura (28 %);

34.980 m di ponti in ferro (44 %);

64.750 m di gallerie (7 %);

10.800 Km di filo aereo di contatto (90 %);

5.000 Km di linee elettrificate (89 %);

4.735 fabbricati di esercizio, come le stazioni, depositi locomotive, officine, ecc. (47 %);

21.400 fabbricati alloggi (45 %).<sup>289</sup>

Anche le infrastrutture mobili riportarono danni: il parco rotabile e il parco trazione subirono un autentico tracollo.

Per quel che riguarda il parco rotabile, risultarono completamente distrutti o gravemente danneggiati rispetto alla situazione prebellica del 1939 (tra parentesi la percentuale distrutta nel 1945 sulla piena consistenza prebellica del 1939):

8.700 carrozze per servizio viaggiatori, bagagliai, e postali (78 %);

65.000 carri per merci (52 %).<sup>290</sup>

Per quel che riguarda il parco trazione, risultarono completamente distrutti o gravemente danneggiati rispetto alla situazione prebellica del 1939 (tra parentesi la percentuale distrutta nel 1945 sulla piena consistenza prebellica del 1939):

2.388 locomotive a vapore (56 %);

532 automotrici termiche (81 %).

1.019 locomotori elettrici in totale (67 % del totale), di cui: 585 locomotive elettriche a CC (70 %), e 434 locomotive elettriche a CA Trifase (62 %);

112 elettrotreni (71 %).<sup>291</sup>

---

288. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33; sullo stesso argomento Cfr. anche Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 232.

289. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 219; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, Milano, Editore Massimo, 1974, pp. 139.

290. BRIANO, op. cit., pp. 219; sullo stesso argomento Cfr. anche PERINETTI, op. cit., pp. 139 - 140.



Bisognava quindi procedere immediatamente alla ricostruzione del paese, e alla vasta opera di ricostruzione del sistema ferroviario italiano, andato distrutto per circa il 60 %.<sup>292</sup>

### ***3.7.8. Chiusura della seconda gestione straordinaria: ripresa della piena funzionalità operativa dell'Amministrazione delle FS***

Nel frattempo subentrò al Governo BONOMI nel Giugno del 1945, a guerra appena conclusa, il *Governo di Coalizione* presieduto da Ferruccio PARRI, membro del *Partito d'Azione*.

La fine delle ostilità ufficiali della 2° Guerra Mondiale avvenne con la resa giapponese il 14 di Agosto del 1945.

Per quel che riguarda le vicende dell'Amministrazione delle FS infine, con il *Decreto Legislativo Luogotenenziale DLL* n° 521 del 20/Agosto/1945, emanato durante il Governo di Coalizione di PARRI, venne ricomposto, ma con criteri diversi, il *Consiglio di Amministrazione*: che riprese così la sua attività fondamentale dopo la drastica interruzione operativa intercorsa col RDL n° 2 del 3/Gennaio/1944, ad opera del *Governo dell'Italia del Sud*.

Con questo provvedimento legislativo divennero 13 i consiglieri preposti; inoltre, il Consiglio di Amministrazione venne espressamente investito di parere vincolante e deliberativo nei confronti dei progetti di lavoro e di provviste, in quanto l'importo di spesa (sia dei contratti ad asta pubblica, sia a licitazione privata, e sia a trattativa privata), venne notevolmente innalzato.

Con l'emanazione del DL n° 521 del 20/Agosto/1945 da parte del *Governo di Coalizione* di PARRI si ebbe in pratica la chiusura contestuale della seconda gestione straordinaria dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato: da questo preciso momento quindi la struttura organizzativa aziendale ferroviaria riprese, anche se con criteri diversi, la piena funzionalità operativa persa nel 1922 subito dopo l'avvento del Fascismo.

Nel frattempo, il *Direttore Generale* delle FS l'ingegnere DI RAIMONDO, a seguito del ripristino della piena funzionalità dirigenziale operata col DL n° 205 del 20/Luglio/1944, resse le sorti aziendali fino all'Ottobre del 1956.<sup>293</sup>

---

291. BRIANO, op. cit., pp. 219; sullo stesso argomento Cfr. anche PERINETTI, op. cit., pp. 139 - 140.

292. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 25; sullo stesso argomento Cfr. anche PERINETTI, op. cit., pp. 139; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33.

293. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 100.

### **3.8. Primo dopoguerra e imminente Ricostruzione Ferroviaria: primi mutamenti istituzionali - politici dell'Italia.**

Nel Giugno del 1945 nel frattempo, l'onorevole Ugo LA MALFA sostituì CERABONA nella carica di *Ministro dei Trasporti* durante il periodo del Governo di Coalizione di PARRI, fino al Dicembre del 1945.

Anche l'esperienza del *Governo di Coalizione* di PARRI arrivò al termine: nel Dicembre del 1945 Alcide DE GASPERI formò il nuovo *Governo di Unità Nazionale*.

Il *Governo di Unità Nazionale* di DE GASPERI restò poi in carica fino alle prime elezioni politiche della *Repubblica Italiana* del 18 di Aprile del 1948.

Il 1° *Ministero DE GASPERI* fu sostenuto in Parlamento da tutti i partiti del *Comitato di Liberazione Nazionale CLN*, con la sola eccezione del *Partito d'Azione* di PARRI.

Nel Dicembre del 1945 diventò *Ministro dei Trasporti*, durante il Governo di Unità Nazionale di DE GASPERI, l'onorevole Riccardo LOMBARDI, che resse poi la carica fino al Luglio del 1946.

Nel frattempo, il 2 di Giugno del 1946 ebbe luogo in Italia il *Referendum* sulla scelta della forma istituzionale politica nazionale: il popolo dovette scegliere o per la continuazione della *Monarchia*, oppure per l'adozione della nuova forma politica di *Repubblica*.

Con tale suffragio universale, con cui si ebbe per la prima volta la partecipazione del voto femminile, si adottò la scelta della forma istituzionale della *Repubblica*.

Con la proclamazione della *Repubblica Italiana* venne eletta contestualmente l'*Assemblea Costituente Repubblicana*, col delicato compito di preparare una nuova *Carta Costituzionale* per il paese: pertanto il Principe Umberto I° di Savoia assieme alla famiglia reale dovette recarsi in esilio.

L'*Assemblea Costituente* dopo circa 18 mesi consegnò al paese la nuova *Carta Costituzionale*: il giorno 1 di Gennaio del 1948 entrò così in funzione la *Costituzione della Repubblica Italiana*.

Durante il periodo della preparazione della *Carta Costituzionale*, nella carica di *Ministro dei Trasporti* si alternarono prestigiosi personaggi politici.

Nel Luglio del 1946 fino al Gennaio del 1947, e dal Febbraio del 1947 al Maggio del 1947 diventò *Ministro dei Trasporti* il senatore Giacomo FERRARI, sostituendo così l'onorevole Riccardo LOMBARDI; e finalmente, nel Maggio del 1947 nuovo *Ministro dei Trasporti* diventò il senatore ingegnere Guido CORBELLINI.

Il 18 di Aprile del 1948 si svolsero le prime elezioni politiche della storia della nuova Repubblica Parlamentare Italiana, così come stabilito dall'Assemblea Costituente Repubblicana.

Si ebbe la vittoria elettorale della Democrazia Cristiana, la quale col 48,5 % dei voti ottenne la maggioranza assoluta: per contro l'opposizione del Fronte Popolare, composto dai Socialisti e dai Comunisti, ottenne il 35 % dei consensi.

E dal 8 di Maggio del 1948 ebbe inizio la I° Legislatura Politica della storia della Repubblica d'Italia, che poi durò per cinque anni fino al 25 di Giugno del 1953, così come stabilito dalla Costituzione.

L'onorevole DE GASPERI così formò il *1° Governo della storia repubblicana italiana* (2° Ministero della sua prestigiosa carriera politica), ottenendo il sostegno politico della Democrazia Cristiana, suo partito d'adozione, e del Partito Liberale, del Partito Repubblicano, e del Partito Socialdemocratico.

Con questa compagine politica DE GASPERI resse le sorti del paese durante la I° Legislatura fino al 1953, presiedendo più Ministeri: i vari governi, da lui presieduti, che si alternarono alla guida del paese furono denominati per l'appunto Governi di Coalizione con i Partiti di Centro.

Il Ministro dei Trasporti CORBELLINI, nominato nel Maggio del 1947 durante il Governo di Unità Nazionale di DE GASPERI, continuò a ricoprire la sua carica anche durante il sorgere della I° Legislatura<sup>294</sup>: CORBELLINI diventò così il primo *Ministro dei Trasporti dell'Era Repubblicana*.

CORBELLINI restò poi in carica fino al Gennaio del 1950, fino al momento in cui venne meno il 2° Ministero DE GASPERI.<sup>295</sup>

Nei successivi Governi di Coalizione e di Centro, CORBELLINI non entrò più a far parte della rosa politica: egli infatti fu assai criticato in sede politica per i suoi metodi assai autonomistici e sbrigativi, adoperati durante la rapida ricostruzione ferroviaria.

---

294. I° Legislatura della Repubblica Italiana: 8/Maggio/1948 – 25/Giugno/1953.

295. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33.

### ***3.8.1. La tempestiva ricostruzione ferroviaria: l'apporto fondamentale del Direttore Generale delle FS DI RAIMONDO e del Ministro dei Trasporti CORBELLINI***

Il delicato compito della ricostruzione ferroviaria spettò a partire dal tardo 1945 dapprima al *Direttore Generale dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* Giovanni DI RAIMONDO.<sup>296</sup>

DI RAIMONDO, già in carica dal Luglio del 1944, operò la prima fase della ricostruzione fino allo scadere del suo mandato nell'Ottobre del 1956.

Finalmente, a partire dal Maggio del 1947 collaborò fattivamente e strettamente alla ricostruzione ferroviaria, col Direttore Generale anche il nuovo *Ministro dei Trasporti* Guido CORBELLINI.<sup>297</sup>

CORBELLINI coordinò la prima fase della ricostruzione ferroviaria fino al Gennaio del 1950. La ricostruzione ferroviaria del paese fu affidata volutamente dalla classe politica italiana a questi due grandi e illustri esperti in materia ferroviaria.

Soprattutto con la collaborazione di CORBELLINI la ricostruzione accelerò a ritmi impressionanti, per merito delle sue scelte decisioniste e assai sbrigative, che tante antipatie gli riservarono dai banchi delle opposizioni parlamentari: ma questa sua condotta ebbe il merito di operare la ricostruzione ferroviaria del paese in tempi assai brevi.

L'imponente opera della ricostruzione ferroviaria si può considerare essenzialmente divisa in due fasi, prendendo inizio nel 1945 per poi concludersi definitivamente nel 1962.<sup>298</sup>

In generale la 1° Fase di Ripristino dell'opera di ricostruzione ferroviaria italiana prese avvio nel 1945 nel tardo dopoguerra, per poi concludersi nel 1953.

In questo primo periodo della ricostruzione si provvide essenzialmente al ripristino delle più importanti dorsali e al lento e graduale miglioramento del servizio offerto, svolto dal primo dopoguerra in condizioni assai precarie.

Dapprima si ricostruirono le infrastrutture ferroviarie relative alle dorsali più importanti; mentre in seguito si provvide ad arricchire il parco del materiale rotabile e della trazione.<sup>299</sup>

Va detto però che molte linee secondarie, soprattutto le ferrovie secondarie concesse all'industria privata, non vennero più ripristinate per gli enormi costi di ripristino e di gestione che esse avrebbero dovuto sostenere a fronte dello scarso traffico da soddisfare: quindi

---

296. FORGHIERI, op. cit., pp. 33.

297. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905-1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 33.

298. FORGHIERI, op. cit., pp. 33.

299. Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 25.

dismissioni massicce di linee ferroviarie il cui ripristino non sarebbe stato economicamente vantaggioso.<sup>300</sup>

Esaurita la 1° Fase, si proseguì poi l'opera partendo dal 1953, fino a ridosso del 1962 (periodo in cui prese avvio il Primo Piano Poliennale ferroviario) con la 2° Fase di Riammodernamento definitiva della ricostruzione ferroviaria.<sup>301</sup>

In questa seconda fase si apportarono tutti i miglioramenti tecnologici possibili, e i miglioramenti del servizio offerto: nel 1962 quindi si poteva senz'altro affermare che la ricostruzione ferroviaria era cosa compiuta, e che la guerra era solamente un brutto ricordo.

### ***3.8.2. Primi sviluppi e successive evoluzioni del trasporto ferroviario nel periodo della ricostruzione***

I due principali sistemi di trasporto in Italia all'epoca della 2° Guerra Mondiale furono soprattutto la ferrovia e l'automobile privata.

Altre modalità di trasporto, come la navigazione interna per il trasporto di merci, furono penalizzati a causa della difficile orografia italiana<sup>302</sup>, e soprattutto del suo scarso bacino idrografico.<sup>303</sup>

Durante la 2° Guerra Mondiale il trasporto di convogli militari, aumentò notevolmente:: mentre il traffico interno sia viaggiatori che merci si svolse a livelli precari, seppure a fronte di una forte domanda di trasporto.<sup>304</sup>

Dal primo dopoguerra la domanda di trasporto ferroviario in Italia seguì a crescere (*Vedi Tab. 7*): segno questo del mutamento sociale della classe contadina del paese.<sup>305</sup>

In assoluto nel primo periodo della ricostruzione bellica, fino ai primi anni '50, anche l'offerta di trasporto viaggiatori e merci incrementò costantemente.<sup>306</sup>

A partire dal primo dopoguerra infatti l'industrializzazione di massa cominciò ad espandersi: ma per fornire la manodopera, fu necessario spostare migliaia di persone dalla campagna ai grossi centri urbani e industriali.

---

300. GUADAGNO, op. cit., pp. 25.

301. GUADAGNO, op. cit., pp. 25.

302. L'orografia studia l'andamento della natura del territorio: andamento pianeggiante, collinare, canali, fiumi.

303. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 98.

304. Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma, Editori Riuniti, 1988, pp. 21.

305. BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 22-23.

306. Cfr. BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 92.

**Tabella 7:** Andamento del traffico viaggiatori e merci 1942 – 1946

<b>TRAFFICO VIAGGIATORI E MERCI 1942 – 1946</b>					
<i>Esercizi:</i>	<i>1941 / 42</i>	<i>1942 / 43</i>	<i>1943 / 44</i>	<i>1944 / 45</i>	<i>1945 / 46</i>
<b>Viaggiatori (Milioni):</b>	285	391	217	113	189
<b>Merci (Milioni di tonnellate):</b>	72,7	71,3	35	15	28,3

**Fonte:** Piero BERENGO CARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma , Editori Riuniti, 1988, pag. 92.

Di conseguenza, questa enorme movimentazione di persone comportò anche l'allargamento del paese afferente ad un unico mercato: obiettivo quest'ultimo auspicato già nel periodo preunitario italiano.

Il trasporto ferroviario fu quindi nel primo dopoguerra la chiave di volta fondamentale per espandere l'industrializzazione del paese, e per avvicinare i mercati tra di loro.<sup>307</sup>

Ma, con il mutamento sociale, economico, e politico del paese cominciarono ad avvertirsi per il trasporto ferroviario già negli anni '50 i primi segni di stanchezza.

Con il benessere economico si sviluppò in modo esponenziale la motorizzazione, fenomeno mondiale questo che mutò rapidamente, finanche ai giorni nostri, tutte le scelte politiche di sviluppo per il paese.<sup>308</sup>

Con queste premesse, già dagli anni '50, sul finire della prima fase della ricostruzione bellica, i vari governi avvicendatisi alla guida del paese favorirono la realizzazione di collegamenti stradali e autostradali per permettere il transito delle automobili private, dei mezzi pubblici, e degli autotreni sempre più numerosi.

La scelta politica preminente fu quindi quella di dotare il paese di una rete capillare di arterie stradali, per accelerare lo sviluppo industriale ed economico.<sup>309</sup>

Cominciarono così ad arrivare i primi segnali di nuovo degrado in quanto, seppure bisognoso di rinnovamento, il sistema ferroviario ne uscì pesantemente penalizzato.

Infatti la maggior parte degli investimenti, conformemente alle scelte politiche adottate in quel periodo, vennero distolti verso la costruzione di arterie stradali per favorire così l'espansione della grande e fondamentale industria automobilistica nazionale.<sup>310</sup>

---

307. Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, Roma , Editori Riuniti, 1988, pp. 22.

308. BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 22 - 23.

309. BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 23; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905–1924", in AA. VV., Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 40.

Contrariamente al profondo sviluppo avuto nella società italiana, non fu così per l'amministrazione ferroviaria che invece restò immutata.

L'organizzazione aziendale ferroviaria non seppe reagire ai profondi cambiamenti in atto nel mondo sociale, politico, ed economico italiano, restando così sempre più chiusa in sé stessa, senza alcun spirito innovativo.

Fu proprio a causa dell'arretratezza e apatia burocratica dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato se, negli anni a seguire, non si seppero adottare nelle sfere dirigenziali delle coraggiose scelte innovative.

Queste coraggiose scelte innovative, se adottate conformemente, avrebbero portato invece l'azienda ferroviaria di Stato a lottare ad armi pari con gli altri sistemi di trasporto: non solo col trasporto automobilistico sulle brevi e medie percorrenze, ma anche in seguito col temibile e concorrenziale trasporto aereo sulle lunghe e lunghissime distanze.<sup>311</sup>

Al di là di queste considerazioni sulle scelte politiche attuate a partire dagli anni '50, c'è comunque da sottolineare come le ferrovie abbiano contribuito nel passato, e contribuiscono tuttora, in modo determinante alla unificazione sociale, politica, ed economica dell'Italia<sup>312</sup>: un aspetto politico questo certamente di rilevanza unica, e magari non sottolineato.<sup>313</sup>

Tra le sue alterne vicende, il trasporto ferroviario italiano seppe sempre e comunque dare il proprio fondamentale contributo ogni qualvolta fu necessario per la vita del paese.

Ci si rese comunque conto, già all'epoca della ricostruzione del paese, che era necessario affrontare con un sistema adeguato di trasporti ferroviari il futuro sviluppo della società industriale italiana.<sup>314</sup>

---

310. GIUNTINI, op. cit., pp. 40; sullo stesso argomento Cfr. anche BERENGO GARDIN (a cura di), op. cit., pp. 23.

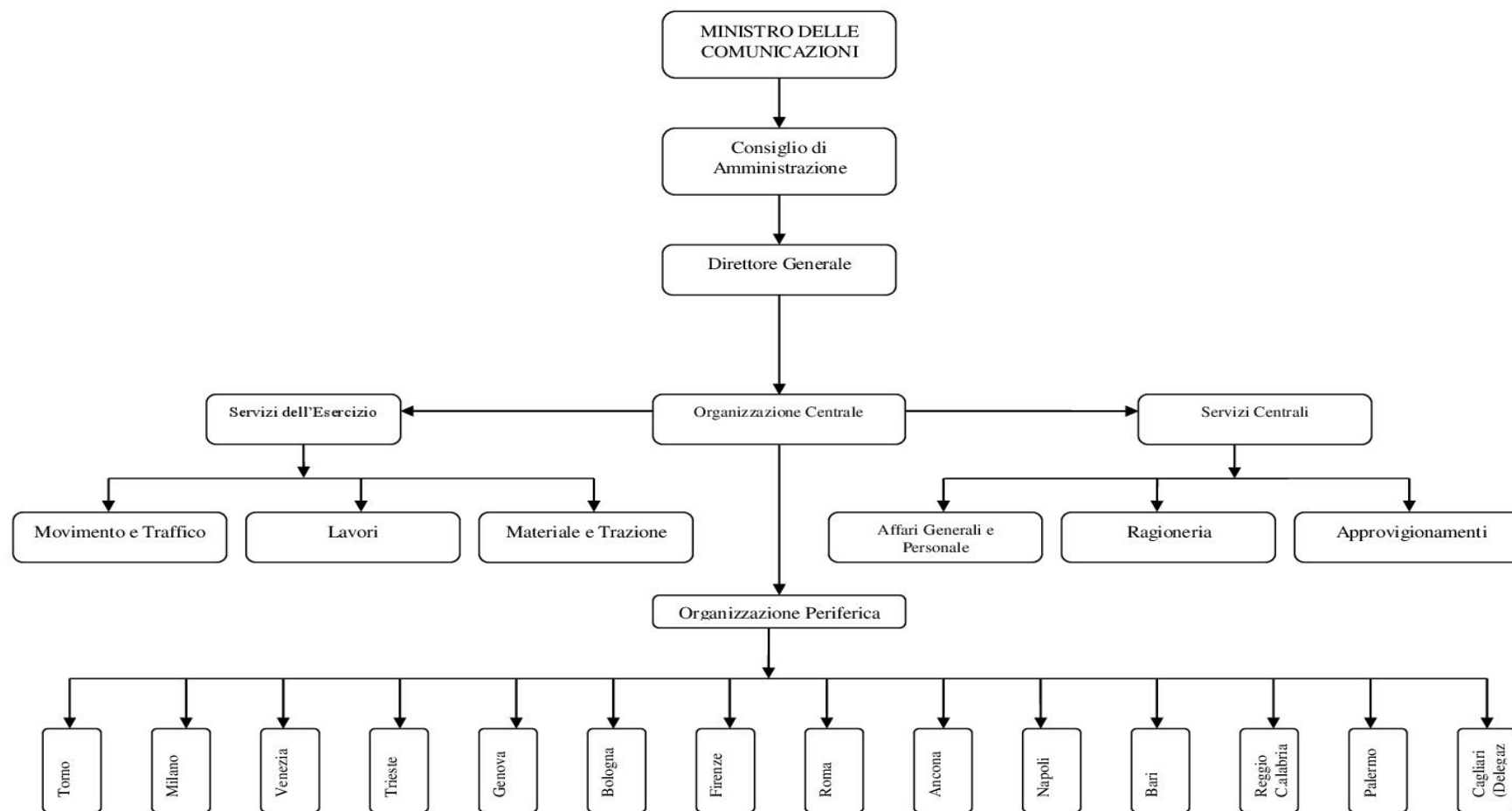
311. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pp. 97.

312. COLETTI, op. cit., pp. 98; sullo stesso argomento Cfr. anche Lucio VILLARI, *Storia contemporanea*, 1° ediz., Roma-Bari, Editori Laterza, 1970, pp.

313. COLETTI, op. cit., pp. 98.

314. AA. VV., "150 anni delle Ferrovie Italiane", *Il Treno*, supplemento al n° 7, Luglio 1989, pp. XVI.

**Organigramma 2:** Organigramma dell'Amministrazione Autonoma FS durante il Ventennio Fascista (22/Maggio/1924); T. pag. 132



**Fonte:** Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI, 1985, pag. 95.





## CAPITOLO IV°.

### LA RICOSTRUZIONE, E LA FORMULAZIONE DEI PODEROSI PIANI POLIENNALI FERROVIARI DOPO LA 2° GUERRA MONDIALE: DALL'IMPATTO DELLA MOTORIZZAZIONE DI MASSA FINO AL 1985, CON LA CHIUSURA DI OTTANTA ANNI DI GESTIONE DELL'AZIENDA AUTONOMA FS

#### 4.1. La situazione della rete ferroviaria italiana poco prima della 2° Guerra Mondiale

La situazione della rete ferroviaria al momento dell'ingresso dell'Italia nella 2° Guerra Mondiale era questa.

La rete ferroviaria italiana era composta da una parte di rete gestita dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato, e per una minore parte dalle Ferrovie in concessione.

Più esattamente, l'*Azienda Autonoma FS* aveva in gestione la rete a *scartamento normale* con una estensione di Km 16.372, e la rete a *scartamento ridotto* con una estensione di Km 595.<sup>1</sup>

Invece, la rete in gestione alle *Ferrovie in concessione* aveva una estensione di Km 6.000.<sup>2</sup>

Il trasporto ferroviario subiva purtroppo il tracollo causato dagli eventi bellici.

Osserviamo le statistiche relative al trasporto ferroviario nella sua globalità alla fine del conflitto.

A livello globale, viaggiatori e merci, la percorrenza dei treni si attestava nell'esercizio del biennio 1942/43 a circa 177.400.000 di treni/Km; mentre nell'esercizio del biennio successivo 1943/44 si poneva addirittura a circa 83.900.000 di treni/Km.<sup>3</sup>

Percentualmente a livello di tipologia di trasporto, riferito ai due bienni del 1942/43 e 1943/44, il crollo della percorrenza del traffico merci raggiungeva il 55,4 %; mentre nei riguardi della percorrenza del traffico viaggiatori il crollo era del 49,8 %.

---

1 Lo scartamento indica la distanza tra le rotaie di uno stesso binario.

2 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 57.

3 Si ricorda che fino al biennio 1964/65 l'esercizio ferroviario, dal punto di vista *amministrativo*, iniziava contabilmente il 1/Luglio dell'anno precedente per concludersi poi al 30/ giugno dell'anno successivo: ragionando con riferimento al biennio d'esercizio. Dopodichè, in via eccezionale, il solo secondo semestre del 1965 dal 1/Luglio al 31/Dicembre si svolse con il nuovo sistema di contabilità, ragionando con riferimento all'anno solare d'esercizio. Dal 1/gennaio/1966 iniziava il *nuovo sistema gestionale*, che dal punto di vista amministrativo iniziava il 1/Gennaio e si concludeva il 31/Dicembre dello stesso anno solare preso a riferimento. Così pure, le statistiche fanno sempre riferimento a questi sistemi contabili, prendendo comunque a riferimento, come anno indice, il 1965 che è stato l'anno del cambiamento del sistema contabile.

In definitiva quindi un dimezzamento della percorrenza dei treni/Km per ambedue le tipologie di trasporto.<sup>4</sup>

#### ***4.1.1. Il resoconto dei danni subiti dalla ferrovia alla fine della guerra***

Con la guerra ingenti perdite furono provocate dai pesanti bombardamenti degli alleati, e dalle incursioni rovinose dei partigiani; oltre che dal nemico tedesco in ritirata che, per rendere più difficile l'avanzamento alleato, distrusse di sana pianta qualsiasi cosa potesse arrecare vantaggio agli oppositori.

Con la firma dell'Armistizio veniva conclamata per l'Italia la fine della 2° Guerra Mondiale.

A livello statistico, la 2° Guerra Mondiale distrusse circa il 15 % della ricchezza nazionale.

Terminato il 2° Conflitto Mondiale, bisognava risolvere una serie di problematiche che incombevano sia nel breve periodo, ma anche nel medio e lungo periodo: problematiche che avrebbero compromesso il futuro economico e sociale del paese.

Le problematiche del breve periodo interessavano generalmente la ricostruzione dei sistemi produttivi distrutti o gravemente danneggiati dal conflitto.

Accanto al problema della ricostruzione delle infrastrutture, bisognava anche imbrigliare, nel più breve tempo possibile, l'inflazione monetaria ormai dilagante: di pari passo, bisognava immediatamente arginare la disoccupazione nel lavoro, ormai arrivata a livelli incontrollabili.

Le problematiche connesse al medio ed al lungo periodo riguardavano invece le riconversioni industriali delle medie e grandi strutture produttive andate distrutte, o gravemente danneggiate; oppure, ancora non toccate dall'evento bellico ma diventate al contempo obsolete, e quindi carenti di competitività ed efficienza.

Bisognava scardinare i principi protezionistici fino ad allora in atto nel sistema industriale italiano, in modo tale da ripristinare l'efficienza gestionale: solo così si poteva ridare impulso alla competitività internazionale dell'Italia.<sup>5</sup>

A consuntivo di fine guerra, l'industria meccanica del paese subì un danno di circa il 12 %: i danni subiti furono quindi assai limitati.

Per fortuna, durante l'evento bellico, le industrie meccaniche italiane avevano sempre lavorato a pieno regime, essendo impegnate tra l'altro nella costruzione di mezzi rotabili e per la trazione ferroviaria.

---

4 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 59.

5 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, 1992, pp. 22.

La pressoché quasi totale integrità dell'industria meccanica rese di fatto possibile la ricostruzione ferroviaria e del paese .

La piena produzione però stentò parecchio a tornare ai normali ritmi prebellici: questo fatto ritardò notevolmente il ritorno al normale esercizio delle ferrovie italiane, carenti all'uopo di parco rotabile e per la trazione.

Le conseguenze degli eventi bellici sul sistema industriale furono però ben poca cosa rispetto ai danni causati alle infrastrutture ferroviarie.

Infatti in tutto il comparto ferroviario italiano i danni erano ingenti, con la stessa intensità distruttiva in tutto il territorio.<sup>6</sup>

Alla fine della 2° Guerra Mondiale si doveva pertanto procedere a un primo bilancio dei danni causati dagli eventi bellici.

Osservando le statistiche, la media percentuale complessiva dei danni arrecati dalla 2° Guerra Mondiale al sistema del patrimonio ferroviario italiano, sul finire del 1945, era stimata in circa il 60 % dello stesso patrimonio esistente nel 1940, in periodo prebellico.<sup>7</sup>

Quindi, le ferrovie italiane potevano contare solamente su circa il 40 % della loro capacità produttiva di trasporto ante guerra.

Questo gravissimo danno patrimoniale fu stimato, in difetto, in oltre 900 miliardi di Lire correnti nel 1948.<sup>8</sup>

A fine guerra nel Giugno/1945, la drastica situazione indicava che la rete ferroviaria nazionale era distrutta per il 40 %: nel paese erano pertanto impraticabili Km 7.074 di binario, Km 103 di ponti, Km 64 di gallerie.

Ma danni ancora maggiori registrò l'infrastruttura fissa: cioè stazioni, impianti, scali.

Nell'infrastruttura fissa andarono infatti distrutti ben 4.735 fabbricati di esercizio, nonché circa 21.000 alloggi per i dipendenti.

Amara anche la situazione del materiale rotabile e per la trazione: il parco rotabile circolante si era ridotto solo al 20 % rispetto alla capacità prebellica.

Andarono infatti distrutti circa 100.000 carri merci, pari a circa il 60 % del totale; e 6.700 carrozze per viaggiatori.

Mentre il parco trazione aveva in funzione, alla fine della guerra, solo il 40 % della consistenza prebellica.<sup>9</sup>

---

6 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 57.

7 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 222; sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905 - 1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto - Settembre 1997, pp. 33.

8 FORGHIERI, op.cit., pp. 33.

Il conflitto mondiale arrestò drasticamente il progresso tecnologico sin lì acquisito dalle ferrovie italiane.

Tanto è vero che le linee elettrificate in funzione, fino ad allora vanto tecnologico mondiale sospinto dall'euforia fascista, erano rimaste solamente il 10 % di quelle esistenti ante guerra: erano così fuori uso circa Km 5.000 di linee elettriche.

Bisognava quindi ripristinare immediatamente le infrastrutture e tutto il patrimonio edilizio annesso.<sup>10</sup>

La 2° Guerra Mondiale provocò molte vittime tra il personale ferroviario militarizzato: infatti molti ferrovieri parteciparono direttamente alle offensive contro il nemico.

Molti ferrovieri furono deportati nei campi di concentramento in Germania: la loro penuria quindi causò molte difficoltà alla ripresa del servizio ferroviario nel dopoguerra, mancando forza lavoro specializzata.<sup>11</sup>

Ma l'opera di ricostruzione del dopoguerra era cosa ormai imminente e necessaria.

## **4.2. Le due fasi operative della Ricostruzione Ferroviaria**

La ricostruzione ferroviaria in Italia, dal punto di vista operativo, si può considerare suddivisa in due fasi principali:

la *Prima Fase* della ricostruzione accelerata dal 1945 al 1951;

la *Seconda Fase* di assestamento e potenziamento dal 1952 al 1961.<sup>12</sup>

### ***4.2.1. La dirigenza centrale dell'Azienda Autonoma FS durante la ricostruzione***

Con la fine della 2° Guerra Mondiale, si doveva procedere immediatamente alla generale ricostruzione del paese; e quindi anche la ricostruzione del sistema ferroviario era ormai impellente.

Nell'immediato dopoguerra la struttura organizzativa dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato rimase sostanzialmente immutata rispetto al periodo prebellico.

---

9 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, 1992, pp. 22; sullo stesso argomento Cfr. anche AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 58.

10 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 59.

11 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 220.

12 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 222.

L'ossatura della Dirigenza Centrale dell'Azienda Autonoma FS si ricostituì sotto l'abile condotta dell'ingegnere Giovanni DI RAIMONDO, già Direttore Generale in carica dal Luglio del 1944.

Con dei provvedimenti successivi vennero modificate, sebbene parzialmente, la composizione e le competenze del *Consiglio di Amministrazione*.

Sempre con dei provvedimenti vennero parzialmente modificati anche i poteri del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.<sup>13</sup>

La nuova e ricostituita dirigenza aziendale si mise alacremente all'opera, programmando le più disparate azioni di miglioramento del servizio ferroviario, e impartendo ad uopo le direttive necessarie.

Al Direttore Generale DI RAIMONDO si affiancò dal Maggio del 1947, nella supervisione dell'opera di ricostruzione, anche il nuovo *Ministro dei Trasporti* ingegnere Guido CORBELLINI.

La collaborazione tra questi due carismatici dirigenti iniziò comunque in precedenza, quando l'ingegnere CORBELLINI fu già insediato alla carica di *Capo del Servizio Trazione* dell'Azienda Autonoma FS, in quanto autorevole esperto in materia ferroviaria.

CORBELLINI fu nominato Ministro dei Trasporti nel dopoguerra per le sue indiscusse capacità in materia, e temperamento di uomo deciso: pertanto persona adatta ad intraprendere immediatamente la difficilissima ricostruzione del sistema ferroviario.<sup>14</sup>

I due dirigenti, per fronteggiare la situazione così critica ed urgente, adottarono metodi considerati assai sbrigativi per l'epoca: metodi, tra l'altro, assai sgraditi dalla classe politica, timorosa di essere surclassata.<sup>15</sup>

#### *4.2.1.1. La carriera professionale e politica di CORBELLINI*

CORBELLINI fu tra i massimi esperti in materia ferroviaria dell'epoca.

Egli cominciò la propria carriera professionale come luminare cattedratico di *Tecnica dei Trasporti*, all'*Università di Bologna*.

Dopo l'iniziale carriera universitaria diventò, fin dagli anni '30, funzionario nel *Servizio Trazione Ferroviaria FS*: organismo questo di cui più tardi divenne il Capo.

---

13 Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano, 1985, pp. 100.

14 Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 2° puntata: 1905 - 1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto - Settembre 1997, pp. 33.

15 COLETTI, op. cit., pp. 100.

Fu proprio CORBELLINI, in veste di esperto in materia ferroviaria, a condurre le prime prove di velocità, in servizio, dei mezzi di locomozione progettati e costruiti interamente dall'*Ufficio Studi Ferroviari FS* di Firenze.

Tra l'altro CORBELLINI, già alla vigilia del 2° conflitto mondiale, elaborò assieme ad altri studiosi un piano particolareggiato sulla protezione antiaerea degli impianti ferroviari.<sup>16</sup>

Tra gli altri compiti assunti da CORBELLINI, nella sua prestigiosa carriera professionale, va ricordato il proprio incarico organizzativo in Grecia del neonato *Ufficio Coordinamento Comunicazioni*, durante il periodo fascista.

A questo ufficio, inizialmente, venne affidato il controllo dei trasporti ferroviari civili in Grecia.

Subito dopo questo ufficio creato da CORBELLINI assunse, sempre in Grecia, anche i compiti di ricostruzione e salvaguardia delle opere ingegneristiche ferroviarie e civili.<sup>17</sup>

CORBELLINI approntò anche, in brevissimo tempo, la ricostruzione del viadotto ferroviario del Brallo alle Termopili sulla linea ferroviaria da Atene a Salonicco.

Tra le opere civili, di cui egli fu fautore, va ricordato il consolidamento del Lago di Maratona, bacino indispensabile per l'approvvigionamento idrico della città di Atene.

CORBELLINI, inoltre, operò anche il rafforzamento della struttura naturale del Canale di Corinto, per il pericolo sempre incombente di ostruzioni.

Dopo l'esperienza greca particolarmente positiva, CORBELLINI ritornò nel 1943 in territorio italiano per ricoprire l'importante incarico di *Capo del Compartimento Ferroviario FS* di Napoli.

A coronamento di una lunga e meritata carriera professionale nell'ambito della scienza dei trasporti, divenne infine dal Maggio del 1947 fino all'inizio del 1950, per la prima volta, *Ministro dei Trasporti* nel 2° *Governo Repubblicano* presieduto da Alcide DE GASPERI.<sup>18</sup>

Tra i meriti di CORBELLINI va menzionata, in qualità di Ministro dei Trasporti, la discussione e la preparazione in sede politica e tecnica della *Legge sull'Ammodernamento delle Ferrovie Concesse*, Legge dello Stato approvata poi più tardi nel 1952.

A chiusura della sua carriera politica CORBELLINI divenne ancora, per la seconda volta, *Ministro dei Trasporti* nel periodo dal Giugno al Dicembre del 1963 durante il 1° Governo di Aldo MORO (IV° Legislatura).<sup>19</sup>

---

16 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905 - 1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto - Settembre 1997, pp. 33.

17 FORGHIERI, op. cit., pp. 33.

18 FORGHIERI, op. cit., pp. 33.

#### 4.2.1.2. *La sbrigativa ricostruzione ferroviaria operata da CORBELLINI*

Per attuare l'opera di ricostruzione CORBELLINI impartì personalmente le decisioni necessarie: egli assunse pertanto, in capo alla sua persona, tutte le responsabilità politiche del caso.

CORBELLINI, con la sua aperta linea decisionista, impostò la ricostruzione ferroviaria con sistemi certamente assai sbrigativi: questo fatto gli valse avversioni e critiche assai accese da numerosi esponenti politici, timorosi di una loro esautorazione.

Questa sua particolare scelta politica, e per certi versi unica nel panorama italiano, gli permise però di non aspettare i tempi lunghissimi degli iter e delle tipiche lungaggini dibattuali parlamentari e delle varie Commissioni di studio.<sup>20</sup>

La delicata situazione sociale e politica, creatasi alla fine del conflitto, non permise certo di perdere tempo prezioso per cercare la soluzione migliore da attuare per il piano di ricostruzione.

Ci fu bisogno di fare comunque tutto e subito il possibile: pertanto, non c'era lo spazio temporale per ricostruire la rete con criteri di ripensamento e di rinnovamento tecnico.

L'urgenza della ricostruzione fu al primo posto nelle priorità del paese: operando diversamente, i risultati prodotti dall'inefficienza del trasporto ferroviario avrebbero gravemente danneggiato l'economia italiana per lungo tempo<sup>21</sup>

Il risultato evidente fu che la ricostruzione ferroviaria venne portata a compimento in tempi ritenuti accettabili dal sistema economico e sociale del paese.

CORBELLINI operò concettualmente la ricostruzione ferroviaria, ripristinando la rete alla situazione precedente alla guerra.

CORBELLINI fu infatti assai criticato in sede politica per aver rimesso in esercizio molte linee ferroviarie che già prima della distruzione bellica avevano un bilancio di esercizio assai precario.

Questo fatto procurò, secondo gli oppositori politici, un dissanguamento del bilancio aziendale delle Ferrovie dello Stato, con conseguente gravame nelle casse dello Stato.

---

19 Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 2° puntata: 1905 - 1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto - Settembre 1997, pp. 33.

20 FORGHIERI, op. cit., pp. 33.

21 FORGHIERI, op. cit., pp. 33.



Ma le critiche più feroci degli oppositori politici furono incentrate anche sulle diverse priorità con cui ricostruire.<sup>22</sup>

Le critiche politiche indirizzate a CORBELLINI furono comunque del tutto fuori luogo: soprattutto se si consideravano, a posteriori, gli avvenimenti politici accaduti sul finire degli anni '50.

#### ***4.2.2. La 1ª Fase operativa della Ricostruzione (Prima Fase accelerata: 1945 - 1951): dal primo riattamento della rete (1945 - 1947) al riassetto totale (1948 - 1951)***

A rigor di logica, per operare la ricostruzione del sistema ferroviario italiano ci sarebbe stato bisogno di una nuova e complessa organizzazione aziendale.

Questa nuova organizzazione ferroviaria, se fosse stata realmente insediata, avrebbe dovuto stilare progetti inediti, avrebbe dovuto indire e controllare l'aggiudicazione delle gare d'appalto, nonché tutti i lavori dalla fase iniziale e fino alla loro direzione, per finire con il collaudo e conseguente liquidazione delle spese.

Vi sarebbe quindi stato bisogno di un'organizzazione così talmente vasta, quanto l'enorme mole dei lavori da progettare e da costruire.

Questa organizzazione avrebbe dovuto essere composta da molti tecnici esperti in materia di ingegneria ferroviaria: ma, una siffatta macchina aziendale sarebbe entrata a pieno regime solamente dopo molto tempo, data la demolizione di gran parte della struttura amministrativa dello Stato centrale, nonché del morale decisamente a terra dei politici italiani.<sup>23</sup>

Ma la creazione di una siffatta organizzazione aziendale, necessaria per ricostruire un sistema mastodontico, non fu certo possibile.

Nonostante ci fosse stato bisogno di questa imponente organizzazione aziendale per la ripresa del normale servizio nel dopoguerra, tutto il personale ferroviario in forza, senza differenza di età e di grado, si prodigò fino allo stremo per iniziare lo stesso la ricostruzione con i primi mezzi di fortuna.

Il personale ferroviario Dirigente ed Esecutivo, oltre alle proprie normali mansioni, si prodigò anche nell'esercizio della rete e nelle cure dell'amministrazione aziendale.

---

<sup>22</sup> Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2ª puntata: 1905 - 1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto - Settembre 1997, pp. 33; sullo stesso argomento Cfr. anche Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 222.

<sup>23</sup> BRIANO, op. cit., pp. 220.

Questo personale gestì così la manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee, del parco rotabili, delle attrezzature, e degli impianti in generale.

Il personale ferroviario apportò così sul campo molte innovazioni tecnologiche operate dalla pratica comune in uso, secondo le conoscenze tecniche dell'epoca.<sup>24</sup>

A guerra conclusa fu quindi necessario intraprendere immediatamente la ricostruzione, da portare a compimento in tempi ragionevolmente brevi: questo per soddisfare le esigenze produttive economiche e sociali del paese.

L'ostacolo maggiore per iniziare la ricostruzione fu dovuto alla scarsità di fondi liquidi a disposizione nelle casse dello Stato.

CORBELLINI diede attuazione, con un dettagliato programma tecnico, all'inizio della *Prima Fase* della ricostruzione ferroviaria, sfruttando all'uopo la copertura finanziaria fornita dalla *Legge EINAUDI*.<sup>25</sup>

CORBELLINI poi riuscì ad attingere a piene mani ai consistenti sussidi finanziari elargiti nel *Fondo Lire dal Piano di Ricostruzione Europeo MARSHALL*: finanziamenti questi elargiti per aiutare la ricostruzione dei paesi danneggiati dalla guerra.

La geniale intuizione di CORBELLINI portò ad attribuire al trasporto ferroviario un ruolo fondamentale per la ricostruzione del paese: per la vita civile, e per la rimessa in moto del sistema produttivo ed economico.

Con questo ruolo fondamentale fu quindi necessario intraprendere immediatamente le opere di ricostruzione, senza porsi il problema di come e dove ricostruire.

Senza perdere tempo, per ripristinare il sistema ferroviario italiano si operò la mera ricostruzione fisica di tutto quanto era esistente prima del 1940.

Non si poteva certo ripensare da zero la rete ferroviaria, e perdere tempo prezioso per correggere gli errori compiuti nel passato: come nel caso eclatante della revisione di tracciati ritenuti obsoleti.

Per questo motivo mancò una visione complessiva di come e quale avrebbe potuto essere il piano dell'opera di ricostruzione: così l'opera di ricostruzione venne avviata senza approntare un programma preciso.

I governi repubblicani, avvicendatisi alla guida del paese dal dopoguerra, non vollero rischiare inutilmente, forse per mancanza di esperienza politica: quindi non potevano fare altro che cercare di rifarsi completamente ai modelli esistenti in epoca prebellica, sicuri del fatto che, bene o male, tutto ciò avrebbe funzionato.

---

<sup>24</sup> Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 220.

<sup>25</sup> BRIANO, op. cit., pp. 222.

Laddove, invece, sarebbe stato più opportuno approntare, nella maggioranza delle situazioni che si andavano presentando, un'opera di riconversione delle strutture andate distrutte o danneggiate: queste strutture infatti non furono più compatibili con le esigenze della collettività, mancando certamente i criteri di competitività con altre modalità di trasporto.<sup>26</sup>

Se ci fosse stata più liquidità finanziaria iniziale, sicuramente le scelte politiche sarebbero state più ponderate: ma non fu possibile agire diversamente, perchè nel paese fu impellente il ritorno alla normalità.

Con i mezzi finanziari adeguati si sarebbe potuto approntare un piano programmatico, e ridisegnare da zero il sistema ferroviario.

In tale modo, si sarebbe potuto adattare la rinnovata logistica del trasporto ferroviario alle mutate esigenze del sistema urbano e del tessuto produttivo industriale e agricolo: tutti sistemi, questi, in profondo cambiamento rispetto all'epoca in cui il trasporto ferroviario prese origine nell'Ottocento.<sup>27</sup>

Non appena ottenuti i finanziamenti CORBELLINI, con questa sua aperta spinta decisionista, affidò subito le prime commesse ferroviarie ad un gruppo di industrie che, per l'occasione, riavviarono la propria attività produttiva interrotta poco prima dalla guerra.<sup>28</sup>

La ricostruzione delle infrastrutture ferroviarie andate danneggiate con la guerra fu assai tempestiva.

Dalla fine della guerra i lavori di riassetto iniziarono e operarono senza soluzione di continuità, nonostante i mezzi finanziari a disposizione del paese fossero scarsi.

Con la liquidità finanziaria limitata, la ricostruzione fu condizionata da un piano di priorità assolute dei primi interventi operativi da attuare.

Con la prima elargizione del *Piano di Ricostruzione Europeo* vennero ripristinati o ricostruiti ponti e gallerie, rieletrificate importanti direttrici, e ristrutturare importanti stazioni e snodi ferroviari già esistenti precedentemente.

Si seguirono così delle priorità: dapprima si ricostruirono le infrastrutture ferroviarie fisse (binari, stazioni, ecc.), e in seguito si provvide ad arricchire il parco del materiale rotabile e della trazione.

Ma in particolare, i lavori di primo riassetto della rete ferroviaria italiana si diressero inizialmente ad esigenze di tipo militare: infatti vennero realizzati i raddoppi su linee

---

26 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, 1992, pp. 22.

27 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 59.

28 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905 - 1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto - Settembre 1997, pp. 33.

ferroviarie considerate strategiche, ed elettrificazioni necessarie su linee con grande importanza come da Verona a Bologna, e sulla linea da Verona a Trento.<sup>29</sup>

Con i primi interventi vennero provvisoriamente rimesse in esercizio, ma con un solo binario di circolazione promiscuo per ogni senso di marcia, le linee che precedentemente furono a doppio binario.

In via provvisoria, il sistema della circolazione dei treni venne regolato mediante disposizioni eccezionali, non previsti originariamente dai *Regolamenti Ferroviari*.<sup>30</sup>

Vennero ripristinati parzialmente numerosi impianti di sicurezza e di segnalamento.<sup>31</sup>

La ricostruzione avvenne a ritmi elevatissimi, sebbene fossero stati utilizzati scarsi mezzi tecnici.

Sul finire del 1949 la rete ferroviaria fu riassetata praticamente alla consistenza ante guerra, con circa Km 21.369 di linea funzionante.<sup>32</sup>

Anche per il materiale rotabile e per la trazione si tornò ben presto ai livelli precedenti di guerra.

Per ovviare alla carenza di materiale rotabile, necessario per il trasporto di viaggiatori, vennero radicalmente trasformati dei carri di tipo merci, dotandoli di panchine a sedere.<sup>33</sup>

Sul finire del 1949 anche il ciclo di utilizzazione dei carri merci e delle carrozze viaggiatori si stabilizzò alla piena normalità.

Mentre per sopperire alla carenza del parco trazione, necessario per il traino dei treni viaggiatori e merci, vennero impiegate vecchie locomotive con trazione a vapore e a trazione termica, fatte pervenire nel territorio italiano dagli Alleati.<sup>34</sup>

Sui principali itinerari della rete ormai i tempi di percorrenza dei vari convogli furono addirittura migliorati rispetto al livello prebellico: il merito di questo risultato fu dovuto soprattutto alla intrapresa massiccia rieletrificazione della rete italiana.

Le ferrovie, seppur claudicanti, contribuirono in modo determinante alla rinascita del paese: infatti il trasporto ferroviario si fece carico di tutte le attività di trasporto necessarie interne.

Le altre attività di trasporto esistenti nel paese furono infatti pesantemente penalizzate dalla penuria di carbone e di altri carburanti.<sup>35</sup>

---

29 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 57.

30 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 221.

31 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 221.

32 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 222; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 140.

33 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 221.

34 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 221.

Nel dopoguerra vi fu una forte domanda di trasporto sia viaggiatori che merci.

La società contadina italiana in questo periodo mutò assai velocemente le proprie abitudini, e con esse anche il proprio carattere di stanzialità: quindi nuovi bisogni, e forti esigenze di mobilità delle persone e delle cose.

Ma la domanda di mobilità crebbe, contro ogni previsione, assai più rapidamente rispetto al ritmo impresso per le opere di ricostruzione.

Per questo motivo i servizi offerti dalla ferrovia non riuscirono a tenere il passo della domanda sempre più crescente di mobilità da parte di viaggiatori e di merci.

Il paese si direzionò assai velocemente verso l'industrializzazione di massa, e verso la convergenza dei mercati: proprio verso quella direzione che fu fortemente auspicata in epoca pre-unitaria, con lo sviluppo trainante del trasporto ferroviario nel sistema economico italiano.<sup>36</sup>

Questo mutamento sociale ed economico, a ridosso della ripresa economica del paese, avrebbe dovuto quindi trovare nel suo moderno sistema ferroviario un propulsore inesauribile. Tali considerevoli intenti furono certamente auspicabili per l'economia del paese, ma purtroppo irrealizzabili in tempi brevi.

Per realizzare questi ambiziosi obiettivi pertanto si dovette operare una rapida e sufficiente normalizzazione del servizio ferroviario.

Le istituzioni politiche dovettero cercare di iniettare fiducia, con fatti concreti, al popolo umiliato e demoralizzato, per assicurargli un futuro migliore.

Pertanto la ricostruzione ferroviaria avvenne in un clima politico altalenante tra spinte interventiste e spinte liberistiche: questo tentennamento fu perpetrato per la mancanza di una precisa identità politica in un paese dilaniato dalla 2° Guerra Mondiale, e ubriacato dalla dittatura fascista prima.

Alla luce di tutti questi avvenimenti, CORBELLINI fu quindi l'artefice della ricostruzione ferroviaria italiana; così come l'ingegnere Riccardo BIANCHI fu, a sua volta, l'artefice della costruzione delle Ferrovie dello Stato così come modernamente concepite.<sup>37</sup>

La ricostruzione fisica del sistema ferroviario non fu accompagnata, di pari passo, anche dalla ricostruzione capillare dell'organizzazione aziendale.

---

35 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 57.

36 Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988), pp. 22.

37 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, -pp. 222.

L'intento che la classe politica si prefisse di risolvere, non appena possibile, fu quello di risolvere nel futuro immediato gli aspetti delle riforme strutturali e gestionali, necessarie in tutto l'apparato aziendale.<sup>38</sup>

#### *4.2.2.1. Le prime difficoltà gestionali delle imprese ferroviarie alla fine della 1° Fase della Ricostruzione*

Dopo una prima fase assai veloce di primo riattamento della rete, invece il riassetto vero e proprio del sistema ferroviario avvenne a ritmi alterni.

Molte difficoltà vi furono per trovare i mezzi finanziari necessari alla continuazione dell'opera di ricostruzione, anche perché imperversò una fortissima svalutazione monetaria.

Questa 1° Fase della Ricostruzione Ferroviaria<sup>39</sup> venne portata a termine nel corso dell'esercizio ferroviario 1950 / 51.<sup>40</sup>

Dopo il primo riattamento attuato dal 1945 al 1947, in circa cinque anni dal 1947 al 1951 venne così compiuto il riassetto totale del sistema ferroviario: le previsioni più ottimistiche degli esperti mondiali furono invece nell'ordine di attesa di circa quindici anni.<sup>41</sup>

Decisamente un risultato eccezionale: ma con il tempestivo riassetto del sistema ferroviario affiorò, al contempo, anche il rovescio della medaglia.

La rete fu riassetata esattamente così com'era prima della 2° Guerra Mondiale: con i suoi pregi, ma anche con i suoi notevoli difetti.

Molte linee secondarie erano infatti già in forte perdita d'esercizio da troppo tempo: quindi, nel complesso, la gestione aziendale in epoca prebellica risentiva di un sistema già superato.

Nel dopoguerra poi, a causa del perdurare delle difficoltà di reperimento delle risorse finanziarie, aumentarono significativamente le spese di esercizio gestionale.<sup>42</sup>

---

38 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, 1992, pp. 22.

39 E' la cosiddetta 1° Fase accelerata della ricostruzione dal 1947 al 1951.

40 Si ricorda che fino al biennio 1964/65 l'esercizio ferroviario, dal punto di vista amministrativo, iniziava contabilmente il 1/Luglio dell'anno precedente per concludersi poi al 30/giugno dell'anno successivo: ragionando con riferimento al biennio d'esercizio. Dopodichè, in via eccezionale, il solo secondo semestre del 1965 dal 1/Luglio al 31/Dicembre si svolse con il nuovo sistema di contabilità, ragionando con riferimento all'anno solare d'esercizio. Dal 1/gennaio/1966 iniziava il nuovo sistema gestionale, che dal punto di vista amministrativo iniziava il 1/Gennaio e si concludeva il 31/Dicembre dello stesso anno solare preso a riferimento. Così pure, le statistiche fanno sempre riferimento a questi sistemi contabili, prendendo comunque a riferimento, come anno indice, il 1965 che è stato l'anno del cambiamento del sistema contabile.

41 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 223.

42 Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, CAFI Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano, 1985, pp. 100; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 140.

Ma le difficoltà gestionali in cui incorsero le imprese ferroviarie si accrebbero ancor più a causa della concorrenza arrecata dall'espansione del trasporto privato e pubblico su gomma.

Queste le cause principali che influirono negativamente sui bilanci dell'esercizio ferroviario nel periodo dal 1945 al 1949, periodo storico in cui si cercò affannosamente di ridurre al minimo il passivo finanziario.

Nel primo dopoguerra, per risolvere le diseconomicità di gestione delle imprese ferroviarie, nacquero varie *Commissioni di Studio* in sede politica.

Con le Commissioni di Studio politiche<sup>43</sup> si elaborarono per la prima volta dei *Piani Regolatori dei Trasporti*, e soprattutto si diede fattivamente l'avvio a numerosi progetti di ristrutturazione della rete ferroviaria, già preventivati da tempo sulla carta.<sup>44</sup>

#### 4.2.2.2. *L'Anno Santo del 1950: l'occasione del riscatto per le Ferrovie dello Stato*

Per le ferrovie italiane iniziò, dal 1945, un decennio di fervore grazie a una ricostruzione imponente: ricostruzione quanto più ravvivata da un evento di portata storica e religiosa, vale a dire l'Anno Santo del 1950.

L'Anno Santo del 1950 fu così celebrato in piena resurrezione del trasporto ferroviario.

Il risorto sistema ferroviario fu pienamente all'altezza della situazione: come da previsione, vi fu un consistente aumento nel traffico viaggiatori.

La naturale conseguenza fu che folle di pellegrini e turisti italiani e stranieri si riversarono su Roma e sulle altre mete religiose italiane: le Ferrovie dello Stato allestirono un programma di circolazione treni veramente esaustivo.

Un enorme numero di treni ordinari e speciali circolarono in lungo e in largo per tutta la penisola: le ferrovie in questa occasione si spartirono, in modo equo, il traffico dei viaggiatori assieme al trasporto stradale, a quello aereo, e a quello navale.

Per l'esattezza, l'esercizio ferroviario 1950/51 attestò un traffico record di ben 183.040.000 viaggiatori, di cui ben 102.000.000 viaggiatori<sup>45</sup> dovuti al pellegrinaggio mariano.<sup>46</sup>

---

43 Commissioni che, tra l'altro, coniarono anche il termine tecnico dei rami secchi.

44 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905 - 1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto - Settembre 1997, pp. 33.

45 Viaggiatori paganti la apposita tariffa speciale scontata.

46 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 60; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 140.

### ***4.2.3. La questione del taglio dei “Rami Secchi”: i danni irreversibili causati al sistema economico italiano***

Verso la fine della 1° fase della Ricostruzione, fino alla fine degli anni ‘50, prese piede la scellerata teoria del taglio dei *Rami Secchi*: vale a dire il ridimensionamento della rete in esercizio (*Vedi Figura n° 5 alla fine del presente Cap. IV°, a pag. 271*).

Dovevano pertanto essere dismesse quelle linee che, per l’Azienda Autonoma FS, risultavano particolarmente onerose e con utili non sufficienti al loro singolo mantenimento in esercizio.

Questa avventata teoria economica fu fortemente voluta dalle *Commissioni di Studio politiche*, per cercare di contenere la gestione deficitaria dell’Azienda Autonoma FS.

Favorevole al ridimensionamento della rete fu però anche il *Direttore Generale* delle Ferrovie dello Stato, ingegnere DI RAIMONDO.<sup>47</sup>

Morfologicamente parlando, la rete ferroviaria italiana fino all’epoca prebellica era costituita da un insieme organico variegato di linee e tronchi di linea, sia nella sua funzione logistica di trasporto ma anche nella sua assai frazionata gestione aziendale.

Ognuna di queste arterie costituiva un insieme di vasi comunicanti: ciascuna arteria aveva una sua precisa connotazione non sempre strettamente necessaria dal punto di vista economico, ma indispensabile invece dal punto di vista sociale.

Così queste arterie erano considerate alla stregua di linee non sempre sopprimibili a priori, secondo i criteri dell’economicità: l’insopprimibilità di queste linee era dettata, il più delle volte, da ragioni sociali, politiche, o addirittura militari.<sup>48</sup>

Alcuni di questi rami ferroviari, considerati diseconomici, si sarebbero potuti sopprimere con una analisi ben preventivata, senza comportare danno all’insieme del sistema ferroviario.

Invece con altri rami ferroviari, sempre considerati diseconomici, bisognava prestare estrema attenzione alla eventuale sopprimibilità: infatti, se soppressi, questi rami avrebbero potuto essere fonte di profondi disequilibri territoriali di natura sociale, politica, ma anche tecnica.

Le perdite gestionali di una linea, considerata diseconomica (ma insopprimibile per una serie di ragioni), potevano semmai compensarsi con gli avanzi gestionali di altre linee considerate più redditizie.

Questa operazione contabile sarebbe stata possibile però qualora tutte le linee ferroviarie, considerate nel loro insieme, fossero state in grado di contribuire omogeneamente, direttamente o indirettamente, alla produzione complessiva.<sup>49</sup>

---

47 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 222 - 229 - 232.

48 BRIANO, op. cit., pp. 232.

49 BRIANO, op. cit., pp. 232.



In seguito all'applicazione della drastica teoria del taglio dei rami secchi, per il contenimento dei costi di gestione, alcune linee gestite dall'Azienda Autonoma FS, e soprattutto molte *Ferrovie in Concessione* all'industria privata, non vennero più ripristinate o rimodernate.<sup>50</sup>

Attuato comunque il drastico ridimensionamento della rete, conti alla mano, gli esperti si resero subito conto che questo sistema indiretto di riduzione delle spese non avrebbe poi dato i frutti sperati.

Non si erano infatti messe in preventivo le conseguenze indotte che tale sistema indiretto di contenimento dei costi di gestione avrebbe poi causato nel tessuto economico e sociale del paese.

La dismissione di intere linee ferroviarie mise ben presto in evidenza la sconvenienza, per eccessiva onerosità, del trasporto merci su gomma rispetto a quello su ferro.

Stessi risultati si constatavano poi anche per il trasporto viaggiatori per il confronto con le due modalità.<sup>51</sup>

Troppo tardi infatti la classe politica e l'opinione pubblica si accorsero del fatale errore: che comportò tra l'altro un ritardo tecnologico quantificabile in circa venti anni rispetto agli altri paesi industrializzati.

Il risultato tangibile fu che il taglio dei rami secchi arrecò purtroppo danni irreversibili al sistema ferroviario italiano e all'economia del paese.<sup>52</sup>

#### ***4.2.4. Le statistiche dell'Azienda Autonoma FS nel 1951: la comparazione dei dati alla fine della 1° Fase della Ricostruzione***

Con il primo riassetto ferroviario durante il biennio 1949/50, per il traffico viaggiatori e merci si raggiunsero e addirittura superarono, nella globalità, i volumi di traffico preesistenti alla guerra nel biennio 1938/39.

L'incremento del traffico viaggiatori e merci, dalla fine della 2° Guerra Mondiale, fu in costante ascesa fino agli anni '50.<sup>53</sup>

Per quel che riguardava il solo traffico viaggiatori il suo volume crebbe assai intensamente, tanto da toccare i 21,15 miliardi di Viaggiatori/Km sul finire del biennio 1950/51.

---

50 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento postunitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 25.

51 GUADAGNO, op. cit., pp. 25.

52 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 232.

53 Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988), pp. 22.

Basti pensare che esso nel periodo prebellico arrivò attorno agli 11,7 miliardi di Viaggiatori/Km: quindi un netto raddoppio.<sup>54</sup>

Per quel che riguardava il solo traffico merci sul finire del biennio 1950/51, il suo volume crebbe fino a toccare 11,63 miliardi di Ton/Km.

Mentre nel periodo prebellico esso era attestato attorno agli 11,5 miliardi di Ton/Km: quindi una sostanziale parità rispetto ai livelli precedenti.<sup>55</sup>

Analizziamo ora le statistiche relative al parco rotabile e per la trazione.

Nel biennio 1945/46 vi fu carenza di materiale rotabile per i viaggiatori: pertanto, per sopperire a questa penuria, si impiegarono all'uopo dei carri merci opportunamente riattati.

Questo fintantoché gradualmente riapparvero sulla scena le prime spartane carrozze per viaggiatori, anche se in condizioni malandate.

Guardando invece alle statistiche relative al personale ferroviario, esso fu ricondotto all'incirca al quoziente esistente nel biennio 1938/39, quoziente riferito per Unità di Traffico.<sup>56</sup>

Questa ricostruzione così tempestiva e capillare, permise gradatamente la ripresa del traffico ferroviario: determinante fu il contributo del sistema ferroviario alla ripresa commerciale ed industriale dell'Italia disastrosa.

Ma la prima battuta d'arresto nella crescita del trasporto ferroviario arrivò purtroppo con l'*Alluvione* nell'autunno 1951: l'evento meteorologico si concluse con la piena del fiume PO in Polesine, che mise nuovamente in ginocchio il paese dopo il misfatto della 2° Guerra Mondiale.

L'alluvione rese impraticabili diverse linee ferroviarie della Pianura Padana, nevralgiche per il trasporto dell'Italia settentrionale: i lavori di ripristino delle linee danneggiate durarono oltre 2 anni, con difficoltà immaginabili per la ripresa dell'economia.<sup>57</sup>

#### ***4.2.5. La 2° Fase operativa della Ricostruzione: dall'assestamento al potenziamento della rete (1952 – 1961)***

Dopo la 1° fase della ricostruzione si arrivò ad una sufficiente normalizzazione del servizio ferroviario.

---

54 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 223.

55 BRIANO, op. cit., pp. 223.

56 BRIANO, op. cit., pp. 220 – 223.

57 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 60.

Seguì subito dopo la 2° Fase della Ricostruzione Ferroviaria, che interessò il periodo storico dal 1952 al 1961: la si può definire una vera e propria *Fase di Assestamento e Potenziamento*.<sup>58</sup>

Arrivati a questo punto, bisognava rivedere sistematicamente tutti i riattamenti provvisori messi in opera dal 1943 e fino al 1951.

Da questo momento fu pertanto necessario potenziare il servizio e terminare la ricostruzione degli elementi vitali, secondo i rimedi auspicati dal Direttore Generale DI RAIMONDO.

L'Azienda Autonoma FS doveva cioè, per sopravvivere, potenziare la propria rete e quindi rimodernare l'esercizio.

Bisognava quindi mettere in cantiere una serie di opere per conferire al sistema ferroviario la capacità di sopperire ai bisogni impellenti.

Fu pertanto necessario conferire alti livelli di sicurezza alla circolazione, consentire maggiori velocità commerciali, e adeguare immediatamente la dotazione del parco rotabile e del parco trazione.

Sul fronte del materiale rotabile vennero messe in servizio nuove carrozze per viaggiatori e nuovi carri merci.

Per il parco trazione si provvide ad ampliare la flotta con locomotori più potenti.

Per potenziare il servizio fu ripresa in grande stile l'elettrificazione della rete ferroviaria italiana, evoluzione tecnologica di largo respiro.<sup>59</sup>

Queste consistenti migliorie vennero apportate al sistema ferroviario, al cospetto della velocizzazione della rete, della comodità, e della funzionalità: in modo tale da garantire anche per il futuro una considerevole economicità dell'esercizio.<sup>60</sup>

Nonostante tutto ciò, non si riuscì a soddisfare la crescente domanda di mobilità da parte della popolazione.

Le Ferrovie dello Stato perciò, in questo particolare periodo storico, cercarono la stretta collaborazione della classe politica: questo al fine di riuscire ad attuare una programmazione seria e una integrazione dei propri servizi, al cospetto della collettività.

Ma mancò però in quel momento, da parte della classe politica, una chiara visione sulla futura programmazione da attuare per un possibile sviluppo del sistema di trasporto ferroviario.

---

58 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 224.

59 Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 256.

60 JANNATTONI, op. cit., pp. 260; sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op. cit., pp. 224.

La classe politica infatti non riuscì a cogliere pienamente quali sarebbero stati i benefici che il sistema ferroviario avrebbe arrecato ad un paese avviato di lì a poco verso il Boom Economico.

Tutti questi elementi negativi concorsero, a partire dal dopoguerra e fino in epoca attuale, a favorire nel paese una esagerata e sbilanciata motorizzazione di massa.

Questa imponente motorizzazione, se nel breve e medio periodo contribuì in modo determinante a favorire lo sviluppo economico e sociale del paese nel dopoguerra, ciò non di meno nel lungo periodo si sviluppò selvaggiamente, comportando di conseguenza problematiche sociali e ambientali irrisolvibili.

In mancanza di una chiara e programmatica visione d'assieme del finanziamento pubblico per le infrastrutture ferroviarie, venivano comunque realizzate, nel periodo dal 1951 in poi, alcune importanti opere di rafforzamento.

Pertanto solo dopo molto tempo si dovette rivolgere l'occhio al futuro, rimodernando sia quantitativamente che qualitativamente tutto il sistema ferroviario.<sup>61</sup>

#### *4.2.5.1. La 2° Fase della Ricostruzione: l'assestamento delle ferrovie con l'attuazione del Programma di Opere Straordinarie nel 1952*

Si passeranno ora in rassegna cronologicamente i vari provvedimenti intrapresi, a livello politico, per destinare i finanziamenti necessari all'assestamento e potenziamento del sistema ferroviario nazionale.

Tali provvedimenti finanziari interessarono il decennio a partire dal 1952, prolungandosi in taluni casi anche addirittura fino al 1985, cioè fino alla nascita dell'*Ente Pubblico Economico delle Ferrovie dello Stato*.

La 2° Fase della Ricostruzione iniziò di fatto con l'approvazione del *Primo Piano Finanziario*, dedicato interamente all'assestamento delle infrastrutture ferroviarie.

Infatti, nel 1952 fu varato il *Programma di opere straordinarie di ricostruzione, ammodernamento, e potenziamento della rete e dei mezzi FS*: programma che fu attuato completamente.

---

61 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 221; sullo stesso argomento Cfr. anche Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 225.

Questo programma fu finanziato interamente dal *Consorzio di Credito* per le opere pubbliche, per un importo totale di 145 miliardi di Lire correnti d'epoca: il finanziamento del programma fu ripartito in quattro esercizi finanziari, a partire dal 1952.<sup>62</sup>

Numerose furono le opere cantierizzate per l'attuazione di questo programma.

Nel 1955 erano già in corso i lavori per il raddoppio della trafficatissima linea tra La Spezia e Genova, in Liguria.

Così pure, nel 1955 venne inaugurato anche il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Venezia Santa Lucia.

Una particolare ramificazione di questo piano diede l'avvio al corposo *Programma per il potenziamento delle linee meridionali*.

La *Legge dello Stato* n° 949 del 25/Luglio/1952 stabilì che questo programma dovesse essere invece finanziato dalla *Cassa per il Mezzogiorno*, per un importo di 75 miliardi di Lire correnti d'epoca.

Con questi fondi vennero realizzate importanti opere nell'Italia Meridionale.

Nel 1955 iniziarono pertanto i lavori per il parziale raddoppio della linea strategica da Battipaglia a Reggio Calabria.

Sempre in questo periodo, vennero apportate consistenti migliorie sulla importante linea trasversale da Reggio Calabria, Metaponto, Taranto, a Bari.<sup>63</sup>

Altri provvedimenti vennero varati in seguito, durante la 2° fase della ricostruzione.

Furono pertanto approvati i *Provvedimenti* per le città di Napoli e di Milano, tramite la *Legge dello Stato* n° 297 del 09/Aprile/1953: vennero stanziati 4 miliardi di Lire correnti d'epoca per la nuova stazione di Napoli Centrale.<sup>64</sup>

Nel 1956 iniziarono i lavori del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Napoli, che venne poi inaugurato nel 1960.

Mentre con la successiva *Legge dello Stato* n° 208 del 1954 vennero stanziati ulteriori 5,5 miliardi di Lire correnti d'epoca per la stazione di Verona Porta Nuova.<sup>65</sup>

Ulteriori finanziamenti straordinari vennero stanziati con la *Legge dello Stato* n° 173 del 26/Marzo/1955, per un importo di 5,8 miliardi di Lire correnti d'epoca.

---

62 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 232 - 234.

63 BRIANO, op. cit., pp. 234.

64 BRIANO, op. cit., pp. 235.

65 BRIANO, op. cit., pp. 235.

La successiva *Legge dello Stato* n° 634 del 29/Luglio/1957 stanziò ulteriori 15 miliardi di Lire correnti d'epoca per l'elettrificazione delle fondamentali linee da San Benedetto a Pescara, e da Sulmona a Pescara nell'Italia Centrale.

Ulteriori finanziamenti, per 16 miliardi di Lire correnti d'epoca, vennero concessi per mezzo di Leggi Speciali nel Marzo e poi nel Dicembre del 1961, al fine di proseguire col raddoppio, iniziato nel 1955, della linea da Battipaglia a Reggio Calabria in Italia Meridionale.<sup>66</sup>

#### *4.2.5.2. Le difficoltà gestionali delle Ferrovie dello Stato alla fine della 2° Fase della Ricostruzione*

All'interno dei vertici aziendali delle Ferrovie dello Stato ci fu in questo periodo uno stato di prostrazione profonda nel rielaborare le strategie aziendali per risolvere la crisi e i disservizi interni.

Le strategie aziendali furono permanentemente sospinte a cavallo delle realtà trasportistiche regionali da una parte, e della vocazione europea prettamente Comunitaria nel sistema delle comunicazioni dall'altra.

Col disinteresse generale nei confronti del trasporto ferroviario, si arrivò progressivamente al degrado del servizio, e al continuo aumento del disavanzo aziendale.

Tra l'altro anche alcune linee ferroviarie annoverate dai tecnici tra i Rami Secchi da tagliare, perché ritenute antieconomiche, non vennero volutamente soppresse solo per ragioni strettamente sociali: e questo aggravò ancora di più la situazione.

Questa incapacità decisoria aziendale venne interpretata dagli oppositori come una presa di posizione di tipo assistenziale, con inevitabili ricadute di perdita di efficienza.<sup>67</sup>

Queste cause provocarono quindi un aumento dei costi di esercizio: costi non compensati dal contestuale blocco delle tariffe ferroviarie applicate, bloccate per evitare effetti inflattivi.

Le inefficienze gestionali vennero così conseguentemente scaricate ancora una volta sulla collettività.

Le pressioni provenienti dal MEC<sup>68</sup> riuscirono comunque in questo periodo a rincuorare le ventate innovative di alcuni capaci e coraggiosi dirigenti aziendali, nonché a responsabilizzare

---

66 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 234.

67 Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988), pp. 22.

68 Sigla del Mercato Economico Europeo.

alcuni ambienti della classe politica che fino a quel momento avevano volutamente stare fuori dalla questione.

Ne scaturì, alla fine, una nuova volontà comune tendente a impartire nuove strategie e linee di sviluppo del mezzo ferroviario.<sup>69</sup>

Così l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ricercò, con determinata ostinazione, una sua ben precisa connotazione, intesa al progressivo miglioramento delle proprie performances.

#### ***4.2.6. Le statistiche dell'Azienda Autonoma FS nel 1955: l'analisi della situazione aziendale***

Per comprendere appieno lo stato di salute dell'Azienda Autonoma FS, si analizzeranno ora alcune importanti relazioni aziendali dei dirigenti ferroviari dell'epoca.

In particolare, si porrà l'accento sull'importante *Rapporto Aziendale* del 1955, redatto dal *Direttore Generale* DI RAIMONDO.

In questo dettagliato rapporto, veniva descritto, settore per settore, la situazione finanziaria e tecnologica delle Ferrovie dello Stato al 30/Giugno/1955.<sup>70</sup>

Cominciamo dall'analisi degli impianti fissi, al 30/Giugno del 1955.

Secondo DI RAIMONDO, le Ferrovie dello Stato italiane avevano ripreso il loro cammino tragicamente interrotto dagli eventi bellici.

Erano state infatti istituite migliorie notevoli nel *Regime di Circolazione* dei treni con l'introduzione degli *Impianti di Blocco*, di moderni *Apparati Centrali Elettrici di Controllo degli Itinerari ACEI*, e con l'estensione di migliori collegamenti telegrafonici tra le varie stazioni ed i centri di controllo.

In sintesi, un forte recupero di alti livelli di sicurezza e di regolarità nella marcia dei treni.<sup>71</sup>

Per l'armamento dei binari<sup>72</sup> venivano introdotte notevoli migliorie con l'adozione massiccia di un sistema tecnico più rispondente alle maggiori velocità e ai convogli più pesanti.

Al 30/Giugno del 1955, l'elettificazione della rete su larga scala era già una realtà: in tale periodo, circa il 76 % del traffico, in totale, si riversava su linee elettrificate.<sup>73</sup>

---

69 Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988), pp. 22.

70 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 229 - 230.

71 BRIANO, op. cit., pp. 230.

72 Vale a dire la sede ferroviaria di appoggio delle traversine e aggancio alle rotaie.

73 BRIANO, op. cit., pp. 230.

Si prosegue con l'analisi della situazione del materiale rotabile al 30/Giugno del 1955.

Fino a questo periodo venivano introdotti gradualmente in servizio nuovi tipi di elettrotreni, di elettromotrici, ed automotrici.

Seppur gradualmente, erano state messe in servizio nuove e più consone carrozze per viaggiatori, nonché nuovi e più capienti carri per le merci: in questo modo circolarono in servizio treni più pesanti e al contempo anche più veloci.<sup>74</sup>

Venivano pure istituiti collegamenti diretti e veloci sia lungo le direttrici longitudinali, che latitudinali della penisola italiana.

A questo scopo vennero istituiti Treni Viaggiatori Internazionali a lunga percorrenza e ad elevata velocità, collegando così i centri nevralgici europei distanti fra di loro anche migliaia di chilometri.<sup>75</sup>

Proseguiamo con l'analisi delle *Velocità Commerciali* al 30/Giugno del 1955.

Dal 1955 in poi venivano raggiunte e anche superate le *velocità commerciali* esistenti nel periodo prebellico del 1939: questo risultato importante era stato raggiunto sia per i treni viaggiatori, che per i treni merci.<sup>76</sup>

#### ***4.2.7. Le statistiche dell'Azienda Autonoma FS nel 1955: la situazione del personale***

Vediamo la situazione del personale ferroviario al 30/Giugno del 1955.

In questo periodo era palpabile nell'aria la situazione di una maggiore serenità all'interno degli ambienti di lavoro, anche per merito dei migliorati rapporti sindacali interni: il tutto così sfociava in una costruzione comune e collaborativa del lavoro, svolto all'interno del sistema aziendale.

Il personale ferroviario finalmente godeva di migliori aspettative di vita: maggiori trattamenti economici, e migliori turni di lavoro.

Da una parte quindi l'Azienda Autonoma FS traeva un evidente vantaggio: infatti, nel suo percorso di crescita, essa beneficiava di questa ritrovata armonia in un clima particolarmente sereno.<sup>77</sup>

Ma ben presto le cose precipitarono, a causa di alcuni provvedimenti governativi tesi alla riorganizzazione del settore del *Pubblico Impiego*.

---

74 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 229.

75 BRIANO, op. cit., pp. 230.

76 BRIANO, op. cit., pp. 229 - 230.

77 BRIANO, op. cit., pp. 229 - 230.



Nel 1955 fu deciso dal Governo italiano di sganciare i lavoratori dell'*Azienda Autonoma FS* dal resto dei lavoratori del *Pubblico Impiego*: questa frattura, procurata all'interno della *Pubblica Amministrazione*, ebbe degli strascichi assai pesanti sull'andamento gestionale ed economico dell'azienda ferroviaria.

In questo modo ai ferrovieri, da sempre considerati punta di diamante nel panorama sindacale mondiale, fu conferito un enorme potere rivendicativo sindacale e retributivo: potere che si tramutò quasi immediatamente in una crescita reale del salario, sganciato questo da elementi di produttività reali.<sup>78</sup>

Altro elemento negativo, all'interno delle Ferrovie dello Stato, fu una crescita significativa dei suoi occupati, immessi tramite politiche assistenziali di occupazione.

La crescita degli occupati nelle Ferrovie dello Stato era sganciata sia da incrementi reali di produttività e di efficienza gestionale, ma anche da qualsiasi criterio di contenimento del costo del lavoro unitario.

Anzi, questo ultimo fu poi sempre in continua crescita.

In questo modo, il buon andamento gestionale e la competitività dell'azienda ferroviaria vennero a mancare: cosicché la propria missione produttiva andava scemando nel tempo a causa di questi elementi negativi.<sup>79</sup>

Non così fu invece per il resto degli occupati del Pubblico Impiego, dove i salari furono assai più contenuti e ingabbiati per un lasso di tempo più lungo, anche perchè agganciati a elementi reali di incremento di produttività.

Nel resto del Pubblico Impiego quindi perdurò per molto tempo una relazione diretta tra il contenimento del costo del lavoro e la corrispondente crescita dei suoi occupati.<sup>80</sup>

#### ***4.2.8. La fine della 2° Fase della Ricostruzione: il potenziamento delle ferrovie tramite il 1° Piano quinquennale (1957 - 1961)***

Dinanzi al disinteresse generale si diffuse subito dopo la percezione che si dovesse porre immediato rimedio, gettando le basi per un ulteriore rinnovamento del sistema ferroviario.

Fu elaborato pertanto un robusto piano di potenziamento per l'intero sistema ferroviario italiano.

---

78 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 63.

79 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 63.

80 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 63.

Il primo di questi corposi programmi di sviluppo venne attuato sotto la poderosa spinta del 1° *Piano Quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete* (1957 – 1961).<sup>81</sup>

Con l'attuazione del 1° Piano Quinquennale, l'Azienda Autonoma FS si prefisse l'obiettivo di potenziare la rete: al contempo, si evitò l'abitudine della classe politica, ormai consolidata nel tempo, di bloccare sempre in extremis gli investimenti già destinati al settore ferroviario.

L'attuazione di questo ambizioso programma fu resa possibile tramite la predisposizione di due successive fasi finanziarie operative.

La 1° Fase operativa di questo programma venne finanziata, tramite la *Legge dello Stato* n° 289 del 21/Marzo/1958, per un importo di 175 miliardi di Lire correnti d'epoca.<sup>82</sup>

Altri finanziamenti di appoggio a questa 1° fase vennero garantiti con la *Legge dello Stato* n° 298 del 21/Marzo/1958, con la erogazione di altri 10 miliardi di Lire correnti d'epoca, per la realizzazione e la ultimazione di opere ferroviarie in Friuli Venezia Giulia.<sup>83</sup>

Mentre la 2° Fase di questo programma venne finanziata, tramite la *Legge dello Stato* n° 1.142 del 18/Dicembre/1959, per ulteriori 175 miliardi di Lire correnti d'epoca.<sup>84</sup>

#### ***4.2.9. Le statistiche dell'Azienda Autonoma FS nel 1961: lo stato di salute dell'azienda***

Si analizzerà la situazione aziendale al 30/Giugno del 1961: e contemporaneamente anche le prospettive future, in chiave sociale e politica.

Dal 1861, anno dell'unità nazionale, al 1961 la ferrovia contribuì in modo determinante all'evoluzione dell'economia nazionale.<sup>85</sup>

Tra l'altro, il problema del Mezzogiorno d'Italia sarebbe stato risolvibile tramite una profonda modificazione strutturale delle ferrovie statali.

Secondo gli studiosi alle ferrovie spettava il compito, dal punto di vista storico ed economico, di eliminare il divario economico, politico, e sociale esistente tra l'Italia Settentrionale e quella Meridionale.

---

81 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 141.

82 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 235; sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento postunitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 25.

83 BRIANO, op. cit., pp. 235.

84 BRIANO, op. cit., pp. 235; sullo stesso argomento Cfr. anche GUADAGNO, op. cit., pp. 25.

85 BRIANO, op. cit., pp. 233.

Nel 1961 le ferrovie non detenevano più il monopolio nel sistema dei trasporti, non solo in Italia ma anche a livello mondiale: i suoi concorrenti più agguerriti erano in quel momento l'automobile sulle tratte brevi e medie, e l'aereo sulle tratte medie e lunghe.

Bisognava quindi che il trasporto ferroviario conseguisse una notevole efficienza tecnica e funzionale, strettamente correlata al raggiungimento di assoluti criteri economici di esercizio, tale da renderlo nel suo insieme un sistema assai versatile e flessibile.<sup>86</sup>

Come si nota, le problematiche presenti al 1961 erano assai diverse da quelle presenti nella situazione prebellica: queste nuove problematiche erano correlate a una visione estremamente ampia nell'ambito dell'economia dei trasporti.

A questa visione d'assieme, si collegava la necessità di intraprendere una scelta politica univoca ed organica, tale da comporre gli attriti e le rivalità esistenti nei vari sistemi di trasporto: così da favorirne una più razionale e consapevole divisione dei compiti.<sup>87</sup>

Tale visione politica d'assieme sembrava anche assai congruente con quella perpetrata inizialmente dagli anni '50 all'interno del *Mercato Comune Europeo MEC*, con l'inserimento dell'economia nazionale italiana a confronto con le economie degli altri paesi aderenti.<sup>88</sup>

Inserimento questo effettuato con lo scopo di aprirsi ai mercati esteri, permettendo così anche un'apertura del livello sociale politico ed economico della popolazione: opportune riforme sarebbero state poi da lì intraprese per conformarsi all'integrazione economica europea.<sup>89</sup>

### **4.3. Il rimodernamento delle ferrovie: l'elaborazione dei *Piani di Sviluppo poliennali***

Il rimodernamento era diventata una necessità già da troppo tempo, perchè la collettività reclamava la presenza di un efficiente trasporto ferroviario.

Bisognava quindi recuperare immediatamente la fiducia del pubblico, ritrovando nel più breve tempo possibile un elevato livello di efficienza.

Soprattutto si doveva riservare un occhio di riguardo alle ferrovie, garantendogli una nicchia nel variegato mondo dei sistemi di trasporto.

Ma sia la classe politica che l'opinione pubblica si dimostrarono assai poco sensibili a programmi appositamente dedicati per risollevare le sorti delle ferrovie.

I motivi di questo disinteresse generale avevano molteplici origini.

---

86 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 233.

87 BRIANO, op. cit., pp. 233.

88 Sigla del Mercato Comune Europeo.

89 BRIANO, op. cit., pp. 233.

Tra l'altro l'opinione pubblica, seppure mugugnante, era già indirettamente appagata dal ripristino del trasporto ferroviario ai livelli prebellici.

Dati i tempi difficili infatti, in mancanza d'altro, la collettività si accontentava di avere un servizio minimo seppure scadente: quindi senza ulteriori aggravii per l'economia.<sup>90</sup>

Fu in questo modo assai dibattuto che vennero elaborati, in sede politica, i grandiosi *Piani di Sviluppo Poliennali Ferroviari di potenziamento*.

Questi programmi vennero predisposti appositamente per modernizzare il più rapidamente possibile il trasporto ferroviario.<sup>91</sup>

Finalmente venivano calibrati degli investimenti adeguati per le ferrovie, strettamente correlati anche alle future esigenze industriali del paese.

Più tardi dall'attuazione di questi corposi piani, in poi, si ebbe anche la proiezione, in chiave comunitaria europea, dello sviluppo della rete ferroviaria italiana in funzione *dell'Alta Velocità e dell'Alta Capacità*.

E di qui quindi anche la proiezione, in chiave regionale interna, dello sviluppo di tracciati fondamentali di cui la *Direttissima Ferroviaria* da Firenze a Roma fu l'esempio più mirabolante.<sup>92</sup>

#### ***4.3.1. Il rinnovamento totale dell'Azienda Autonoma FS durante l'attuazione del 1° Piano decennale (1962 – 1972): le due fasi operative del 2° Piano quinquennale (1962 - 1966), e del 3° Piano quinquennale (1967 - 1972)***

L'esigenza di adeguare il sistema di trasporto ferroviario, a livelli ritenuti consoni per il paese, fu ormai cosa ineluttabile.

Il potenziamento e il rinnovamento del sistema ferroviario italiano venne predisposto tramite l'attuazione dei *Piani Poliennali Ferroviari* a lunga scadenza.

A posteriori però, neanche i corposi piani di sviluppo ferroviari<sup>93</sup> servirono più di tanto a recuperare lo squilibrio esistente rispetto al sistema stradale.

Il vasto programma di sviluppo continuava dal 1962 sotto la poderosa spinta del secondo piano poliennale, definito come il 1° Piano Decennale (1962 – 1972).<sup>94</sup>

---

90 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 224.

91 Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 261.

92 Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988), pp. 22.

93 Il primo piano ferroviario, il cosiddetto 1° Piano Quinquennale, fu varato nel 1958, e concluso nel 1963.

94 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Settebello e il miracolo economico", 3° puntata, *Il Treno*, n° 4, 1992, pp. 19; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 141.

Il 1° Piano Decennale fu a sua volta composto da due fasi operative: vale a dire dal 2° Piano Quinquennale (1962 - 1966), e dal successivo 3° Piano Quinquennale (1967 - 1972).

Questa scomposizione nella terminologia tecnica delle fasi operative fu fatta in seguito alla attuazione del 1° Piano Quinquennale (1957 - 1961), per dare un senso di continuità all'opera della 1° Fase di Ricostruzione (primo riattamento, e successivo riassetto) e della 2° Fase (primo assestamento, e successivo potenziamento).

Nelle fasi finali del 1961 non si poteva più parlare di semplice ricostruzione: bensì era più consono parlare di *Rinnovamento Totale*: obiettivo accompagnato da graduali fasi di ricostruzione e di potenziamento già previsti dai piani programmatici precedenti, man mano che si procedeva nel tempo.<sup>95</sup>

Con l'inizio del 1° Piano Decennale, sotto l'attuazione della prima fase operativa nel 2° Piano Quinquennale (1957- 1961) finanziato dalla *Legge dello Stato* n° 211 del 27/Aprile/1962, vennero stanziati inizialmente 1.500 miliardi di Lire correnti d'epoca, affinché l'Azienda Autonoma FS fosse in grado di predisporre e mettere realmente in opera un corposo Piano Decennale di lavori e opere.

In seguito ad altri finanziamenti, durante il 2° Piano Quinquennale venivano stanziati complessivamente oltre 2.000 miliardi di Lire correnti d'epoca.

Di certo una cifra considerata colossale per quei tempi, e destinata ad iniziare una nuova era per il paese.<sup>96</sup>

Questi finanziamenti dovevano essere impiegati nell'arco di un quinquennio, per operare interventi straordinari per il rilancio del sistema ferroviario.

Così si poteva ridare efficienza al sistema, per adeguarsi alle esigenze attuali e per le esigenze future: si rimodernarono così le linee, gli impianti, e i rotabili della rete.

Al contempo, si stavano già predisponendo gli studi di massima per il successivo piano poliennale di investimenti destinati al settore ferroviario.

Vista l'attuazione del 1° Piano Decennale di rimodernamento, e in attesa di preparare adeguatamente un secondo piano poliennale, furono stanziati altri 400 miliardi di Lire attraverso il varo del *Piano Ponte*.<sup>97</sup>

---

95 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 225.

96 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento postunitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 25.

97 GUADAGNO, op. cit., pp. 25; sullo stesso argomento Cfr. anche Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 262.

#### 4.3.1.1. *Il rimodernamento delle Ferrovie dello Stato: lo stato dei lavori effettuati con i Piani Poliennali (1957 – 1972).*

Ingenti furono le opere realizzate con questa enorme liquidità finanziaria, nonostante di pari passo procedesse la ricostruzione ferroviaria a pieno ritmo.

Tra i primi interventi operati, l'armamento delle linee venne adeguato per sopportare carichi assiali maggiori e per l'innalzamento della velocità di marcia dei convogli.

Vennero sostituite le rotaie con altre di tipo più pesante e al contempo anche più lunghe, ma saldate tra i giunti, in circa 4.000 Km della rete.

In questo modo, oltre naturalmente a consentire il passaggio di convogli più pesanti e veloci, venne anche eliminato il fastidioso martellamento delle ruote sui giunti delle rotaie.<sup>98</sup>

La massicciata venne inoltre dotata di maggior elasticità con l'adozione di particolari sistemi di fissaggio delle rotaie alle traversine, anche grazie all'impiego di pietrisco di basamento di miglior qualità.<sup>99</sup>

Vennero sostituiti circa 3.000 deviatori, considerati ormai vetusti.

Vennero rifatte, o addirittura sostituite, opere d'arte considerate miracoli di ingegneria civile come ponti, gallerie, ecc.

Vennero inoltre ricostruite alcune linee secondarie che erano state messe fuori uso durante la 2° Guerra Mondiale.

Queste linee, subito dopo la guerra, furono accantonate per mancanza di fondi: successivamente vi fu un ripensamento del loro ruolo, evitandone così la loro morte.<sup>100</sup>

Con questi corposi finanziamenti vennero raddoppiate linee per circa 400 Km.

Vistosi potenziamenti vennero predisposti infatti alla rete ferroviaria dell'Italia Meridionale, e delle Isole: in particolare, vennero continuati i lavori di raddoppio della linea da Battipaglia a Reggio Calabria.<sup>101</sup>

Con parte di queste erogazioni finanziarie venne raddoppiata anche l'importante linea da Genova a La Spezia.<sup>102</sup>

Anche i maggiori nodi ferroviari e le nuove stazioni venivano potenziate: assolvendo così a maggiori compiti di funzionalità del servizio.

---

98 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 224 - 235.

99 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 142.

100 BRIANO, op. cit., pp. 225.

101 BRIANO, op. cit., pp. 225; sullo stesso argomento Cfr. anche Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 261.

102 BRIANO, op. cit., pp. 225.

Ai fini della regolazione del traffico ferroviario, per sveltire la marcia dei treni, vennero centralizzate, con l'estensione degli apparati centrali di controllo degli itinerari, oltre 115 principali Stazioni afferenti ai nodi più importanti della rete.

Sotto il profilo tecnologico anche la sicurezza raggiunse livelli assai elevati, mai toccati precedentemente.

Su molte linee ferroviarie il regime di circolazione dei convogli, per il loro distanziamento, venne sensibilmente migliorato con l'adozione di alcune soluzioni tecnologiche, al fine di smaltire più traffico.

Su circa 250 Km delle principali linee della rete a più denso traffico venne esteso il moderno sistema di distanziamento treni denominato *Blocco Elettrico Automatico a Correnti Codificate* (atto alla ripetizione continua dei segnali in cabina di guida).<sup>103</sup>

Sulle linee a medio traffico invece venne esteso il *Blocco Elettrico Automatico senza correnti codificate*.

Mentre su circa 450 Km delle linee a più scarso traffico venne esteso il *Blocco Elettrico Manuale* (Semiautomatico) regolato dai *Dirigenti Movimento* tra stazione e stazione, in sostituzione dell'obsoleto Blocco Telefonico.<sup>104</sup>

Sempre sotto il profilo della circolazione dei treni vennero anche gradualmente estesi, lungo la rete, i segnalamenti a luce fissa per l'indicazione della via libera ai treni: in sostituzione degli ormai anacronistici segnali semaforici a pale mobili.<sup>105</sup>

Consistenti miglioramenti tecnologici nella circolazione furono messi in atto lungo la *Cintura Merci Occidentale* di Roma, nei primi anni '70.

Particolare attenzione si pose riguardo al rinnovamento di materiale rotabile e per la trazione.

Progressivamente, venne così dimesso l'obsoleto materiale rotabile e per la trazione ferroviaria.

Per la dotazione del parco rotabile viaggiatori vennero introdotte al servizio 750 nuove carrozze, più confortevoli e adatte a più alte velocità di marcia.

Gli organi di sospensione principali<sup>106</sup> del parco dei rotabili e dei mezzi di trazione vennero sensibilmente perfezionati: quindi tutte le vibrazioni e i moti sussultori sui convogli vennero assai ridotti, assicurando così un maggior comfort per i viaggiatori.<sup>107</sup>

---

103 Quest' ultimo sistema permette il riconoscimento a distanza dell'aspetto dei segnali all'interno delle cabine di guida, fornendo così un ausilio e un'integrazione straordinaria per la marcia dei treni, garantendo anche la frenatura di emergenza.

104 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 142.

105 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 224.

Sul settore del trasporto viaggiatori venivano introdotte migliorie nel servizio con la messa in servizio di *Treni Direttissimi*, che collegavano direttamente il Nord con il Sud del paese, e la Sicilia.

In questo modo venivano evitati i fastidiosi trasbordi a Roma da una parte, e a Villa San Giovanni dall'altra: evitando così notevoli perditempo per garantire le coincidenze.<sup>108</sup>

Particolari attenzioni vennero dedicate al trasporto dei pendolari.

Soprattutto nel Nodo di Roma vennero messe in servizio delle particolari automotrici, col compito preminente di svolgere un servizio di *Metrò Urbano*.<sup>109</sup>

Un altro esempio eclatante di particolari attenzioni dedicate ai viaggiatori, fu la progettazione e la realizzazione della *Linea Direttissima* da Firenze a Roma: i lavori di questa immane opera ferroviaria iniziarono il 25/Giugno/1970.<sup>110</sup>

In base ad accordi internazionali, nel trasporto viaggiatori le *Classi di Viaggio*, dal Giugno del 1956, erano state ridotte da tre a solo due.<sup>111</sup>

Mentre per il settore del parco merci, vennero acquistati 13.000 carri a più alta capienza e velocità, ma anche più versatili perché adatti ad ogni tipo di trasporto.

Il settore del Trasporto Merci venne anche gradatamente specializzato introducendo la *containerizzazione* dei convogli: sistema di trasporto in rapida espansione per la sua enorme versatilità.<sup>112</sup>

Sul fronte tecnologico, venne estesa l'elettificazione a Corrente Continua su altri 1.300 Km di linee.

L'elettificazione venne estesa sulle maggiori arterie ferroviarie della rete: nonché ad altre linee collaterali e parallele adottate in alternativa ai percorsi principali, e ritenute così anch'esse fondamentali per lo smaltimento del traffico.<sup>113</sup>

Al contempo, per un totale di circa 550 Km di linee, venne realizzata la conversione dall'elettificazione da corrente alternata a Corrente Continua, ritenuta più idonea per la trazione.<sup>114</sup>

---

106 Vale a dire i respingenti più ammortizzati, e i ganci di trazione più resistenti ed elastici.

107 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 142.

108 PERINETTI, op. cit., pp. 143.

109 Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 260.

110 JANNATTONI, op. cit., pp. 260.

111 PERINETTI, op. cit., pp. 142.

112 PERINETTI, op. cit., pp. 143; sullo stesso argomento Cfr. anche JANNATTONI, op. cit., pp. 260.

113 PERINETTI, op. cit., pp. 141.

114 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 235.



Venne invece estesa la *Trazione Diesel* su tutte quelle linee secondarie a scarso traffico, in cui non era economicamente praticabile e conveniente la trazione elettrica.<sup>115</sup>

In particolare venne estesa la *dieselizzazione* su circa 1.300 Km di linee dell'Italia Meridionale.<sup>116</sup>

La *Trazione a Vapore* venne quindi gradualmente soppiantata dalla trazione elettrica e, in particolare, dalla trazione diesel.

Per la dotazione del nuovo parco trazione vennero acquistate 375 nuove locomotive elettriche, 270 locomotive diesel, e 525 tra elettromotrici e automotrici.

Con l'introduzione della Trazione Elettrica (a corrente continua) e della Trazione Diesel si introdusse una notevole fonte di economia gestionale nei costi di esercizio e, al contempo, un netto miglioramento delle condizioni di servizio di trasporto.<sup>117</sup>

#### 4.3.1.2. *Le difficoltà connesse con l'attuazione dei tre Piani quinquennali*

Finalmente l'Azienda Autonoma FS riuscì ad imporre una propria strategia con la formulazione dei faraonici *Piani Poliennali Ferroviari*.

Dall'avvio nel 1957 del *1° Piano Quinquennale* (1957 – 1961) fino al 1972, anno di conclusione del *1° Piano Decennale* (1962 – 1972) (in attuazione del *2° Piano Quinquennale* <1962 – 1966> e del *3° Piano Quinquennale* <1967 – 1972>), vistosi progressi vennero compiuti dall'*Azienda Autonoma FS*, nonostante tante difficoltà e lo slittamento continuo dei costi.<sup>118</sup>

Il nobile intento di questi piani poliennali veniva vanificato dall'andamento assai sfavorevole dell'economia, dovuto alla forte svalutazione della moneta in atto nel paese.

Basti pensare che i finanziamenti stanziati per l'attuazione del *1° Piano Quinquennale* (1957 - 1961) e della *1° fase operativa del 1° Piano Decennale* (1962 – 1972) (con la *Legge dello Stato* n° 211 del 27/Aprile/1962), si riducevano praticamente di circa il 25 %.

Questi finanziamenti persero così 1/4 del loro valore iniziale, a causa del vertiginoso aumento dei prezzi.<sup>119</sup>

---

115 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 141.

116 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 235.

117 BRIANO, op. cit., 1977, pp. 224.

118 PERINETTI, op. cit., pp. 141.

119 PERINETTI, op. cit., pp. 141.

A prescindere dalla svalutazione galoppante, con questi massicci interventi il trasporto ferroviario negli anni '70 recuperò gradatamente posizioni rispetto alle altre modalità di trasporto: purtroppo, però, per breve tempo ancora.

Infatti, a seguito di questi poderosi interventi si ottenne un consistente incremento del traffico sia merci che viaggiatori: a cui però conseguì nuovamente, di rimpallo, un'impennata nella domanda di mobilità da parte della collettività.

Ma anche questa volta il gruppo dirigente dell'Azienda Autonoma FS fu colto inaspettatamente di sorpresa.

Pertanto, non riuscendo a soddisfare con i mezzi tecnici e finanziari a disposizione la domanda sempre più crescente, le ferrovie andarono ancora una volta in crisi: nonostante le migliorie tecniche apportate al sistema, i disservizi purtroppo si ripresentarono.<sup>120</sup>

Questa cronica inefficienza dei trasporti continuò così a gravare ancora pesantemente sul *Bilancio dello Stato*.

L'evoluzione tecnica apportata al trasporto ferroviario non riuscì a stare al passo della crescita sempre più inarrestabile della domanda di mobilità.

#### *4.3.1.3. I provvedimenti migliorativi adottati dalla Dirigenza Aziendale FS, fuori dai Piani poliennali*

In questo periodo storico il *Ministro dei Trasporti* Onorevole MARTINELLI<sup>121</sup> sottolineò il carattere preminentemente sociale della ferrovia nella società italiana.

Egli infatti era profondamente convinto che il trasporto ferroviario fosse strategico, in quanto condizionava con la sua efficacia ogni possibile forma di sviluppo industriale, agricolo, e commerciale: pertanto un sistema al servizio dell'intera collettività.<sup>122</sup>

Nei primi anni '60 la coscienza ferroviaria degli italiani cominciò lentamente a mutare la propria rotta.

Nel 1961 il *Direttore Generale* dell'*Azienda Autonoma FS* ingegnere RISSONE fece notare come il disinteresse generale del paese nei confronti del trasporto ferroviario dovesse cambiare atteggiamento, per adeguarsi invece alle nuove esigenze economiche del paese.

---

120 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento postunitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 25.

121 Risulta però, dalla cronologia storica, che era invece Bernardo MATTARELLA, dall'AGOSTO 1953 al Luglio 1955.

122 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 226.

Le ferrovie, secondo RISSONE<sup>123</sup>, erano nuovamente chiamate a contribuire al turbinoso sviluppo economico del paese: l'azienda ferroviaria doveva pertanto adeguarsi a questi nuovi ritmi di sviluppo, perchè solo così essa avrebbe potuto dare quel contributo essenziale al progresso e all'evoluzione sociale del paese.<sup>124</sup>

Pertanto per ovviare a questo disinteresse generale la dirigenza ferroviaria, negli anni '60, suggerì vasti e saggi provvedimenti per migliorare l'esercizio con i mezzi già in possesso, anche contro la volontà generale politica dell'epoca.

Con questa diversità di principi a cui ispirarsi tra l'Azienda Autonoma FS da una parte, e classe politica e opinione pubblica dall'altra, vi furono molte incongruenze nelle scelte gestionali attuate in seguito.

Queste incongruenze nelle scelte aziendali portarono purtroppo il sistema ferroviario a rincorrere lo sviluppo tecnico con un consistente ritardo, valutato mediamente di circa 10 anni, rispetto agli altri paesi industrializzati.<sup>125</sup>

Questo grave gap del potenziamento ferroviario si acuì poi ancor più negli anni '70, in piena crisi petrolifera mondiale.

Per cercare di recuperare questo gap tecnologico, si dovettero allora impiegare maggiori sforzi e impegni finanziari di quelli che sarebbero invece serviti negli anni '60, anni invece in cui l'economia italiana era in buona salute.<sup>126</sup>

Logica conseguenza di questo mancato potenziamento, nel periodo favorevole degli anni '60 (anziché in quello sfavorevole degli anni '70 con la perdurante svalutazione monetaria), fu l'aumentare continuo del disavanzo del bilancio dell'*Azienda Autonoma FS*: disavanzo che addirittura raddoppiò dal 1965 al 1970.<sup>127</sup>

Intanto, negli ambienti politici, si parlava sempre più insistentemente del taglio dei rami secchi delle ferrovie, quale soluzione estrema per alleviare le perdite gestionali.<sup>128</sup>

Per rendersi più competitiva, l'Azienda Autonoma FS si innovò, sul fronte dell'offerta, con l'istituzione di treni più veloci a lunga percorrenza: fra questi convogli particolarmente popolare, per la sua convenienza e praticità, divenne il *Treno del Sole*, un servizio viaggiatori pendolari circolante sulla direttrice da Palermo a Torino.<sup>129</sup>

---

123 Fu il Direttore Generale delle FS dall'Ottobre 1956 al Novembre del 1962.

124 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 226 - 227.

125 BRIANO, op. cit., pp. 225.

126 BRIANO, op. cit., pp. 226.

127 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 61.

128 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Settebello e il miracolo economico", 3° puntata, *Il Treno*, n° 4, 1992, pp. 19.

129 AA. VV., op. cit., pp. 61.

Così pure anche il *Treno dell'Etna*, con collegamento da Catania a Torino.

Con l'istituzione di questi servizi viaggiatori, dal profondo Sud al Nord industrializzato del paese, si convogliava l'enorme flusso di emigranti destinato a fornire mano d'opera al centro industriale torinese: in primis, alla fiorente industria automobilistica.

Solo nel 1961, Torino accolse la cifra ragguardevole di circa 80.000 emigranti, proveniente in gran parte dal flusso garantito da questi servizi viaggiatori.<sup>130</sup>

Anche altri convogli viaggiatori a lunga percorrenza vennero istituiti sulle direttrici longitudinali da Sud a Nord del paese, per trasportare gli emigranti meridionali nelle zone industrializzate dell'interland lombardo.

Tra i tanti servizi, basti pensare alla *Freccia del Sud* che collegava Siracusa a Milano; al convoglio *Trinacria* e al convoglio *Conca d'oro* con collegamenti da Palermo a Milano.

E non ultimo l'*Espresso del Levante*, con l'effettuazione del collegamento diretto da Bari a Milano.

L'Azienda Autonoma FS, con estrema lungimiranza, replicò così allo strapotere del trasporto su gomma, arrecandogli per la prima volta dopo tanto tempo una concorrenza costruttiva.<sup>131</sup>

#### ***4.3.2. Le statistiche dell'Azienda Autonoma FS nel 1965 e a ridosso del 1970: il trend del trasporto viaggiatori e merci***

I dati statistici in possesso dei primi anni '50 furono nettamente a sfavore per il trasporto ferroviario.

Pertanto dato l'andamento negativo, fu ben presumibile che questo sistema di trasporto sarebbe stato ancor più subissato dal trasporto su gomma anche nei successivi anni '60.

Per risalire lentamente la china, l'Azienda Autonoma FS si dovette adeguare, e reagire a questa grave crisi: di qui il corposo rinnovamento intrapreso con l'ausilio dei piani poliennali ferroviari.

Nei primi anni '50 e '60 si assistette pertanto a un lieve ma progressivo recupero del gap tecnico, organizzativo, e commerciale dell'Azienda Autonoma FS nei confronti delle altre modalità di trasporto: tutto questo avvenne in sintonia con il *Boom Economico* del paese negli anni '60.<sup>132</sup>

---

130 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 62.

131 AA. VV., op. cit., pp. 62.

132 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 58.

I primi risultati positivi in Italia si cominciarono a vedere dopo il 1965, con una quanto mai convinta fase di rilancio del servizio: molte persone, per svariati motivi, ritornarono a servirsi della ferrovia per i loro spostamenti.

Anche per il trasporto delle merci avvenne lo stesso cambio di rotta: molte aziende lentamente abbandonarono il più dispendioso trasporto su gomma.<sup>133</sup>

Analizziamo ora i dati statistici ferroviari, iniziando dall'andamento evolutivo del *Trasporto Viaggiatori*.

In Italia le Ferrovie dello Stato nel 1965 trasportarono 320,9 milioni di Viaggiatori, con 26,5 miliardi di Viagg./Km, e un percorso medio di 82,6 Km per ogni viaggiatore.

Quindi, nel 1965 quindi il 16,2 % dei viaggiatori, nell'insieme delle modalità di trasporto, sceglieva il treno come mezzo di trasporto preferito.<sup>134</sup>

Nel 1970 invece le FS trasportarono 343 milioni di Viaggiatori, con 32,5 miliardi di Viagg./Km, e un percorso medio di 94,6 Km per ogni viaggiatore.

Quindi, nel 1970 il 10,9 % dei viaggiatori, nell'insieme delle modalità di trasporto, sceglieva il treno: la quota nel totale dei viaggiatori trasportati scese di circa cinque punti percentuali a scapito delle altre modalità di trasporto.<sup>135</sup>

Quindi, dalla metà degli anni '60 fino alla metà degli anni '70 si assistette quantitativamente ad un forte incremento nel trasporto di viaggiatori; ma al contempo, la quota percentuale sul totale trasportato scese di circa il 33 %.<sup>136</sup>

Passiamo ora in rassegna i dati statistici relativi al *Traffico di Merci* in Italia.

Nel 1965 vennero trasportate dalle Ferrovie dello Stato 52,8 milioni di Tonnellate di merci, con 15,2 miliardi di Tonn./Km, e una percorrenza media di 288,5 Km per ogni tonnellata trasportata.

Nel 1970 ancora un forte recupero: le Ferrovie dello Stato trasportarono 57,8 milioni di Tonnellate di merci, con 18 miliardi di Tonn./Km, e una percorrenza media di 312,7 Km per ogni tonnellata trasportata.

Quindi sul finire del 1970, in termini quantitativi anche il Trasporto Merci crebbe; ma per ferrovia veniva trasportata solamente il 25 % della movimentazione di merci, nell'insieme delle modalità di trasporto.<sup>137</sup>

---

133 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 58.

134 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 61.

135 AA. VV., op. cit., pp. 61.

136 PERINETTI, op. cit., pp. 58.

Le statistiche quindi confermarono che, a partire dalla metà degli anni '60, il trend del trasporto ferroviario, sia merci che viaggiatori, fu certamente positivo in termini quantitativi (cioè, in termini assoluti).<sup>138</sup>

Ma la crescita economica e la domanda di mobilità del paese fu tale che, in proporzione percentuale (cioè, in termini relativi), la movimentazione di persone e cose risultò esclusivo invece appannaggio del trasporto su gomma.

#### ***4.3.3. Le statistiche dell'Azienda Autonoma FS nel 1973: l'andamento del traffico***

La situazione del traffico viaggiatori e merci fino al 1973 fu in costante ascesa; per poi scendere in picchiata subito dopo nel solo traffico merci.<sup>139</sup>

Alla fine del 1973 le statistiche mostrarono una spiccata tendenza dell'aumento nella mobilità delle persone.

Si denotò pertanto un forte aumento degli incidenti stradali, e al contempo la conseguente saturazione delle arterie stradali.<sup>140</sup>

Il traffico viaggiatori denotò una forte impennata negli ultimi due mesi del 1973: questo fu dovuto in parte al divieto di circolazione dei mezzi a motore, e in parte dall'elevato prezzo dei carburanti alla pompa.<sup>141</sup>

In questo periodo la domanda di trasporto per viaggiatori giunse ad un livello inaspettatamente elevato: ma l'offerta disponibile fu del tutto insufficiente.<sup>142</sup>

Sia per il Traffico Viaggiatori, ma anche per il Traffico Merci, il trend fu decisamente in crescita fino alla metà degli anni '70, accompagnato da un convincente rilancio della strategia attuata dall'Azienda Autonoma FS.

Il traffico pendolare nel 1973 si attestò a circa 500.000 persone, che usufruirono del treno per recarsi dalla propria abitazione al luogo di lavoro.

Per attuare una migliore programmazione degli orari dei treni pendolari, si rese però necessaria la collaborazione tra azienda ferroviaria, enti locali, e organi regionali.

---

137 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 61; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 58.

138 PERINETTI, op. cit., pp. 58.

139 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 237.

140 BRIANO, op. cit., pp. 238.

141 BRIANO, op. cit., pp. 238.

142 BRIANO, op. cit., pp. 238.

Tramite questa preziosa collaborazione si riuscì ad attuare una migliore distribuzione del traffico ferroviario, e quindi a calibrare programmi di adeguamento del servizio.<sup>143</sup>

Si analizzerà ora la situazione della rete ferroviaria italiana a scartamento ordinario esistente, al 31/Dicembre/1974 (*Vedi Tab. 8*).

A fine 1974, le linee a *semplice binario* in esercizio furono in totale 10.876 Km: di cui 7.719 Km non elettrificate, e 3.157 Km elettrificate.

A fine 1974, le linee a *doppio binario* erano in totale 5.066 Km: di cui 282 Km non elettrificate, e 4.784 Km elettrificate.

In totale quindi, alla fine del 1974, la rete ferroviaria italiana era composta da 15.942 Km di linee: di cui 8.001 Km non elettrificate, e 7.941 Km elettrificate.<sup>144</sup>

**Tabella 8:** Situazione della Rete ferroviaria italiana elettrificata al 31/Dicembre/1974

<b>RETE FERROVIARIA ITALIANA AL 31/Dicembre/1974</b>			
	<i>Non Elettrificato</i>	<i>Elettrificato</i>	<i>Totale Km</i>
<b>Semplice Binario</b>	7.719	3.157	10.876
<b>Doppio Binario</b>	282	4.784	5.066
<b>TOTALE KM</b>	8.001	7.941	<b>15.942</b>

**Fonte:** Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pag. 237

#### *4.3.3.1. Le statistiche dell'Azienda Autonoma FS nel 1973: la difficile situazione gestionale, e la situazione del traffico*

Si analizzerà ora in dettaglio la situazione dell'Azienda Autonoma FS a fine 1973: nel periodo cioè intercorrente tra la conclusione del *1° Piano Decennale* (1962 – 1972) e la nascita del *Piano Ponte* (1973-1975).

L'analisi dei dati è assai facilitata scorrendo minuziosamente la *Relazione Aziendale FS* del 1973, che sintetizza in modo ufficiale lo stato di salute aziendale: questa importante relazione fu pubblicata postuma nel 1974.

---

143 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 238.

144 BRIANO, op. cit., pp. 236, 237.

La *Relazione Aziendale FS* era tradizionalmente suddivisa nei vari grandi settori, raffiguranti lo stato di salute a livello globale.<sup>145</sup>

Si comincia con l'analisi della *Situazione Finanziaria*.

La situazione finanziaria presentava, in questo periodo, un grave deficit: nel 1973, l'esercizio dell'Azienda Autonoma FS presentava un disavanzo di gestione di 693 miliardi di Lire correnti d'epoca.

Il grave deficit del 1973 presentava oltretutto un aumento del disavanzo di gestione di 85 miliardi di Lire, rispetto all'esercizio aziendale precedente del 1972.<sup>146</sup>

Vediamo ora la *Situazione del Traffico*, e la *Situazione delle Tariffe applicate*.

Il trasporto merci, nel periodo del 1973, raggiungeva in termini assoluti un insufficiente livello nella circolazione dei convogli.

Molteplici erano le cause della carenza di treni merci: prima di tutto vi erano gli estenuanti lavori in corso sulle linee e nelle stazioni, e quindi impossibilità di circolazione per essi.

Ma soprattutto vi furono pesanti anomalie nei traffici merci interni, ed internazionali proprio durante la *Crisi Petrolifera* del 1973.

Soprattutto nel periodo estivo del 1973, il vertiginoso aumento della domanda di trasporto viaggiatori da parte della collettività comportò l'addensamento di traffico soprattutto sulle brevi e brevissime tratte: così si arrivò alla saturazione delle tratte per i Treni Viaggiatori.<sup>147</sup>

Si dovette allora favorire la marcia dei sempre più numerosi treni viaggiatori, rispetto ai treni merci.

I Treni Merci venivano tra l'altro soppressi, a causa dalla carenza dei mezzi di trazione che venivano poi dirottati verso il trasporto viaggiatori.

Oltretutto la consegna degli ordinativi di nuovi mezzi di trazione, da parte dell'industria privata, era in forte ritardo.<sup>148</sup>

Al contempo, c'erano maggiori soste dei carri nei piazzali degli scali, carri rimasti fermi per la conseguente soppressione dei treni merci.

Nei periodi economici normali, in cui non c'era stagnazione, era molto più facile fare previsioni su particolari momenti di traffico eccezionale, cioè sulle cosiddette *punte di traffico*.

---

145 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 236.

146 BRIANO, op. cit., pp. 240.

147 BRIANO, op. cit., pp. 238.

148 BRIANO, op. cit., pp. 238.



Ma nei periodi considerati instabili, come quello della *crisi energetica del 1973*, fare previsioni era assai difficile sia a livello qualitativo che a livello quantitativo.

Per cercare di arginare le *punte di traffico* sul settore del trasporto viaggiatori vennero introdotte nuove e più veloci carrozze cuccette e letti, carrozze di servizio auto al seguito, autoservizi sostitutivi, nonché introdotti treni di collegamento più veloci.<sup>149</sup>

Per migliorare invece con effetti immediati il trasporto merci, fu necessario introdurre il moderno trasporto con *carri containers*; nonché inserire le tracce di treni completi specializzati nell'*Orario Ufficiale di Servizio FS*, e quindi considerati convogli non sopprimibili a priori.

Tutto questo in previsione del *Trasporto Combinato Cargo* tra strada, rotaia, nave, e aereo: sistema altamente innovativo che negli anni seguenti avrebbe poi segnato il passo per un modo rivoluzionario di concepire la mobilità delle cose.<sup>150</sup>

A seguito di questa impennata nella domanda viaggiatori aumentarono, nel 1974, le *Tariffe Ferroviarie*: rispettivamente del 35 % per i *Viaggiatori* in 1° Classe, e del 25 % in 2° Classe; del 12 % per i pendolari, impiegati dello Stato e studenti; e del 23 % per le tariffe *Merchi*.<sup>151</sup>

#### 4.3.3.2. *Le statistiche dell'Azienda Autonoma FS nel 1973: la gestione aziendale e la Relazione Aziendale*

Proprio in questo periodo era necessaria l'attuazione di una nuova strategia unitaria aziendale, che tenesse conto di tutte le realtà esistenti: che tenesse cioè in debita considerazione non solo la realtà territoriale nazionale, ma anche il contesto territoriale ed economico del continente europeo in cui tale realtà nazionale andava a integrarsi.<sup>152</sup>

Secondo il *Direttore Generale* Filippo BORDONI<sup>153</sup>, la ferrovia doveva essere concepita come tratto d'unione che favorisse l'integrazione tra i popoli di un vasto territorio.

Questo modo di concepire la mobilità delle persone e delle cose, in un vasto contesto di mercato, era all'origine del *Plan Directeur Européen*, di cui si erano già fin qui attuati i primi timidi passi.<sup>154</sup>

---

149 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 238.

150 BRIANO, op. cit., pp. 238.

151 BRIANO, op. cit., pp. 238.

152 BRIANO, op. cit., pp. 236.

153 Carica ricoperta proprio in questo periodo della Relazione Aziendale FS 1973.

154 BRIANO, op. cit., pp. 236.

BORDONI, riferendosi alla spinosa questione dei *Piani Poliennali*, era convinto che le opere di rimodernamento sarebbero servite a risolvere tutte le problematiche relative ai tradizionali settori ferroviari: per il settore dei treni viaggiatori a lunga percorrenza, dei treni pendolari, e dei treni merci.<sup>155</sup>

Secondo BORDONI, la realizzazione di questi programmi di rimodernamento sarebbe stata condotta a buon fine solo se si otteneva anche la compartecipazione dell'industria nazionale: quindi, in sostanza, egli era favorevole a questi piani di finanziamento anche perché coinvolgevano, per indotto, tutto il tessuto produttivo ed economico.<sup>156</sup>

Analizziamo ora l'importante *Relazione Aziendale FS* del 1973.<sup>157</sup>

A riguardo dei faraonici piani di investimento, occorre tenere conto sia dei tempi tecnici di realizzazione, e sia della capacità organizzativa e operativa all'interno dell'azienda.

Infatti l'azienda ferroviaria, proprio durante il periodo della crisi petrolifera, si impoverì della propria capacità operativa a causa dei molteplici esodi di funzionari ritenuti assai capaci, e non rimpiazzati adeguatamente.

Così pure bisognava fare i conti con la capacità produttiva dell'industria nazionale.

Le Ferrovie dello Stato da sempre sono state un ottimo acquirente di commesse nazionali all'industria per lavori e forniture, data la mole imponente di lavori di cui abbisognano.

Quindi tramite le commesse, in questo periodo, c'era il ruolo determinante delle Ferrovie dello Stato nello sviluppo dell'industria nazionale.<sup>158</sup>

Nel periodo del 1973 l'Azienda Autonoma FS aveva speso più di 500 miliardi di Lire correnti d'epoca per l'acquisto delle commesse di rotabili, per le forniture di materiali, e per gli appalti.

Questa enorme flusso di capitale verso l'industria nazionale contribuiva così a creare migliaia di posti di lavoro: quindi, le Ferrovie dello Stato ebbero, in questo periodo, un ruolo di propulsore anche nel processo di formazione del reddito nazionale.<sup>159</sup>

E infine, particolare molto importante, per attuare questi corposi piani l'azienda ferroviaria doveva, nelle sue scelte operative, affrontare di petto la logorroica e soffocante burocrazia italiana: un ostacolo praticamente e notoriamente insuperabile.<sup>160</sup>

---

155 Filippo BORDONI, *Il casino della Villa Patrizi. Uomini e cose. Amare esperienze di un direttore generale*, Genova, Editrice Istituto Grafico Silvio Basile SpA, 1977, pp. 180.

156 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 236.

157 BRIANO, op. cit., pp. 236.

158 BRIANO, op. cit., pp. 240.

159 BRIANO, op. cit., pp. 240.

160 BRIANO, op. cit., pp. 236.

#### ***4.3.4. Il rinnovamento totale dell'Azienda Autonoma FS: l'attuazione del Piano Ponte (1973 – 1975) di aggancio tra il 1° e l'eventuale 2° Piano decennale***

Il 1° Piano Decennale (1962 - 1972) scadeva nel 1972: lo doveva sostituire in seguito, per continuarne la missione, un nuovo *Piano Poliennale*.

Per adeguare il sistema ferroviario a questa improvvisa impennata nella domanda, lo Stato dovette predisporre ulteriori finanziamenti.

Si ipotizzò così la formulazione di un nuovo e corposo Piano Poliennale Decennale, con la previsione di realizzare opere colossali a lungo termine.<sup>161</sup>

In attesa però della formulazione dettagliata di questo nuovo piano poliennale, venne predisposto il cosiddetto *Piano Ponte* (1973 - 1975): questo allo scopo evidente di agganciare tra di loro il 1° Piano Decennale (1962 - 1972) e l'eventuale 2° Piano Decennale.

Nel 1973, con il Piano Ponte (1973 - 1975) (di aggancio fra il 1° e 2° Piano Decennale), vennero erogati finanziamenti pari a 400 miliardi di Lire correnti d'epoca: il tutto fu stanziato con la *Legge dello Stato* n° 52, del 09/Marzo/1973.

Con l'attuazione di questo programma di aggancio fu possibile concludere quasi del tutto il 1° Piano Decennale (1962 - 1972), così da consentire la ultimazione dei lavori, già in corso d'opera.<sup>162</sup>

Allo stesso tempo con l'ausilio finanziario del Piano Ponte (1973 - 1975) fu consentito lo studio approfondito dei contenuti tecnici e finanziari dell'eventuale 2° Piano Decennale.

Nel 1974 venne invece preparato adeguatamente il nuovo piano poliennale denominato *Programma di Interventi Straordinari* (1975 - 1980), contenente misure finanziarie destinate a rilanciare il trasporto ferroviario: questo piano fece da precursore a molti criteri poi incorporati e caldeggiati nel futuro *1° Piano Generale dei Trasporti PGT*.<sup>163</sup>

Per l'attuazione del *Programma di Interventi Straordinari* (1975 – 1980) furono stanziati dallo Stato ben 2.000 miliardi di Lire correnti d'epoca: il tutto venne definito con l'approvazione della *Legge dello Stato* n° 377 del 14/Agosto/1974.

Con questo programma le ferrovie italiane vennero adeguate e commisurate, anche sul piano normativo, agli standard già fissati dall'organismo internazionale *UIC*.

---

161 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 236.

162 BRIANO, op. cit., pp. 235.

163 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento-postunitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 26.

Uno degli argomenti già caldeggiati anni prima dall'UIC fu, tra l'altro, l'integrazione delle reti ferroviarie europee, secondo gli standard della evolutiva *Alta Velocità*.<sup>164</sup>

Per continuare nel rinnovamento intanto, con la *Legge dello Stato* n° 409 del Maggio/1975 vennero destinati ulteriori finanziamenti per 200 miliardi di Lire correnti d'epoca, destinati alla prosecuzione dei lavori della *Linea Direttissima* da Firenze a Roma.

Il tutto in attuazione del Programma di quadruplicamento Roma - Firenze (1975 - 1978).<sup>165</sup>

Questo programma venne presentato per la costruzione della Linea Direttissima da Firenze a Roma, con finanziamenti scaglionati in più riprese: a partire dall'avvio iniziale avvenuto con la *Legge dello Stato* n° 1089 del 25/Ottobre/1968, con lo stanziamento di 200 miliardi di Lire correnti d'epoca.

Intanto, con l'orario invernale 1976/77 entrò in funzione il primo tronco (da Settebagni a Città della Pieve) di 122 Km della *Linea Direttissima* da Roma a Firenze.<sup>166</sup>

In seguito, vennero erogati altri finanziamenti previsti dagli altri piani poliennali: quindi, si concluse il piano di quadruplicamento nel 1991 con l'inaugurazione dell'opera.

Sul versante frontaliero francese si procedette anche al raddoppio della linea da Salbertrand a Bussoleno, dal tracciato assai tortuoso, e inserita nel grande progetto europeo dell'itinerario internazionale da Torino a Modane.<sup>167</sup>

#### ***4.3.5. Il rinnovamento totale dell'Azienda Autonoma FS: il 1° Piano Generale dei trasporti del 1976 e i rimedi auspicati***

Il 1976 fu l'anno cruciale del rilancio ferroviario con l'approvazione e la successiva adozione del *1° Piano Generale dei Trasporti PGT*: nacque così un importantissimo documento congiunto programmatico per la dichiarazione degli intenti e dei rimedi da adottare in materia di trasporto, da parte della politica e degli esperti.

L'attuazione di queste importantissime misure fu caldeggiata nel 1° PGT (1976) a causa dello shock petrolifero del 1973/74: e quindi dal mutato atteggiamento della classe politica, nonché degli ambienti economici, fin qui invece favorevole al solo trasporto su gomma.<sup>168</sup>

---

164 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Pendolino", 5° puntata e ultima, *Il Treno*, n° 7, 1992, pp. 22.

165 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 236.

166 Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 262.

167 JANNATTONI, op. cit., pp. 262.

168 GIUNTINI, op. cit., pp. 22.

Invece, presso l'opinione pubblica sussisteva il timore che, con l'accoglimento dei programmi poliennali, le tariffe ferroviarie sarebbero cresciute a dismisura, ben oltre il livello del costo della vita.

Con questa ostilità di base, alcuni finanziamenti che sarebbero stati necessari non furono inseriti volutamente nei piani di sviluppo futuri.<sup>169</sup>

L'adozione di un futuro nuovo Piano Poliennale improntato a questi parametri programmatici significava, da parte della classe politica, un chiaro impegno a lunga scadenza del paese in favore del sistema ferroviario: quindi la fine della latitanza politica in materia di trasporti.

In questo modo al sistema ferroviario veniva conferita enorme importanza per il suo contributo allo sviluppo economico italiano: tale presupposto veniva concepito per il futuro dal 1° PGT (1976) come uno strumento di primaria importanza, sempre più moderno ed efficiente, al servizio del paese.<sup>170</sup>

In piena conformità ai criteri stabiliti dal 1° PGT (1976), con la *Legge dello Stato* n° 503 del 18/Agosto/1978 vennero stanziati ulteriori 1.665 miliardi di Lire correnti d'epoca per il piano ferroviario denominato come il *Finanziamento Integrativo* (1978 - 1980), destinato a rinforzare, nell'opera di rimodernamento del sistema ferroviario, il precedente *Programma di Interventi Straordinari* (1975 - 1980).

In seguito, solamente nel 1978 si assisteva alla presentazione della fondamentale 1° *Conferenza Nazionale dei Trasporti CNT*.

Questo importante momento istituzionale di confronto e discussione programmatica venne portato all'attenzione generale del paese con molto ritardo rispetto agli altri paesi europei.

E' significativo però sottolineare come tale impulso sia arrivato, in particolare, solamente su sollecitazione dei sindaci dei comuni italiani interessati dall'attraversamento fisico delle infrastrutture ferroviarie: sindaci quindi particolarmente sensibili, in generale, al problema dei trasporti.

Tale funzione di impulso e stimolo avrebbe invece, a rigor di logica, dovuto provenire direttamente dal *Ministero dei Lavori Pubblici*, appendice istituzionale competente in materia di infrastrutture trasportistiche, in seno al Governo della Repubblica.<sup>171</sup>

---

169 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 224.

170 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 144.

171 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Settebello e il miracolo economico", 3° puntata, *Il Treno*, n° 4, 1992, pp. 19.

#### ***4.3.6. Il rinnovamento totale dell'Azienda Autonoma FS: la preparazione del Programma Integrativo [(1980 - 1985) – 1990]***

La crisi petrolifera del 1973/74<sup>172</sup> ridimensionò drasticamente sia la concorrenza del trasporto su gomma che quello aereo: a causa sia dei dispendiosi consumi di carburante, nonché della sua scarsa disponibilità.

Pertanto data l'austerità imposta al paese dalla crisi, si rivolsero subito le attenzioni della classe politica verso il trasporto ferroviario.

In attesa pertanto di un composito piano decennale di rimodernamento e potenziamento, queste particolari attenzioni della classe politica sfociarono con l'approvazione del grandioso piano poliennale denominato come il *Programma Integrativo* (1980 - 1985), avviato inizialmente con la *Legge dello Stato* n° 17 del 12/Febrero/1981.

Per la completa attuazione delle opere di rimodernamento previste dal Programma Integrativo(1980 - 1985), vennero previsti dalla legge stanziamenti per un importo totale di 12.450 miliardi di Lire correnti d'epoca.

In particolare, con la *Legge dello Stato* n° 17 del 12/Febrero/1981 inizialmente venne stanziato concretamente circa 1/10 del totale, previsto dal Programma Integrativo (1980 - 1985), dei 12.450 miliardi di Lire correnti d'epoca.

Infatti il resto di questi stanziamenti venne demandato alle Leggi Finanziarie successive.<sup>173</sup>

Gli stanziamenti previsti, nel dettaglio, furono così ripartiti:

- a) 2.150 miliardi di Lire correnti d'epoca, per il rifinanziamento di opere già avviate nei precedenti piani, ma non ancora ultimate;
- b) 4.650 miliardi di Lire correnti d'epoca, per il potenziamento delle linee, e per la costruzione di alloggi per il personale;
- c) 150 miliardi di Lire correnti d'epoca, per nuove navi traghetto;
- d) 2.000 miliardi di Lire correnti d'epoca, per la protezione della sede ferroviaria soggetta a dissesti geologici;
- e) 3.500 miliardi di Lire correnti d'epoca, per il nuovo materiale rotabile.

Con le *Leggi Finanziarie* successive vennero perciò scaglionati e destinati annualmente finanziamenti per interventi di rimodernamento sull'intero sistema ferroviario.<sup>174</sup>

---

172 Dal punto di vista storico nell'epoca moderna gli shock petroliferi sono stati tre: il primo nel periodo 1973/74; il secondo nel periodo 1979/80; e il terzo tuttora in atto nel periodo 2008 e seguente.

173 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950 - 1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23; sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento postunitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 26.

In particolare ulteriori stanziamenti vennero erogati in seguito con la *Legge dello Stato* n° 130 del 26/Aprile/1983 (*Legge Finanziaria 1983*), per un importo complessivo di 6.400 miliardi di Lire correnti d'epoca.

Poi ancora, con la *Legge dello Stato* n° 887 del 22/Dicembre/1984 (*Legge Finanziaria 1985*) vennero finanziati ancora ben 15.900 miliardi di Lire correnti d'epoca.

In realtà il Programma Integrativo (1980 - 1985) si protrasse con ulteriore copertura finanziaria fino alla fine del 1990 (copertura di spesa prevista dalla *Legge Finanziaria 1990*), con le relative autorizzazioni di spesa previste singolarmente dalle *Leggi Finanziarie* dell'anno successivo, approvate alla fine di ogni anno solare precedente.

La proroga del Programma Integrativo (1980 - 1985) avvenne per consentire le ultimazioni dei lavori di rimodernamento e potenziamento, sempre con l'intento della preparazione e definizione di un nuovo piano decennale: in realtà questo nuovo piano poliennale non fu poi mai definito.

Secondo un linguaggio tecnico, sarebbe quindi più opportuno parlare dell'attuazione del Programma Integrativo (1980 - 1990), con durata complessiva dal 1980 al 1990.

Più in dettaglio con le *Leggi Finanziarie* successive vennero autorizzate queste spese per:

14.550 miliardi di Lire correnti (*Legge Finanziaria 1986*); 4.300 miliardi di Lire correnti (*Legge Finanziaria 1987*); 3.000 miliardi di Lire correnti (*Legge Finanziaria 1988*); 3.000 miliardi di Lire correnti (*Legge Finanziaria 1989*); ed infine 9.900 miliardi di Lire correnti (*Legge Finanziaria 1990*).

Dopodichè il programma fu ritenuto completamente attuato, non essendo stato sostituito, come detto, da un nuovo piano poliennale decennale.

In questi frangenti del piano di rimodernamento previsto dal Programma Integrativo (1980 - 1985), l'Azienda Autonoma FS concluse il proprio ciclo gestionale il 31/Dicembre/ 1985, dopo ben ottanta anni di vita dal 01/Gennaio/1905.<sup>175</sup>

---

174 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950 - 1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23; sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento postunitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 26.

175 GUADAGNO, op. cit., pp. 26.

#### 4.3.6.1. *L'attuazione del Programma Integrativo (1980 - 1985): il meccanismo perverso dei finanziamenti a pioggia*

Dopo gli ingenti finanziamenti destinati alla ricostruzione nell'immediato dopoguerra, solamente per l'attuazione del *Programma di Quadruplicamento Roma – Firenze* (1975 - 1978) per la costruzione della *Linea Direttissima* furono effettuati sforzi comparabili per intensità.

A parte questo significativo episodio, in questo lasso di tempo di circa 30 anni dalla fine della 1° Fase della Ricostruzione, lo Stato destinò invece tutte le sue risorse finanziarie ad un colossale programma di costruzione di una fitta rete autostradale, ancora oggi tra le più estese al mondo.<sup>176</sup>

Pertanto con l'attenzione puntata costantemente alla motorizzazione di massa, ogni qualvolta fu necessario attingere a risorse statali per modernizzare le ferrovie sorsero innumerevoli controversie politiche.

I finanziamenti necessari al sistema ferroviario vennero continuamente differiti o scaglionati nel tempo, imponendo poi, con la revisione dei prezzi, maggiorazioni di spesa imprevedibili alla ripresa dei lavori.

La revisione dei prezzi fu causata sia dalla forte svalutazione della moneta, sia anche dalle numerose varianti in corso d'opera, resisi necessarie tutte le volte che i lavori venivano interrotti e ripresi, a singhiozzo cronico.<sup>177</sup>

Quindi data la situazione infrastrutturale del paese nettamente sbilanciata a favore del trasporto su gomma, fu necessario avviare immediatamente dei poderosi investimenti pubblici rivolti al trasporto su ferro.

Fu necessario quindi ricreare le condizioni necessarie per ridare competitività al servizio ferroviario, data la crescente domanda di mobilità di persone e cose.

L'offerta dovette essere perciò ricalibrata secondo le mutate esigenze dell'assetto economico produttivo e sociale dell'Italia.

Molte speranze vennero perciò riposte alle ambizioni perpetrate dal Programma Integrativo (1980 - 1985) in quanto, da circa 30 anni, lo Stato non aveva più destinato finanziamenti così cospicui al trasporto ferroviario.

---

176 Cristina FORGHIERI, “*Storia delle Ferrovie in Italia*”, 3° puntata: 1950 - 1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23.

177 FORGHIERI, op. cit., pp. 23.



Il *Programma Integrativo* (1980 - 1985), avviato inizialmente dalla Legge dello Stato n° 17 del 12/Febrero/1981, si rivelò un colossale piano di investimenti dal potenziale virtuale, ma non reale.<sup>178</sup>

L'attuazione di questo piano fu assai contorta, essenzialmente per un vizio di base: per scelta politica, la Legge n° 17/1981 infatti ebbe la caratteristica di destinare le proprie risorse ad *interventi a pioggia* distribuiti sul territorio, anziché ad obiettivi mirati.

Col sistema dei finanziamenti a pioggia, per dar corso alla costruzione delle molte opere finanziate, dovettero essere aperti moltissimi cantieri tutti contemporaneamente: cantieri in appalto che poi rimasero sistematicamente impiantati in loco per molti anni.

Quindi un meccanismo eccessivamente frazionato di finanziamenti, che ebbe come logica conseguenza quella di creare un sistema lottizzato, governato da una miriade di clientele politiche.

I finanziamenti a pioggia erano infatti il terreno fertile per ingigantire le clientele politiche, che avevano così il sopravvento servendo i loro collegi elettorali di riferimento.

Si innescavano in questo modo relazioni immorali in una catena senza fine tra la politica del Palazzo da un lato e, dall'altro lato, le imprese private beneficiarie dei finanziamenti pubblici.<sup>179</sup>

Questi grossi interventi strutturali, quindi, non furono operati secondo semplici criteri di efficacia e di recupero di efficienza gestionale.

Con finanziamenti mirati a limitati obiettivi si sarebbe invece potuto da subito recuperare efficacia produttiva: e quindi recuperare competitività nei singoli comparti ferroviari beneficiati di volta in volta.

Altro vizio di fabbrica della *Legge dello Stato* n° 17/1981 fu dovuto al fatto che in essa fu introdotto per la prima volta un particolare sistema di assegnazione dei lavori, che si rivelò in seguito del tutto fallimentare.

Tale perverso meccanismo di assegnazione venne denominato *Concessione di prestazioni integrate*: con tale meccanismo venne previsto l'appalto per la costruzione delle opere ferroviarie ai vincitori della gara indetta tra *ConSORZI*.<sup>180</sup>

---

178 La Legge speciale n° 17 del 1981, altrimenti denominata *Programma Integrativo 1980 ÷ 1985*, con cui venne previsto lo stanziamento di 12.450 miliardi di Lire d'epoca, e cioè vale a dire circa 200.000 miliardi di Lire ai valori attuali.

179 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 67.

180 La perversione di tale meccanismo di aggiudicazione risiedeva nel fatto che tra questi consorzi vi erano certamente, in precedenza alla gara, accordi segreti di collaborazione interna.

A questi Consorzi collusi, vincitori “in anticipo” della gara d'appalto, veniva affidato lo studio di fattibilità e la progettazione delle opere.

Dai Consorzi collusi veniva pure approntata la discussione di questi progetti con gli *Enti Locali territoriali*, direttamente coinvolti dalla realizzazione delle opere.

Così pure veniva approntata la definizione dei costi di realizzazione; il tutto finalmente sfociava con la realizzazione delle opere infrastrutturali.

Fu quindi perfettamente comprensibile che tale meccanismo perverso e incontrollato di assegnazione dei lavori provocasse, allo stato finale, una revisione incontrollata dei costi verso l'alto.<sup>181</sup>

Questo sistema colluso creò interessi estranei al buon fine che ci si era inizialmente prefissi: si crearono invece distorsioni nella logica competitiva e di mercato dell'Azienda Autonoma FS.

Il denaro pubblico elargito con faraonici piani diffusi fu sperperato, languendo di passaggio il reale interesse al rimodernamento delle ferrovie.

Il rilancio dell'Azienda Autonoma FS venne così ancora una volta disatteso: a fronte di queste perversioni nel sistema dei finanziamenti, la perdita contabile gestionale si aggravò ulteriormente.<sup>182</sup>

Fu logico pertanto aspettarsi che, nell'imminenza, la situazione sarebbe sfuggita drasticamente di mano ai vertici dell'Azienda Autonoma FS: l'ingestibilità logistica fu infatti insita con la nascita di questo meccanismo contorto di stanziamenti.

Furono questi i motivi principali per cui la realizzazione di opere fondamentali, attraverso il meccanismo dei finanziamenti a pioggia, venne compiuta in archi temporali estenuanti e con sprechi finanziari abnormi, a tutto danno della collettività.<sup>183</sup>

A titolo di esempio chiarificatore, basti pensare alla realizzazione della *Linea Direttissima* Roma - Firenze, inserita nell'apposito *Programma di Quadruplicamento* (1975 - 1978) avviato con la *Legge dello Stato* n° 1089 del 25/Ottobre/1968.

I lavori della *Linea Direttissima* iniziarono nel 1970, e vennero ultimati nel 1991: quindi ben dopo oltre 20 anni di impegno.

In questo lasso di tempo ultraventennale vennero erogati ulteriori ingenti finanziamenti statali, destinati ad un pozzo senza fine: lo stato di avanzamento dei lavori fu pressoché impercettibile, se confrontato di pari passo con l'impegno di spesa sostenuto.<sup>184</sup>

---

181 Cristina FORGHIERI, “*Storia delle Ferrovie in Italia*”, 3° puntata: 1950 - 1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23.

182 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, “Per una storia del conto economico”, *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 67.

183 FORGHIERI, op. cit., pp. 23.

La *Legge Speciale* n° 17/1981 rappresentò l'ulteriore esempio di come la classe politica mancasse di una chiara visione nella programmazione del sistema ferroviario.

La *Legge Speciale* n° 17/1981 portò con sé la speranza, rivelatasi poi illusoria, di un rapido e corposo ammodernamento tecnologico della rete ferroviaria italiana.

Invece le cose si dilungarono all'infinito: tanto che, persino nel *Contratto di Programma 1996*, vi furono code di finanziamenti legate alla *Legge dello Stato* n° 17/1981.

Pertanto, con un campo allargato a macchia d'olio, l'Azienda Autonoma FS si trovò ancora di più invischiata in difficoltà finanziarie e gestionali.

La ultimazione biblica delle opere previste dal *Programma Integrativo* (1980 - 1985) comportò così, fino in epoca recente, esborsi spasmodici per le casse dello Stato; nonché pesanti ritardi tecnologici rispetto agli altri paesi.<sup>185</sup>

#### **4.4. Dall'invenzione del motore a scoppio alla sua applicazione nell'automobile**

Le prime automobili cominciarono a circolare sul finire dell'800 in alcune grandi città europee e americane.

Questi automezzi rivoluzionari, dotati di motore a scoppio a benzina, potevano circolare su qualsiasi sede stradale, senza essere costrette a utilizzare una sede preferenziale come nel caso delle ferrovie: questo particolare dettaglio fece comprendere che l'automobile sarebbe diventata negli anni una temibile concorrente per il trasporto ferroviario.

Tuttavia l'automobile, agli albori, era tutta da perfezionare: tanto che, agli inizi del '900, il suo uso era destinato solamente alle classi più abbienti.<sup>186</sup>

I prezzi delle automobili, all'inizio del XX° Secolo, erano proibitivi: le prime automobili erano poco affidabili oltre che scomode, data oltretutto la carenza di strade asfaltate.

All'inizio del XX° Secolo, pertanto, il treno era considerato ancora il mezzo di trasporto preferito per le medie e lunghe percorrenze: più affidabile, più economico, e senza dubbio più celere.<sup>187</sup>

Ma in pochi anni l'automobile si perfezionò: e diventò così sempre più affidabile e più versatile.

---

184 FORGHIERI, op. cit., pp. 23.

185 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950 - 1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23.

186 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 52.

187 PERINETTI, op. cit., pp. 53.

Nelle città cominciarono intanto a far capolino i primi taxi; i primi camion cominciarono a sostituire i carri trainati da cavalli; e così pure cominciarono a motorizzarsi i primi servizi di utilità pubblica, come le ambulanze e i vigili del fuoco.

Agli inizi del XX° Secolo, i mezzi motorizzati cominciarono lentamente a diffondersi: per cui, la produzione delle automobili cominciò a trasformarsi in una produzione industriale vera e propria, da artigianale invece com'era ai primordi.<sup>188</sup>

Con la diffusione di massa dell'automobile privata, la ferrovia cominciò ad accusare i primi gravi segni di crisi.

#### ***4.4.1. L'apporto determinante dell'automobile alla 1° Guerra Mondiale***

Nel 1914 iniziò la 1° Guerra Mondiale: questo tragico evento concluse anche il primo Secolo della Ferrovia, dalla sua nascita in Inghilterra.

Ma da questo periodo storico il trasporto su ferro conobbe la sua prima fase di inarrestabile declino.

Nel periodo della 1° Grande Guerra i treni, oltre che a svolgere il servizio viaggiatori e merci all'interno del paese, furono anche impiegati per il trasporto di armi e truppe fino al fronte di combattimento: ovviamente questo determinante contributo all'impegno bellico si limitò fino al termine della strada ferrata.<sup>189</sup>

Ed è proprio da questo ultimo punto logistico che i mezzi motorizzati risultarono straordinariamente importanti per la guerra: infatti, con la loro flessibilità, i mezzi motorizzati potavano arrivare dappertutto.

Addirittura arrivarono fino quasi le prime linee di combattimento portando munizioni, viveri, truppe, ed altro: venne così rivoluzionato il modo di fare la guerra, fino ad allora combattuta invece in modo tradizionale.

Il trasporto, così capillare, fino alle prime linee del fronte fu reso possibile grazie alla costruzione di normali strade destinate all'uso dei mezzi motorizzati.

D'altronde la costruzione di una sede stradale, per sua natura, è sempre stata molto più facile ed economica da realizzare rispetto a quella di una strada ferrata.

Per questi motivi strategici la 1° Guerra Mondiale necessitò dell'uso dei mezzi motorizzati: e pertanto ne fu necessaria la produzione su larga scala.

---

<sup>188</sup> Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 53.

<sup>189</sup> PERINETTI, op. cit., pp. 54.

Aumentando quindi la produzione di automobili, diminuirono i relativi costi di produzione, grazie anche alle economie su larga scala: al contempo migliorò anche la qualità e l'affidabilità dei mezzi.

Dagli stabilimenti di produzione automobilistici fu impresso un ritmo di crescita tecnologico, fino ad allora impensabile: motori più potenti e più versatili, e veicoli di trasporto specializzati ad uso specifico vennero sfornati a ritmo crescente.<sup>190</sup>

#### ***4.4.2. L'espansione dell'automobile dopo la 1° Guerra Mondiale***

Gli eventi bellici, oltre che ad apportare morte e distruzione, contribuirono paradossalmente ad accrescere il progresso scientifico e tecnologico.

Infatti, queste importanti esperienze belliche vennero messe a frutto nelle esperienze industriali civili, non appena il 1° conflitto mondiale si concluse.

La produzione automobilistica di guerra venne riconvertita nella produzione automobilistica civile: in questo modo vennero prodotte automobili destinate sempre più ad uso e consumo della massa, a prezzi sempre più accessibili.<sup>191</sup>

A sua volta l'aumento del parco di autovetture in circolazione richiese la sistemazione adeguata delle strade fino ad allora esistenti, ma anche la progettazione e costruzione ex novo. Questa vitalità nel processo di creazione delle infrastrutture innescò, a sua volta, un ulteriore aumento nella produzione di automobili, sempre più richieste dalla massa per le proprie necessità: si ebbe così la creazione di ulteriori nuove correnti di traffico, sino ad allora riservate al solo trasporto ferroviario.<sup>192</sup>

Nel 1920 il parco circolante mondiale dei veicoli motorizzati ammontava a circa 11 milioni di unità: con questo parco circolante, in tale periodo, venne operato circa il 25 % del trasporto di viaggiatori e merci a livello mondiale.<sup>193</sup>

---

190 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 54.

191 PERINETTI, op. cit., pp. 54.

192 PERINETTI, op. cit., pp. 54.

193 PERINETTI, op. cit., pp. 55.

#### ***4.4.3. La estrema vulnerabilità della ferrovia durante la 2° Guerra Mondiale***

I danni arrecati alle ferrovie durante la 1° Guerra Mondiale furono assai trascurabili: infatti, in quel frangente, i danni al sistema vennero inferti solo laddove la strada ferrata attraversava il terreno di battaglia.

Nelle zone del paese non direttamente interessate dai combattimenti la ferrovia svolse il servizio pubblico ordinario, seppur con comprensibili e limitate restrizioni; infatti, assai scarsi furono i pericoli in linea dovuti a possibili incursioni aeree nemiche nel primo conflitto mondiale.<sup>194</sup>

Gli aerei, durante la 1° Guerra Mondiale, erano ancora dei mezzi di volo primordiali e inaffidabili, e quindi del tutto da perfezionare: uno dei problemi maggiori da superare fu la scarsa autonomia di volo, ma anche la scarsa capienza a bordo per trasportare munizioni, ordigni, rifornimenti vari, e naturalmente soldati.

Queste gravi lacune dei mezzi di volo, durante la 1° Guerra Mondiale, pertanto resero impossibili molte incursioni aeree sui territori nemici: e questo fatto da solo spiega perché i danni furono minimi.<sup>195</sup>

Al contrario di prima, una costante comune della 2° Guerra Mondiale fu l'assoluta vulnerabilità della ferrovia.

Durante la 2° Guerra Mondiale, le truppe militari furono trasportate al fronte soprattutto su strada, ma anche con l'aereo: sempre meno invece con la ferrovia, contrariamente a quanto succedeva nella 1° Guerra Mondiale.<sup>196</sup>

Lo scenario infatti mutò completamente nella 2° Guerra Mondiale perchè i mezzi aerei si perfezionarono e raggiunsero una maggiore affidabilità, traendo tesoro dalle esperienze negative del primo conflitto mondiale: gli aerei da guerra divennero la chiave di volta fondamentale per risolvere vittoriosamente i combattimenti.

Gli aerei da guerra furono così in grado di sferrare micidiali attacchi, sia sui fronti di combattimento, e sia sul territorio del nemico: quindi, su obiettivi nemici posti anche ad enormi distanze.

Con azioni militari capillari, operate dall'alto, furono distrutte le principali arterie di comunicazione stradali e ferroviarie, nonché molti mezzi di trasporto.<sup>197</sup>

---

194 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 56.

195 PERINETTI, op. cit., pp. 56.

196 PERINETTI, op. cit., pp. 55.

197 PERINETTI, op. cit., pp. 56.

Il ripristino delle normali strade adibite agli automezzi fu una operazione tutto sommato assai veloce, e non eccessivamente dispendiosa.

Ma altrettanto non poteva dirsi per il ripristino delle strade ferrate: qui necessitarono tempi molto lunghi, oltre che ingenti risorse finanziarie.

Fu proprio questa estrema vulnerabilità il motivo preponderante per cui, nell'immediato dopoguerra, venne frenato lo sviluppo della ferrovia a scopi militari.

Nel secondo dopoguerra, la preoccupazione maggiore del Governo Nazionale fu quella dell'immediato ripristino dei collegamenti fra i centri urbani e i centri industriali: per questo motivo, la ripresa dei trasporti stradali avvenne in tempi ridottissimi, dati i minori problemi tecnici e finanziari.<sup>198</sup>

Da questo momento storico quindi la ferrovia, soprattutto sui territori più duramente colpiti, non riuscì più a risalire la china nei confronti degli altri sistemi di trasporto.

Per le ferrovie italiane, nel secondo dopoguerra, si attuò un piano di ripristino dalle ambizioni assai limitate.

Questo piano di ripristino consistette nella rimessa in funzione, alla meglio, delle infrastrutture ferroviarie preesistenti al conflitto: vennero pertanto accantonati progetti finanziari, considerati esosi, per il ripensamento totale della rete.

Con queste pregiudiziali il successivo rinnovamento, dopo il ripristino del sistema ferroviario, fu assai lento: anche questo fu uno dei motivi per cui, negli anni a venire, la ferrovia italiana risultò penalizzata nei confronti degli altri sistemi di trasporto.

In queste precarie condizioni di funzionamento non fu possibile migliorare, in tempi accettabili, l'offerta del servizio ferroviario: e tanto meno fu possibile imprimere dei ritmi di crescita al miglioramento tecnico dell'intero sistema.<sup>199</sup>

#### ***4.4.4. Il declino del trasporto ferroviario subito dopo la 2° Guerra Mondiale: la temibile concorrenza dell'automobile, e dell'aereo***

Il trasporto ferroviario già a cavallo tra le due guerre mondiali conobbe i primi segni di crisi: ma fu proprio durante la 2° Guerra Mondiale che esso cominciò irreversibilmente il suo declino nelle modalità dei trasporti.

Dopo la 2°Guerra Mondiale il trasporto ferroviario mondiale risentì notevolmente della temibile concorrenza dell'automobile, ma anche del prepotente ingresso dell'aereo.<sup>200</sup>

---

198 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 56.

199 PERINETTI, op. cit., pp. 56.

Appena terminato il ripristino del sistema ferroviario, riapparve sulla scena l'automobile privata, con i suoi indiscussi vantaggi di elasticità e di gestione.

Per l'automobile la guerra era oramai un triste ricordo: le strade danneggiate dagli eventi bellici furono ripristinate completamente, mentre altre furono progettate e costruite ex novo in tempi brevi.

L'automobile diventò sempre più evoluta, col passare degli anni: il trasporto su gomma pertanto negli anni a seguire conquistò, in modo duraturo, il monopolio mondiale nelle modalità dei trasporti di persone e cose.<sup>201</sup>

Al contempo, l'innovazione tecnologica nel trasporto aereo civile e militare impresso un impulso radicale quando, al tradizionale motore a scoppio a pistoni, venne preferito il rivoluzionario motore a reazione con turbina.

Con questa ultima straordinaria innovazione tecnologica, e poi con i perfezionamenti ottenuti negli anni a seguire, fu possibile la costruzione di apparecchi aerei sempre più capienti, affidabili, con più larga autonomia di volo, e soprattutto più veloci.<sup>202</sup>

Dalla fine della 2° Guerra Mondiale, traendo frutto da queste esperienze, anche l'aviazione civile si sviluppò a ritmi sostenuti sia dal punto di vista tecnico che dal punto di vista dell'offerta del servizio: vennero effettuati pertanto i primi collegamenti internazionali aerei diretti fra nazioni e città.<sup>203</sup>

La ferrovia statisticamente perse così nel secondo dopoguerra il monopolio mondiale dei trasporti di persone e cose.

Perdendo il monopolio in tutto il mondo industrializzato, la ferrovia fu pertanto costretta ad esercitare la propria gestione gravata da ingenti oneri sociali.

Il trasporto ferroviario in Italia continuò ad operare sempre più in difficoltà, e con fortissime perdite di esercizio: queste ultime dovute anche al perpetrato mantenimento in esercizio di molte tratte che già da tempo operavano in passivo per mancanza di redditività.<sup>204</sup>

Nel resto d'Europa per reagire a questa situazione, al contrario dell'Italia, si avviò la ristrutturazione e la costruzione ex novo di *Linee Continentali* che consentivano minor impiego di tempo, e minori costi di esercizio: quindi più celerità, e al contempo tariffe più basse, per il recupero immediato dell'efficienza.<sup>205</sup>

---

200 PERINETTI, op. cit., pp. 57.

201 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 56.

202 PERINETTI, op. cit., pp. 57.

203 PERINETTI, op. cit., pp. 57.

204 PERINETTI, op. cit., pp. 58.

205 AA. VV., "150 anni delle Ferrovie Italiane", *Il Treno*, supplemento al n° 7, Luglio 1989, pp. V.



Nelle aziende ferroviarie europee e continentali furono, proprio in questo periodo, avviati anche gli studi di fattibilità per l'avvio delle reti continentali ad *Alta Velocità // Alta Capacità*. Innovazioni e nuove concezioni tecnologiche che diedero, nell'immediato futuro, una sferzata all'intero settore: rivalutando così il ruolo basilare della ferrovia nel contesto delle modalità dei trasporti.

#### ***4.4.5. L'automobile quale bene strumentale di consumo negli anni '50***

In America il fenomeno della motorizzazione assunse, fin dal secondo dopoguerra, proporzioni straordinarie: tanto che negli USA l'automobile ormai soppiantò da tempo il sistema ferroviario.

In Europa e in tutto il mondo industrializzato la motorizzazione crebbe a ritmi vertiginosi.

La motorizzazione si espanse anche perchè ingenerò situazioni di tipo psicologico nella stragrande maggioranza degli italiani, sconfitti e umiliati dalla grande guerra.

La liberazione da parte degli Alleati portò alla ribalta il mito americano: questo mito rappresentò l'uscita dal tunnel della miseria e della disoccupazione.

Tra i tanti modelli da imitare vi fu, prima di tutto, lo *status symbol* per eccellenza: cioè l'automobile.

L'automobile rappresentava il sogno degli italiani: con questo mezzo di trasporto finalmente l'italiano medio assaporava la sua voglia di essere libero attraverso una mobilità incondizionata, che fino ad allora non si conosceva.<sup>206</sup>

Il tempo libero a disposizione era aumentato; le migrazioni erano in forte aumento nell'interno del paese; e inoltre il mercato interno aveva bisogno di espandersi.

L'automobile, d'altronde, poteva soddisfare pienamente tutti i bisogni di mobilità, e anche queste nuove esigenze: pertanto, nei paesi in cui il benessere economico andava crescendo, l'automobile rappresentava sempre più un bene strumentale di consumo.

Dai primi anni '50 in poi, la collettività accolse il mezzo su gomma in modo entusiastico per la sua estrema flessibilità, spingendo così ancora di più i grossi gruppi industriali del settore a costruire nuove automobili, sempre più evolute.

Con la maggior richiesta di automobili da parte dei consumatori, conseguentemente anche la produzione offerta dovette aumentare presso le industrie automobilistiche.

---

206 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, 1992, pp. 22.

Questo comportò una diminuzione dei costi di produzione e quindi, di converso, una diminuzione generalizzata dei prezzi praticati su questi particolari beni di consumo.

Con i prezzi sempre più accessibili, l'automobile diventò sempre più alla portata dei consumatori di ogni ceto sociale: l'automobile diventò così possesso di milioni di consumatori quale mezzo di trasporto preferito per i loro spostamenti, abbandonando il treno.<sup>207</sup>

In questo periodo i mezzi motorizzati su gomma fecero la loro apparizione anche nei servizi pubblici per il trasporto collettivo di persone, oltre che per le merci, soprattutto con l'introduzione del motore diesel più adatto al trasporto pesante.

Nacquero così molti autoservizi di linea, anche in diretta concorrenza con la ferrovia: questi autoservizi effettuarono il servizio di trasporto addirittura sulle direttrici di traffico sovrapposte o affiancate ai binari.

Con i pulmann iniziò anche l'effettuazione di numerosi autoservizi turistici, consentendo trasporti comodi, flessibili, veloci, e con tariffe convenienti: naturalmente, sempre in diretta concorrenza col treno.<sup>208</sup>

Con questa continua spinta tecnologica, l'industria del settore riuscì a sospingere ancora di più l'opinione pubblica, affinché venisse fatta ancora più pressione sulla classe politica: così che, in un vortice senza fine, si desse ulteriormente luogo alla progettazione e alla realizzazione di ulteriori infrastrutture stradali e autostradali.

Naturalmente la classe politica accettò assai volentieri queste pressioni indirette da parte del sistema industriale.

Infatti si era fatta largo la convinzione che, con la realizzazione di infrastrutture stradali, si sarebbe finalmente avvicinato fisicamente il Nord industrializzato e ricco con il Sud povero e disoccupato: in modo tale da compensare gli squilibri economici e sociali esistenti nel paese.<sup>209</sup>

Il treno invece non riuscì più a soddisfare l'esigenza di mobilità dell'italiano medio.

Pertanto il treno, rimasto tecnologicamente al palo, non poteva più rincorrere lo sviluppo economico e sociale in atto nel paese.

---

207 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 57.

208 PERINETTI, op. cit., pp. 57.

209 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, 1992, pp. 22.

#### **4.5. L'inarrestabile trend della motorizzazione di massa dal secondo dopoguerra: la perdita del monopolio del trasporto ferroviario**

Nel dopoguerra, mancando una identità politica ben precisa, prevalse una sorta di NeoLiberismo nelle scelte di politica economica: questo si ripercosse di conseguenza anche sul mondo dei trasporti.

L'errata valutazione politica, nonché la mancanza di un apposito piano di programmazione e di integrazione della mobilità globale, fu certamente la causa preminente dello sbilanciamento delle scelte politiche effettuate, dal dopoguerra in poi, a favore della motorizzazione privata.<sup>210</sup>

Con l'avvento della motorizzazione di massa una buona parte della classe politica, ma anche dell'opinione pubblica, si convinceva che oramai per il trasporto ferroviario si fosse arrivati irreversibilmente al capolinea.

I sistemi di trasporto più tradizionalmente legati al settore sociale, come le ferrovie e i servizi marittimi, persero per sempre il monopolio sin qui goduto nel periodo intercorrente tra l'epoca dell'Italia Liberale e quella dell'Epoca Fascista.

Il 1949 fu l'anno spartiacque in cui il trasporto delle merci su gomma superò, in Italia, per la prima volta quello su ferrovia: fu il segno tangibile che ormai la motorizzazione stava diventando di massa.<sup>211</sup>

Proprio nel momento in cui la ferrovia doveva assolvere quel ruolo unificante, auspicato già in epoca preunitaria, si assisteva al contrario al suo inesorabile declino.

A decretare questo declino fu, quasi inaspettatamente, il nuovo modello sociale ed economico espresso dalla società.

Dagli anni '50 iniziò un trend sempre più crescente per la motorizzazione privata, e per l'autotrasporto merci: questo soprattutto in conseguenza dell'allargamento dei mercati.

Nel paese poi vi era una incombente presenza della grande industria privata automobilistica, che già da allora operava di concerto con gli altri grossi gruppi industriali privati: gruppi questi direttamente interessati allo sviluppo di un sistema di trasporti, interamente inteso in senso privatistico.<sup>212</sup>

La classe politica decise di dare così vita ad un imponente piano di mobilità di persone e cose basato sulla motorizzazione.

Iniziava così, a ritmi vertiginosi, la costruzione ex novo di strade e autostrade in tutta la penisola.

---

210 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, 1992, pp. 22.

211 GIUNTINI, op. cit., pp. 22.

212 GIUNTINI, op. cit., pp. 22.

Questa scelta di politica economica portò il paese a dotarsi di infrastrutture, per il trasporto su gomma, a livelli addirittura superiore a quelli europei.

Il sistema stradale soppiantò così il trasporto ferroviario: si trascurò così il trasporto ferroviario, dal quale ultimo vennero distolti tutti gli investimenti.<sup>213</sup>

Successivamente, pertanto, i pochi finanziamenti destinati al trasporto ferroviario furono indirizzati unicamente a tenere in esercizio e a operare la manutenzione ordinaria delle linee ripristinate dalla 2° Guerra Mondiale.<sup>214</sup>

I Governi Nazionali, succedutisi alla guida del paese, non riuscirono a predisporre una seppur minima programmazione, nemmeno per il lungo periodo: questo sarebbe stato necessario per raccordare tra di loro lo sviluppo delle varie economie interne (pubbliche e private) con le economie esterne (derivanti dalle infrastrutture civili e sociali).<sup>215</sup>

Solamente in seguito alla esagerata espansione del trasporto su gomma, si potevano rivolgere le opportune attenzioni al trasporto ferroviario.

Finalmente la classe politica, ma anche l'opinione pubblica, si rese conto che i tempi erano anche già fin troppo maturi per pensare e materializzare concretamente dei corposi programmi di ammodernamento del sistema ferroviario italiano.<sup>216</sup>

Fino alla nostra epoca cambia, poi, anche la tipologia di ciò che viene trasportato: questo sia nell'uso del trasporto che ne fanno le persone, che nelle cose materiali trasportate.

Le persone usano il treno per variegati scopi, impensabili in epoche precedenti; mentre, per il trasporto di cose, si denota come certi materiali, come ad esempio il carbone, non vengono più trasportati.<sup>217</sup>

#### ***4.5.1. Il confronto degli investimenti tra gomma e ferro a ridosso degli anni '50 e fino agli anni '80***

Molti investimenti pubblici a favore delle ferrovie furono esclusivamente indirizzati al ripristino del sistema ferroviario, subito dopo la 2° Guerra Mondiale.

---

213 Valter GUADAGNO, *Ferrovia ed economia nell'ottocento-postunitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996, pp. 25; sullo stesso argomento Cfr. anche Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 141.

214 GUADAGNO, op. cit., pp. 25.

215 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, 1992, pp. 23.

216 E' l'epoca dei faraonici piani poliennali ferroviari.

217 Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988), pp. 22.

Nel 1951 il sistema ferroviario fu quasi del tutto ripristinato, e tornò ai livelli di normalità presenti prima della guerra: del tutto determinante fu anche il contributo della dipendenza ferroviaria, che si prodigò a tutti i livelli.<sup>218</sup>

Il ripristino avvenne rimettendo in funzione la rete, così come era preesistente al conflitto: e quindi con tutti i suoi difetti logistici che sino a lì aveva presentato.<sup>219</sup>

Dopo questa 1° Fase della Ricostruzione Ferroviaria, avvenuta in tempi straordinariamente brevi, si assistette a un duraturo dispiego di energie rivolte al trasporto su gomma.

Il trasporto ferroviario italiano venne messo sempre più messo alla corda dalla motorizzazione di massa: quindi il destino pessimista, già preconizzato dal dopoguerra, stava purtroppo sempre più concretizzandosi.

Nel periodo dagli anni '50 e fino alla fine degli anni '60, le ferrovie vennero lambite solo di striscio dal dinamismo che caratterizzò invece il restante settore dei trasporti.<sup>220</sup>

L'evoluzione tecnologica interessò solo marginalmente il mondo ferroviario: nell'opinione pubblica degli anni '50 si diffuse infatti la convinzione che il trasporto ferroviario fosse diventato ormai un mezzo obsoleto, e che il suo futuro fosse ormai già segnato.

Infatti, in seguito al ripristino della rete non seguirono gli interventi di rinnovamento indispensabili: non c'era stato modo quindi, in questo periodo, di soddisfare la continua impennata della domanda di mobilità.

Non bastavano più i principi della scienza economica, in base alla quale il trasporto ferroviario, per la sua conformazione, avrebbe avuto anche per il futuro criteri di assoluta economicità anche su ampie zone di traffico (per le merci pesanti), e per le grandi masse di viaggiatori (nei brevi percorsi).<sup>221</sup>

Lo sviluppo industriale italiano si stava rapidamente evolvendo, ma senza il contributo delle ferrovie.

Tale sviluppo era invece strettamente legato all'espansione del sistema stradale: era in arrivo il *Boom Economico* degli anni '60.<sup>222</sup>

Gli anni '60 rappresentarono per il paese il momento di massima crescita economica: con l'accresciuto benessere collettivo, aumentò ulteriormente l'esigenza delle persone e delle cose di spostarsi.

---

218 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 225.

219 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 65.

220 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Settebello e il miracolo economico", 3° puntata, *Il Treno*, n° 4, 1992, pp. 19.

221 BRIANO, op. cit., pp. 225.

222 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 65.

A soddisfare queste esigenze di mobilità, di cose e persone, fu soprattutto l'automobile: la crescita del trasporto su gomma pertanto monopolizzò la scena, il tutto accompagnato, di pari passo, dal turbinoso sviluppo dell'industria automobilistica italiana.<sup>223</sup>

Questo fenomeno venne favorevolmente accolto dai vari governi che si avvicendarono alla guida del paese negli anni '50 e fino agli anni '80: lo Stato italiano dedicò la maggior parte dei suoi sforzi per dotare il paese di grandi collegamenti stradali ed autostradali.<sup>224</sup>

Nei bilanci statali, intercorrenti tra la fine degli anni '50 e la metà degli anni '60, i finanziamenti pluriennali pubblici dedicati al sistema stradale coprono una percentuale di circa il 40 % dell'insieme delle previsioni di spesa nazionale.

Questa scelta politica condizionò così, in modo determinante, l'intero sviluppo economico del paese negli anni successivi.

La legiferazione statale, negli anni '50 e '60, venne rivolta volutamente a favore di una lobbie che venne poi soprannominata, in modo assai sarcastico, la *Federazione della Strada*.

Di questo cartello industriale fecero parte l'industria automobilistica in primis, l'industria dei pneumatici, l'industria della raffinazione del petrolio, e quella delle grosse imprese produttrici del cemento.<sup>225</sup>

L'esempio calzante della collusione tra politica ed industria fu la *Legge dello Stato* n° 647 del 1951, che elargì cospicui finanziamenti al settore delle infrastrutture stradali: questa legge fece da apripista alle melmose politiche clientelari, sviluppatesi di pari piano con la crescita della viabilità del paese.

Nel 1955 venne intanto varato il *1° Piano Autostradale*, con cui la classe politica sostenne, senza indugi, l'industria automobilistica privata italiana.

Il 1° Piano Autostradale<sup>226</sup> fu parzialmente interrotto solo nel 1971, a causa della stretta creditizia in atto nel paese.

Quindi anche successivamente gli investimenti finanziari nel paese, destinati al trasporto, furono sbilanciati a favore della gomma.

Basti notare che nel 1959 vennero destinati 35,8 miliardi di Lire correnti d'epoca per le ferrovie; mentre per il sistema stradale furono destinati 113 miliardi di Lire correnti.

---

223 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 61; sullo stesso argomento Cfr. anche Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 65.

224 Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988), pp. 22; sullo stesso argomento Cfr. anche Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Settebello e il miracolo economico", 3° puntata, *Il Treno*, n° 4, 1992, pp. 19.

225 GIUNTINI, op. cit., pp. 23; sullo stesso argomento Cfr. anche GIUNTINI, op. cit., pp. 19.

226 Il cosiddetto Piano Romita, dal nome dell'allora Ministro dei LL. PP. del Governo.

Nel 1964 vennero destinati 52,5 miliardi di Lire correnti per le ferrovie; mentre alle strade vennero assegnati 238 miliardi di Lire correnti.<sup>227</sup>

Osservando lo stato di avanzamento della rete viaria nazionale di grande scorrimento, nel 1964 venne già completata l'*Autostrada del Sole* da Milano a Napoli, basilare arteria stradale nazionale composta da circa Km 755 di rete.

E sul finire del 1969 lo sviluppo della rete autostradale nazionale arrivò addirittura a Km 3.500 di rete.<sup>228</sup>

Le autostrade vennero poi, molto spesso, costruite proprio a fianco delle dorsali ferroviarie: queste ultime furono pertanto penalizzate da una imbarazzante concorrenza.<sup>229</sup>

Il trend seguito dagli investimenti pubblici a favore del sistema stradale si perpetrò anche negli anni successivi.<sup>230</sup>

Analogamente a quanto accadde nel 1905 dove, per la *Nazionalizzazione* delle ferrovie italiane, lo Stato iniettò ingenti risorse finanziarie paragonabili, come intensità, a quelle degli anni '50 per le infrastrutture stradali.<sup>231</sup>

E tra l'altro i residuali finanziamenti assegnati alle ferrovie furono spesso sperperati, a causa delle innumerevoli *Clientele Politiche* abbarbicate un po' dovunque sul territorio.<sup>232</sup>

In concomitanza poi con la crisi gestionale dell'Azienda Autonoma FS, crisi messa in secondo piano perché questa azienda venne utilizzata come *ammortizzatore sociale dallo Stato*<sup>233</sup>, ripartiva dai primi anni '80 un piano poderoso di investimenti pubblici per rimodernare le infrastrutture ferroviarie.<sup>234</sup>

Lo stato presente dell'Azienda Autonoma FS era indissolubilmente correlato al proprio stato futuro: i due aspetti facevano parte dello stesso insieme organizzativo.

Lo stato futuro, e cioè il progresso tecnico e l'adeguamento alle mutate condizioni ambientali operative, era legato ad elementi di natura strettamente tecnica.

---

227 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 61.

228 AA. VV., op. cit., pp. 61.

229 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Settebello e il miracolo economico", 3° puntata, *Il Treno*, n° 4, 1992, pp. 19.

230 Piero BERENGO GARDIN (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988), pp. 22.

231 GIUNTINI, op. cit., pp. 23.

232 Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 261.

233 Proprio negli anni '60 e '70 il personale ferroviario crebbe a dismisura, in virtù del ruolo di ammortizzatore sociale conferito dallo Stato all'Azienda Autonoma FS, in pieno accordo con i Sindacati Confederali.

234 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 65.

Ma gli aspetti tecnici, a loro volta, dipendevano soprattutto dai mezzi finanziari a disposizione, e non prioritariamente dalle evoluzioni scientifiche.<sup>235</sup>

Il miglioramento del servizio ferroviario dipendeva quindi essenzialmente da elementi di natura tecnica possibili solo con finanze adeguate, quali: raddoppi e quadruplicamenti delle linee; potenziamenti delle stazioni e degli impianti tecnologici per smaltire l'aumento del traffico; e l'aumento della velocità commerciale su tutta la rete.<sup>236</sup>

#### *4.5.1.1. Il confronto tra la dotazione della rete ferroviaria, e lo sviluppo progressivo della rete stradale e autostradale dopo il Boom Economico degli anni '60*

La consistenza della rete ferroviaria italiana rimase pressoché inalterata fino alla fine degli anni '90, rispetto alla sua conformazione prebellica.

A tutto il 1997, la rete gestita dalle *Ferrovie dello Stato* era di circa Km 16.000; mentre alla stessa data la rete secondaria gestita dalle *Ferrovie in Concessione* era di circa Km 4.000.<sup>237</sup>

Di tutta altra tendenza fu lo sviluppo della rete stradale italiana.

Si passò dalla sua consistenza prebellica di Km 170.000, per raggiungere circa Km 300.000 di rete dalla seconda metà degli anni '60 alla fine degli anni '70: ed attestandosi, successivamente verso la fine del 1997, ad una consistenza totale di Km 310.000.<sup>238</sup>

Ancora più strepitosa fu la crescita della rete autostradale italiana.

La rete autostradale nel 1938, in periodo prebellico, era composta da soli Km 479 di rete: tale consistenza veniva mantenuta fino al 1957, momento in cui vennero avviate le grosse realizzazioni autostradali.

Successivamente la rete si portò a Km 1.736 nel 1965; poi arrivò a Km 3.500 alla fine del 1969; ed in seguito nel 1979 a Km 5.900: attestandosi nel 1997 a Km 6.502, con un aumento vertiginoso soprattutto tra la seconda metà degli anni '60 e la fine degli anni '70.<sup>239</sup>

Attualmente la rete autostradale continua nello sviluppo della sua estensione, seppure a tassi assai più ridotti rispetto ai periodi precedenti.

---

235 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 234.

236 BRIANO, op. cit., pp. 234.

237 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 66.

238 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 66.

239 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 66.



#### ***4.5.2. La concorrenza dell'automobile all'origine della nazionalizzazione delle imprese private ferroviarie nel mondo industrializzato***

L'inarrestabile concorrenza arrecata dall'automobile fu, all'inizio del XX° secolo, alle origini delle difficoltà gestionali in cui riversò l'intero sistema ferroviario mondiale.

All'inizio del XX° Secolo molti Governi mondiali, per arginare questa dilagante concorrenza, in virtù della importanza sociale ricoperta dalle ferrovie nei rispettivi paesi, cominciarono ad indirizzare un vasto processo di riorganizzazione delle aziende di trasporto fino a lì operanti.

Seguendo pertanto un filo comune, questa riorganizzazione portò in breve tempo al riscatto pressoché totale da parte dello Stato delle Concessioni Ferroviarie, affidate sino ad allora alle varie compagnie private mondiali.

Nascevano così le grosse aziende ferroviarie a Gestione Statale: nel 1902 prendevano vita le Ferrovie Federali in Svizzera; in Italia nel 1905 nascevano le Ferrovie dello Stato; nel 1906 sorgevano le Ferrovie Nazionali in Giappone; e nel 1913 le Ferrovie Nazionali in Belgio.<sup>240</sup>

Secondo i dati statistici, nel 1914, erano in circolazione circa 4 milioni di autoveicoli in tutto il mondo: contro poco più di 1 milione di chilometri di binari esistenti a livello continentale.

Tra l'altro il parco autovetture era perlopiù concentrato negli USA

Sempre secondo le statistiche, i mezzi motorizzati nel 1914 movimentarono circa il 10 % del trasporto mondiale di persone e di merci.

Pertanto, ma ancora per poco, in questa prima parte del XX° Secolo il trasporto ferroviario risultava ancora fare la parte del leone rispetto a tutte le altre modalità di trasporto esistenti.<sup>241</sup>

#### ***4.5.3. Dal Boom Economico degli anni '60, alla fine degli anni '90: il confronto diretto dei dati sulla mobilità tra ferrovie e altre modalità di trasporto***

L'analisi dei dati statistici del settore ferroviario, al cospetto della globalità nelle varie modalità di trasporto, dà l'evidenza del trend negativo raggiunto.

Analizziamo le quote destinate al trasporto viaggiatori dell'Azienda Autonoma FS.

La quota regredisce dal 17,1 %, detenuto nel 1970, con un trend in forte picchiata fino al finire degli anni '80: per portarsi stabilmente nel 1997 a una percentuale del 11,1 %, con la stessa linea di tendenza fino al 1997.<sup>242</sup>

Analizziamo le quote destinate al Trasporto Merci delle Ferrovie dello Stato.

---

240 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 53.

241 PERINETTI, op. cit., pp. 53.

242 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 64.

In questo caso la comparazione dei dati fra trasporto su ferro e trasporto su gomma risulta un po' più complicata: infatti il metodo di rilevazione dei dati relativi alle merci trasportate venne notevolmente modificato nel 1995.

Infatti a partire dal 1995 venne introdotta dall'ISTAT<sup>243</sup> una diversa metodologia di rilevazione della quantità delle merci trasportate, sia per l'autotrasporto, e sia per il cabotaggio marittimo.<sup>244</sup>

Pur non essendo quindi possibile un confronto statistico storico diretto fra le due modalità di trasporto, più esattamente dal 1970 al 1997, risulta però evidente una regressione marcata, soprattutto fino alla metà degli anni '80, delle quote trasportate su ferrovia.

A questo primo periodo seguì un ulteriore periodo fino alla metà degli anni '90, in cui si ebbe una tendenza all'assestamento: invece in tempi più recenti, fino al finire del 1997, si assisteva ad una lieve inversione di tendenza.<sup>245</sup>

#### ***4.5.4. Dal Boom Economico degli anni '60, alla fine degli anni '90: l'evoluzione del parco automezzi, e l'uso intensivo del trasporto motorizzato collettivo***

Per comprendere quanto si sia sviluppata la motorizzazione che ha vigorosamente sospinto l'economia italiana dal dopoguerra, al cospetto della continua crescita infrastrutturale stradale e autostradale, bisogna osservare i dati statistici relativi alla evoluzione del parco mezzi.

Il parco delle autovetture private nel 1965, preso come anno di riferimento, aveva una consistenza di circa 5.500.000 unità in circolazione; nel 1970 si passava a circa 10.100.000 unità; nel 1975 il parco era diventato di circa 15.000.000 unità; per arrivare alla fine del 1997 dove la consistenza diventa di circa 31.000.000 di veicoli privati.

Questo significa che nell'arco di circa trenta anni, tra il 1965 e il 1997, il parco autovetture private in Italia è aumentato di circa sei volte.<sup>246</sup>

La motorizzazione quindi ha predominato su tutte le altre modalità di trasporto: in particolare, il trasporto ferroviario è stato il più penalizzato.

Basti pensare che, nei primi anni '80, circa il 75 % del popolo italiano usava l'automobile: attestandosi così allo stesso livello degli altri paesi industrializzati, come l'Inghilterra e l'Australia.

---

243 Istituto Italiano per la Ricerca Statistica.

244 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 64.

245 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 64.

246 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 66.

Livelli superiori a questi venivano riscontrati solo in Francia con l'80 %; e addirittura percentuali dell'85 % nel Canada e negli USA.

L'eccezione contraria, fra i paesi industrializzati, era rappresentata dal solo Giappone: qui l'uso dell'automezzo privato si avvicinava ad una più accettabile percentuale del 50 %, dato che è molto più basso della media mondiale.<sup>247</sup>

In questo paese infatti il treno rappresenta, a livello mondiale, la punta di diamante del trasporto collettivo, usato efficientemente come mezzo pubblico all'avanguardia.

Inizialmente il trasporto su gomma si manifestò nella sua componente individuale privata.

Col passare degli anni, e con le migliorie tecnologiche, quote sempre maggiori di viaggiatori furono attratte dal trasporto su gomma che, evolvendosi, divenne collettivo.

L'impiego di autobus di linea, di pulmann a lungo tragitto, ecc. era ora alla portata di tanti, sia per la convenienza delle tariffe che per la celerità, e sia per la dislocazione logistica dei punti di imbarco: la collettività si appropriava così di un mezzo di trasporto altamente flessibile.<sup>248</sup>

Pertanto anche il trasporto collettivo su gomma vide aumentare la propria quota di mercato in modo considerevole, rispetto alle altre modalità.

Più esattamente esso si collocò dalla quota posseduta nel 1971 del 10,2 %, fino ad arrivare al 15,2 % del 1997: con aumento, quindi, di circa il 50 % nel lasso di tempo di circa 30 anni.<sup>249</sup>

#### **4.6. La crisi petrolifera mondiale del 1973/74: l'impennata della domanda di trasporto ferroviario negli anni '70 e '80**

Agli inizi degli anni '70 sembrava proprio che per il trasporto ferroviario fosse arrivato il momento del declino irreversibile: il declino fu invece evitato grazie a contingenti situazioni esterne.

La domanda del servizio ferroviario, sia viaggiatori che merci, sul finire degli anni '70, recuperò molto terreno: le cause di questo imprevisto aumento nella domanda furono strettamente legate soprattutto a delle particolari situazioni, che contribuirono, fortunatamente, all'inversione di rotta.

La situazione più imprevista fu la sconvolgente *1° Crisi Petrolifera mondiale del 1973/74*, che portò enormi difficoltà per l'approvvigionamento energetico delle varie economie mondiali.<sup>250</sup>

---

247 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 63.

248 Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 64.

249 SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 64.

L'Italia al pari degli altri paesi si trovò invischiata nella grave Crisi Energetica, ma fu fra le economie mondiali più danneggiate in quanto mancante di materie prime per fornire combustibili alternativi: la crisi del bilancio statale fu così destinata ad aggravarsi ulteriormente.<sup>251</sup>

Dalla metà degli anni '70 in poi la crisi economica si fece sentire su tutto il mondo produttivo italiano: le prime difficoltà arrivarono verso la fine del 1973, con lo scarseggiamento dei prodotti petroliferi, con la conseguenza di fare schizzare verso l'alto i prezzi dei carburanti alla pompa.

La pesante crisi energetica del 1973 fece di fatto affiorare lo squilibrio strutturale dell'Italia nei confronti del nevralgico settore dei trasporti.

Il modello economico e produttivo italiano era praticamente basato, sino a quel momento, sul basso costo dell'energia petrolifera: gli approvvigionamenti petroliferi a basso costo favorirono lo sviluppo dell'economia italiana, pure in presenza però di notevoli distorsioni economiche e sociali.

Il trasporto su gomma, che fino a quel momento fu predominante, produsse a catena effetti negativi su tutti gli altri settori produttivi, a causa dei costi proibitivi dei carburanti.<sup>252</sup>

Dal 1/Dicembre/1973, per cercare di razionalizzare le esigue scorte di prodotti petroliferi, il *Governo italiano* adottò la drastica scelta di fermare il trasporto su gomma: per tutte le domeniche ben oltre 16.000.000 milioni di autoveicoli dovettero restare fermi.

Stessa cosa per i risparmi attuati a livello sociale: chiusura anticipata dei programmi radiotelevisivi, chiusura anticipata dei locali pubblici quali cinema, teatri, ristoranti, ecc<sup>253</sup>

L'austerità provocata dallo shock petrolifero costrinse il paese a trovare subito alternative al trasporto su gomma: l'attenzione fu dirottata sulle biciclette per gli spostamenti a breve raggio, e soprattutto sul treno per gli spostamenti a medio, e lungo raggio.<sup>254</sup>

Fu proprio negli anni dello *Shock Petrolifero* che si registrò nel paese una impennata nella domanda di trasporto ferroviario.

L'utenza e il mondo produttivo riscoprirono, in quegli anni critici per l'economia italiana, la convenienza del mezzo ferroviario rispetto all'automobile, divenuta inabborracciabile per gli altissimi costi di esercizio, ma anche per le estreme difficoltà di rifornimento.

---

250 AA. VV., "150 anni delle Ferrovie Italiane", *Il Treno*, supplemento al n° 7, Luglio 1989, pp. V; sullo stesso argomento Cfr. anche Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 236.

251 La 1° Crisi Petrolifera Mondiale intercorse nel periodo 1973/74, ed ebbe effetti devastanti; mentre la 2° Crisi Petrolifera Mondiale interessò il periodo 1979/80; la 3° Crisi Petrolifera Mondiale è tuttora in atto nel 2008.

252 IBRIANO, op. cit., pp. 236.

253 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 62.

254 AA. VV., op. cit., pp. 63.

Il treno negli anni '70 stravinse il confronto con tutti gli altri mezzi di trasporto proprio per la sua economicità di esercizio, dovuta ai suoi bassi consumi energetici: un trasporto tradizionale collettivo, dotato di elevati livelli di sicurezza, più regolare, e meno inquinante.<sup>255</sup>

Per contrastare l'austerità vennero introdotti all'esercizio treni leggeri e veloci che consentivano così collegamenti più rapidi tra i grossi centri del paese.<sup>256</sup>

Con la riscoperta imprevista del mezzo ferroviario, si compresero meglio anche i recenti errori compiuti dalla classe politica e dalla dirigenza aziendale delle Ferrovie dello Stato: col senno di poi, l'errore più clamoroso fu indubbiamente il famoso taglio dei *Rami Secchi*.<sup>257</sup>

Fu allora necessario iniziare un percorso di rimodernamento per mantenere la rete ferroviaria ad un livello il più omogeneo possibile sul territorio, comprendendo così nel sistema anche le residuali linee secondarie graziate dal taglio dei rami secchi.<sup>258</sup>

Con il repentino aumento di domanda di mobilità, affiorarono al contempo nel trasporto ferroviario molti disservizi: che in una società moderna ed evoluta erano del tutto intollerabili. Nelle altre parti del mondo industrializzato infatti veniva già riconosciuta la prioritaria importanza del servizio pubblico ferroviario.

Per cui la carenza energetica rafforzava l'idea prevalente che ormai bisognava subito potenziare e rinnovare il trasporto ferroviario al livello degli altri paesi evoluti, in quanto sistema di trasporto considerato molto meno dispendioso.

Infatti, elaborando opportuni modelli economici, secondo uno studio impartito già dal 1975 presso il *Ministero dei Trasporti*, si era giunti alla conclusione assai significativa che, a parità di condizioni e prestazioni, il consumo di energia necessario nel trasporto pubblico ferroviario risultava essere stimabile a valori da 1/10 a 1/15 di quello necessario al trasporto automobilistico privato.<sup>259</sup>

Dal periodo della *1° Crisi Petrolifera Mondiale* si cominciò dunque a pianificare in Italia progetti corposi di programmazione e pianificazione per rivalutare il futuro ruolo del trasporto pubblico.

---

255 Italo BRIANO, *Storia delle Ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 236.

256 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 63.

257 Tratti di linea considerati improduttivi, a causa dei criteri di economicità imposti dalla logica neoliberista imperante negli anni '50.

Molte linee secondarie, considerate improduttive, vennero chiuse: ma non tutte quelle preventivate in base ai criteri economici vennero abbandonate, per fortuna.

Infatti alcune di queste linee secondarie, graziate dal taglio per motivi politici sociali e militari, vennero invece sfruttate con particolare successo durante il periodo dell'austerità.

258 Su queste linee secondarie venne sostituito l'armamento, eliminando così le vecchie rotaie dal peso di Kg 28 al metro con altre da Kg 60 al metro: per consentire così l'esercizio a treni più veloci e più pesanti.

259 Livio JANNATTONI, *Il Treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975, pp. 262.

#### ***4.6.1. Le associazioni ambientaliste negli anni '70 e '80: la riscoperta del treno per contrastare l'austerità***

Anche gli scempi ecologici sbattuti in campo dai movimenti ambientalisti, quale concausa imprevista, contribuirono alla naturale riscoperta della ferrovia.

Nell'opinione pubblica degli anni '70 prese forma una convinta coscienza ambientalista: in molte città italiane si era giunti ormai al collassamento del traffico automobilistico.

In nome dell'ecologia e del rispetto dell'ambiente, questi movimenti trasversali apartitici vedevano il treno come il fulcro spartiacque tra il trasporto pubblico e quello privato.

Inizialmente questa speranza ambientalista non attecchì presso la collettività, in questa pur favorevole occasione: l'aspettativa riposta dai movimenti ambientalisti, dopo i trascorsi della *1° Crisi Petrolifera*, fu del tutto vanificata.

Assai scarse furono infatti le percentuali di traffico spostate dalla gomma alla ferrovia, lasciando così che il paese fosse letteralmente soffocato dal traffico automobilistico.<sup>260</sup>

Ma le cose presero una piega del tutto imprevista, in seguito.

La situazione precipitò agli inizi degli anni '80: la saturazione del traffico e l'inquinamento alle stelle nelle città bloccavano l'economia e tutte le altre attività.

La città di Milano nel 1985 fece da apripista, nel paese, alla consultazione di uno storico referendum, il cui risultato avrebbe poi portato alla chiusura totale del centro storico cittadino alle automobili private.

Questo esempio fu presto seguito da numerose altre città italiane, condizionate dallo stesso problema.

La coscienza ambientale contribuì a fare riscoprire alla collettività il treno come mezzo di trasporto pulito, sicuro, economico, e a misura d'uomo.<sup>261</sup>

In questo periodo le varie *Associazioni Ambientaliste* riunite tracciarono, tramite i loro associati esperti, degli studi significativi sulle varie forme di mobilità, suffragati da statistiche coerenti su fatti concreti.

Secondo questi importanti studi ambientalisti, se in una corsia autostradale si poteva avere statisticamente un flusso di circa 2.250 persone all'ora, al contempo una linea ferroviaria poteva addirittura consentire un flusso di circa 70.000 persone all'ora.

---

260 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Pendolino", 5° puntata e ultima, *Il Treno*, n° 7, 1992, pp. 22.

261 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 64.

Inoltre, sempre secondo questi studi, lo spazio fisico per ospitare una infrastruttura ferroviaria di portata equivalente (flusso orario di persone) era di circa 19 volte inferiore rispetto ad una sede autostradale: quindi assai meno invasiva.

Le statistiche, rinforzando queste tesi ambientaliste, confermavano anche che il trasporto ferroviario era di gran lunga il più sicuro in assoluto rispetto alle altre modalità di trasporto, e in primis sul mezzo automobilistico.<sup>262</sup>

#### ***4.6.2. L'Integrazione delle varie modalità di trasporto: un modo rivoluzionario ed efficiente di ripensare la mobilità al cospetto dell'austerità***

Nella nascente *Comunità Economica Europea CEE*<sup>263</sup> si auspicava, anche molto prima nella comunità internazionale, le integrazioni nei trasporti e gli allargamenti dei mercati: tutto questo per ragioni di coesione politica, economica, e sociale.

*L'Integrazione dei Trasporti* sarebbe stata necessaria, secondo la *CEE*, per ridurre gli squilibri economici e sociali esistenti fra Nord e Sud del Continente europeo.<sup>264</sup>

Pur tuttavia, le ferrovie, almeno inizialmente, non vennero coinvolte subito in questi ambiziosi progetti.

Negli intenti iniziali della *Comunità Economica Europea* questi obiettivi sarebbero stati raggiunti tramite una capillare diffusione della *motorizzazione su gomma*, con lo sviluppo di una rete viaria adeguata.

Nel frattempo vani furono i suggerimenti politici impartiti dalla *CEE*, al fine di una corretta *Integrazione dei Trasporti* nel territorio degli *Stati membri*.

Si dovranno purtroppo attendere ancora molti anni, nell'attesa che la coscienza politica e sociale delle singole nazioni mutasse, affinché ci si avviasse verso questi rivoluzionari concetti economici, coinvolgendo in questi passaggi soprattutto la ferrovia.

Il concetto denominato *Integrazione dei Modi Trasporto* significava pertanto un nuovo modo allargato di concepire la mobilità di cose e persone.<sup>265</sup>

Per implementare interamente questo modo nuovo di concepire la mobilità, si doveva predisporre conseguentemente anche una efficace *Integrazione Tariffaria*.

---

262 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 64.

263 La sigla politica della Comunità Economica Europea, appena costituitasi in quel periodo, e che agiva politicamente con i propri organi preposti.

264 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Settebello e il miracolo economico", 3° puntata, *Il Treno*, n° 4, 1992, pp. 19.

265 GIUNTINI, op. cit., pp. 23.

#### *4.6.2.1. L'Integrazione delle varie Modalità di Trasporto in Italia: dal timido avvio, alle recenti esperienze*

Negli anni '60, la società italiana mutava rapidamente le proprie caratteristiche rurali, sollecitata dal cambiamento radicale e dalla straordinaria crescita produttiva economica.

Dopo un dualismo distruttivo tra trasporto ferroviario e su gomma, si cambiava rotta di pensiero: ci si cominciava a chiedere quale fosse veramente il destino della mobilità delle cose e delle persone nel territorio.

La politica del Palazzo si convinceva del fatto che più tipologie di trasporto dovevano tra loro integrarsi, per far abbassare i già elevati costi della mobilità di persone e merci, e per migliorare l'offerta del servizio.<sup>266</sup>

La causa del mutamento di questa corrente di pensiero fu da ascrivere alla grave *1° Crisi Petrolifera*, che investì l'Italia e tutti i paesi industrializzati del pianeta.

Nei primi anni '70, in concomitanza con l'austerità provocata dallo shock petrolifero mondiale, si cominciava politicamente a valutare il concetto economico dell'integrazione fra le varie modalità di trasporto operanti in un determinato territorio.

Concetto del tutto rivoluzionario visto che sino ad allora, in Italia, le varie modalità di trasporto erano sempre state concorrenti tra di loro.

*L'Integrazione dei trasporti* era necessaria sia per contenere le esorbitanti spese di gestione, e sia per servire più diffusamente e omogeneamente il territorio con i mercati afferenti.

Tuttavia, di Integrazione dei mezzi di trasporto, nel nostro paese, si cominciò a parlarne assai tardi rispetto ad altri paesi industrializzati.

I soli esempi di una apprezzabile Integrazione della modalità di trasporto ferroviario operata nel tessuto urbano del nostro paese, prima della *1° Crisi Petrolifera*, furono le metropolitane di Napoli (1925), di Roma (1955), e di Milano (1964).

I grossi centri urbani europei e americani invece disponevano di simili mezzi trasporto metropolitani già da epoche precedenti, integrati alla ferrovia: a fare da capostipite fu Londra addirittura nel 1863; a cui seguirono in quell'epoca anche New York, Chicago, Glasgow, Parigi.<sup>267</sup>

Prendendo spunto da questa diffusa idea di Integrazione, si cercò così di ripensare la ferrovia come mezzo d'appoggio al trasporto urbano ed extraurbano di autobus, e ai tram cittadini; ma

---

<sup>266</sup> AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 62.

<sup>267</sup> AA. VV., op. cit., pp. 64.



anche come appoggio ai *Terminal Aeroportuali*, e ai *Terminal della navigazione Interna e Marittima*.<sup>268</sup>

Ecco che compaiono così i primi importanti collegamenti realizzati tra la ferrovia e i terminal aeroportuali, attraverso la circolazione di *Treni Navetta*.

La prima linea integrata ad entrare in esercizio fu il treno navetta tra Firenze e Pisa Scalo Aeroporto; a cui seguì poi il treno navetta da Roma a Fiumicino Aeroporto.

In questo modo si realizzava un forte risparmio di tempo impiegato rispetto al *Bus Terminal* di linea, ma anche rispetto ai taxi cittadini: queste due modalità di trasporto pubblico avevano lo svantaggio di doversi districare nel tortuoso traffico cittadino.<sup>269</sup>

#### **4.7. L'innovazione tecnologica per contrastare la crisi gestionale dell'Azienda Autonoma FS, verso la seconda metà del XX° secolo**

Per circa un secolo dalla sua nascita ufficiale nel 1815, fino a cavallo tra le due guerre mondiali, la mobilità mondiale di persone e cose fu praticamente appannaggio della ferrovia.

Ma dopo la 2° Guerra Mondiale l'aumento vertiginoso delle quote di trasporto da parte dei veicoli motorizzati incise un durissimo colpo nei riguardi del monopolio dei trasporti terrestri ferroviari.

Per cercare di restare sul mercato, le varie imprese ferroviarie operanti dovettero ritoccare subito le loro tariffe, appesantite anche dalla perdurante svalutazione monetaria in atto.

Le imprese dovettero adottare così delle nuove soluzioni organizzative, con la speranza di contenere al massimo le crescenti spese di esercizio.

Queste nuove soluzioni organizzative furono legate direttamente al progresso tecnico in atto: e infatti in questo periodo furono internalizzate molte innovazioni tecnologiche.

Quindi nuova organizzazione gestionale e martellante innovazione tecnologica, per arginare e contrastare la concorrenza sempre più agguerrita dell'automobile.<sup>270</sup>

Per questo motivo, soprattutto in Italia, venne estesa l'elettrificazione delle principali linee ferroviarie: quindi innovazione tecnologica a tutto campo, con abbassamento conseguente dei costi di esercizio, e aumento consistente della velocità commerciale.

---

268 Vale a dire alla navigazione lacustre, e fluviale. Ma anche alla navigazione di idrovie artificiali collegate ai terminal di Interporti Merci.

269 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 64.

270 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 55.

Anche il *Motore a scoppio a benzina* prima e, subito dopo, il *motore Diesel* vennero applicati con grande successo nella trazione ferroviaria: addirittura, in questo caso, l'innovazione tecnologica proveniva dalla modalità di trasporto concorrente.<sup>271</sup>

Altre innovazioni tecnologiche vennero apportate agli impianti fissi: venne infatti rinforzato l'armamento delle sedi ferroviarie, e adottati più moderni impianti di segnalamento per il distanziamento dei convogli.<sup>272</sup>

Tuttavia, l'introduzione di tecnologie particolarmente mature, nel sistema ferroviario, non era ancora stata attuata: solamente con l'introduzione massiccia della tecnologia elettronica, perdurante dagli anni '80, arrivava la svolta decisiva per poter ripensare il modo di trasportare.

Sul fronte della circolazione venivano innovate numerose infrastrutture fisse, utilizzando sistemi elettronici avanzatissimi.<sup>273</sup>

Mentre per la dotazione del parco vennero affiancati nuovi rotabili e nuovi mezzi di trazione particolarmente sofisticati dal punto di vista tecnologico, con l'ausilio dell'elettronica sempre più spinta.

Il futuro, dagli anni '80, era appena iniziato: l'avvento del Computer e della tecnologia informatica era ormai prossimo, e avrebbe rivoluzionato il mondo industrializzato.

#### ***4.7.1. Le Direttissime Ferroviarie: un apporto fondamentale all'evoluzione tecnologica dell'Azienda Autonoma FS***

Con questa situazione sfavorevole pertanto si abbandonò la progettazione e la costruzione di nuove linee ferroviarie: e, invece, si diede un forte impulso al miglioramento e alla rettificazione dei tracciati delle linee ferroviarie fino ad allora in esercizio.

Originariamente molti tracciati ferroviari vennero messi in opera col solo scopo di collegare tra di loro i grossi centri urbani e industriali, prescindendo quindi dalle varie situazioni orografiche del territorio.

I tracciati risultavano così assai tortuosi: per questo motivo le velocità commerciali e i conseguenti tempi di percorrenza risultavano assai penalizzati.

---

271 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 55.

272 PERINETTI, op. cit., pp. 55.

273 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, 1992, pp. 23.

Questo handicap infrastrutturale doveva essere superato al più presto per contrastare la concorrenza automobilistica: le ferrovie infatti non operavano più, come ai loro primordi, in regime di monopolio nei trasporti terrestri.<sup>274</sup>

Così per aumentare la velocità commerciale, i principali centri urbani ed industriali nel resto dell'Europa vennero collegati, tra di loro, attraverso strade ferrate con il tracciato più rettilineo possibile: sorsero così le famose *Direttissime ferroviarie*.

Vennero così ripensate e concepite dagli anni '50 e '60, dopo lo stato di ebbrezza perdurante con la motorizzazione, nuove linee ferroviarie dedicate all'*Alta Velocità // Alta Capacità*, costruite con tecnologie particolari.

Anche in Italia, per adeguarsi a criteri di economicità, vennero progettate in questo periodo, ma aperte purtroppo molto più tardi all'esercizio, la *Linea Direttissima* da Bologna a Firenze; e poi anche la linea *Linea Direttissima* da Roma a Napoli.<sup>275</sup>

#### ***4.7.2. La simbiosi necessaria tra i due concetti evolutivi dell'Alta Velocità e dell'Alta Capacità'***

Dopo la 2° Guerra Mondiale vennero realizzate molte opere ferroviarie costosissime, però non strettamente indispensabili dal punto di vista strutturale.

L'assurda logica politica impose infatti il completamento di queste opere, non sempre considerate utili, altrimenti i finanziamenti statali sarebbero decaduti.

E così gli investimenti per le opere veramente indispensabili vennero distolti: questi investimenti, se utilizzati invece nel modo adeguato, avrebbero consentito al paese di dotarsi di una rete ferroviaria moderna, raggiungendo così in tempi accettabili gli obiettivi economici, caldeggiati in sede politica europea, dell'*Alta Velocità // Alta Capacità*.<sup>276</sup>

Il concetto di *Alta Capacità* non era ancora stato messo scientificamente in stretta correlazione con il concetto rivoluzionario di *Alta Velocità*: bisognava riuscire a far elevare la velocità commerciale di una determinata linea, ma al contempo anche aumentare la capacità di quanto trasportato.

Proprio per questo motivo c'erano ancora tante diffidenze politiche nei confronti del Progetto *Treni ad Alta Velocità TAV*<sup>277</sup>, credendo che i due concetti tecnici fossero estranei uno

---

274 Federico PERINETTI, *Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974), pp. 55.

275 PERINETTI, op. cit., pp. 55.

276 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950 - 1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 22.

277 E' la sigla tecnica che sta ad indicare i Treni ad Alta Velocità.

all'altro: ma anche tra gli esperti in materia ferroviaria circolava una certa diffidenza in materia.

Su questa opinione diffusa insorsero questioni accese: e cioè se valesse veramente la pena di reperire enormi risorse finanziarie per realizzare delle infrastrutture con caratteristiche tecniche particolari per raggiungere contemporaneamente gli obiettivi AV//AC, prosciugando così il già precario bilancio dello Stato.<sup>278</sup>

D'altronde, anche nel 1° Piano Decennale (1962-1972) e fino al Programma Integrativo (1980-1985), con tutti i piani poliennali ferroviari intercorrenti, gli argomenti tecnici relativi all'Alta Velocità e all'Alta Capacità restarono semplicemente degli aspetti futuribili: pertanto concetti da riporsi nel cassetto, in attesa di tempi più maturi.

Gli esperimenti condotti in Epoca Fascista sulle funzionalità del velocissimo convoglio Settebello e sulle altre innovazioni tecnologiche antesignane dell'Alta Velocità moderna, restarono solo degli episodi isolati.

Quindi questi furono esperimenti significativi dal punto di vista scientifico, ma senza alcuna speranza di capacità innovativa nel sistema ferroviario, per la mancanza di una copertura finanziaria appositamente dedicata.<sup>279</sup>

Col tempo però, alla luce delle esperienze europee e mondiali, ci si convinse che i due concetti di Alta Capacità e di Alta Velocità erano tra loro strettamente correlati: questa simbiosi sarebbe stata realizzabile con innovazioni tecnologiche, e quindi investendo naturalmente maggiori e più mirate risorse finanziarie.<sup>280</sup>

Inizialmente comunque non fu data la giusta considerazione all'obiettivo che sarebbe stato più importante raggiungere tra i due concetti, e cioè quello di potere aumentare la capacità di trasporto di una generica linea, piuttosto che la velocità commerciale.

L'aumento della capacità di trasporto di una generica linea, fino ad allora, sarebbe stato ottenibile attraverso il raddoppio, in affiancamento parallelo sul suo medesimo tracciato storico; ma anche con il miglioramento tecnologico del regime di circolazione, per il distanziamento più intensivo dei convogli.

Oppure questo sarebbe stato un obiettivo raggiungibile anche attraverso la realizzazione ex novo di una nuova linea, da affiancare il più vicino possibile ai pochissimi grossi centri urbani

---

278 Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950 - 1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 22.

279 Andrea GIUNTINI, "Alta Velocità. Il Settebello e il miracolo economico", 3° puntata, *Il Treno*, n° 4, 1992, pp. 19.

280 FORGHIERI, op. cit., pp. 22.

già allocati sulla linea storica, ma su di un tracciato più rettilineo e meno pendente e quindi assai veloce.

Nei pochi punti di aderenza tra la vecchia *Linea Storica* e la nuova *Linea Direttissima* sarebbero stati poi creati dei veloci *Punti di Interconnessione*, per permettere il reciproco travaso temporaneo o permanente dei convogli dalle linee, in qualsiasi caso di necessità.

Questi particolari punti delle linee sarebbero perlopiù stati situati in afferenza ai pochissimi grossi centri urbani già visti sopra, dove tra l'altro si sarebbero effettuate anche le poche fermate per servizio viaggiatori.

#### *4.7.2.1. Le reti specializzate ad AV // AC e l'esperienza italiana: la transizione da un semplice sistema ad Alta Capacità, ad un sistema combinato con l'Alta Velocità*

Pur in presenza o meno delle specializzate reti ad AV // AC, nei primi anni '80, i grossi centri europei vennero fra di loro collegati da convogli viaggiatori moderni a materiale ordinario, capienti e veloci, denominati *InterCity* ed *EuroCity*: convogli questi distribuiti lungo la giornata solare ad orari cadenzati.

Questi convogli moderni presero così il posto dei veloci convogli viaggiatori *Trans Europe Express T.E.E.* in circolazione precedentemente.

E anche in Italia il servizio prese avvio negli anni '70 solo sulle principali dorsali ferroviarie, pur in presenza della sola *Linea Direttissima* da Firenze a Roma.<sup>281</sup>

Perdurando sempre nel nostro paese la mancanza di reti specializzate ad AV // AC, nel 1988 finalmente veniva introdotto all'esercizio il primo treno italiano ad *Alta Velocità*, dalla concezione tecnologica totalmente innovativa: l'elettrotreno *Pendolino ETR 450 ad Assetto Variabile*.

Questo appellativo così altisonante stava ad indicare un convoglio la cui cassa assumeva l'assetto variabile in base alle caratteristiche del tracciato: questo per poter assumere maggiori velocità soprattutto sulle curve, dando così luogo al caratteristico pendolamento.

Era comunque il primo passo che portava il sistema ferroviario italiano, con notevole ritardo rispetto all'Europa, ad effettuare il salto di qualità da un semplice sistema ad *Alta Capacità*, ad un sistema combinato con l'*Alta Velocità*: tutto questo pur non essendo il paese ancora in possesso di una rete specializzata ad *Alta Velocità // Alta Capacità*.<sup>282</sup>

---

281 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 64.

282 AA. VV., op. cit., pp. 64.

Con questo innovativo convoglio, circolante inizialmente sulla tratta da Milano a Roma, il treno si metteva addirittura in diretta concorrenza con l'aereo sullo stesso tragitto, sia per i tempi di percorrenza bassi che per le tariffe applicate particolarmente convenienti.

#### ***4.7.3. Il Trasporto Merci mondiale in ferrovia: l'evoluzione e le statistiche globali dalla nascita, e fino agli anni '80***

Analizziamo ora l'evoluzione cronologica, a livello mondiale, del trasporto su ferrovia.

La vocazione del trasporto merci su rotaia era addirittura insita con la nascita stessa delle ferrovie: basti poi pensare che negli ultimi due decenni dell'Ottocento il trasporto merci cresceva a livelli addirittura esponenziali.<sup>283</sup>

Attorno agli anni '20 il trasporto merci su rotaia subissava anche il trasporto marittimo: la ferrovia conserverà poi la sua egemonia, come mezzo di trasporto di merci, fino ai primi anni '60.<sup>284</sup>

Ma dai primi anni '60, fino ancora ai giorni nostri, l'egemonia nel trasporto delle merci verrà assunto in modo crescente dal trasporto su gomma.<sup>285</sup>

Nella sua globalità va comunque notato come il trasporto merci su ferrovia sia cresciuto, a livello mondiale, di 3,5 volte nel periodo intercorrente tra il 1950 e il 1985.

Bisogna però premettere che circa il 50 % del quantitativo mondiale delle merci trasportate su ferrovia, negli anni '80, veniva movimentato nelle repubbliche della ex Unione Sovietica.

Mentre un altro 25 % del quantitativo delle merci trasportate in ferrovia, a livello mondiale sempre negli anni '80, veniva movimentato negli Stati Uniti d'America.

Sicché a livello mondiale, negli anni '80, le repubbliche dell'ex Unione Sovietica e Stati Uniti d'America detenevano in totale la considerevole percentuale del 75 % circa del quantitativo mondiale delle merci trasportate.<sup>286</sup>

In testa alle statistiche del quantitativo mondiale delle merci trasportate su ferrovia, negli anni '80, risultavano comunque in buona compagnia anche Cina, Canada, India, Ungheria, Polonia, Sud Africa, e Brasile.

---

283 AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 65.

284 AA. VV., op. cit., pp. 65.

285 AA. VV., op. cit., pp. 65.

286 AA. VV., op. cit., pp. 65.



Figura 5: La rete ferroviaria italiana al 1955: taglio dei “rami secchi” (Azienda Autonoma FS); T. pag. 207



Fonte: Ministero dei Trasporti, Italia, 1955





## **CAPITOLO V°.**

### **IL PERIODO DELLE GRANDI RIFORME ISTITUZIONALI DELLE FERROVIE DELLO STATO (1985 - 1997): IL LENTO E CONTINUO PROCESSO RIFORMISTA.**

#### **LA TRANSIZIONE VERSO L'ENTE PUBBLICO ECONOMICO FS (1985), SINO ALLE SOGLIE DELL'ENTE SPA (1992)**

##### **5.1. L'origine privata delle ferrovie in Italia, dal 1839. Il loro successivo convogliamento nell'*Amministrazione Autonoma FS* nel 1905, per sopravvenute difficoltà finanziarie**

Sin dal momento della loro nascita, esattamente dal 1839, in Italia le varie reti ferroviarie erano di proprietà di alcuni grossi operatori privati.<sup>1</sup>

Di segno opposto, poco più tardi agli inizi del 1900, anche in Italia (come nel resto d'Europa) il sistema ferroviario si contraddistinse per la presenza di un unico gestore pubblico: a questo gestore unico competeva simultaneamente sia la gestione dell'*Infrastruttura*, che l'erogazione dei *Servizi di trasporto*.

A questa impostazione monopolistica si arrivò coercitivamente con la *Legge dello Stato* n° 137 del 22/Aprile/1905, con cui si accentrò la gestione della quasi totalità della rete ferroviaria nazionale e dei relativi servizi di trasporto nelle mani di un unico gestore pubblico.<sup>2</sup>

A rinforzare la *Legge dello Stato* n° 137/1905, venne poi in aiuto la *Legge dello Stato* n° 259 del 15/Giugno/1905; a cui fece seguito successivamente la *Legge dello Stato* n° 429 del 7/Luglio/1907.

Dal 1907 il gestore nazionale italiano operò, sulle reti delle Ferrovie dello Stato, in *Regime di Monopolio*: con l'eccezione di alcune tratte ferroviarie locali, gestite in *Regime di Concessione Governativa*.

---

1. La prima ferrovia in Italia era di proprietà e gestione privata: nel 1839 apre all'esercizio la ferrovia da Napoli a Portici.

2. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 69.

In questo modo prendeva forma *l'Amministrazione Autonoma delle Ferrovie dello Stato*: lo Stato si prese carico direttamente della gestione della rete ferroviaria italiana, subentrando allo sfacelo delle precedenti gestioni private.

Con questa conformazione strutturale si denotava chiaramente la presenza di un'azienda pubblica assai particolare, di proprietà dello Stato, che amministrava e gestiva direttamente, in modo autonomo, la quasi totalità del sistema ferroviario italiano.<sup>3</sup>

L'azienda pubblica delle Ferrovie dello Stato era considerata autonoma per una serie di caratteristiche del tutto peculiari.

Infatti, essa agiva in modo del tutto indipendente rispetto ad altre aziende pubbliche: proprio in virtù del fatto che la *Legge dello Stato* n° 137/1905 le conferiva la piena *Autonomia di Bilancio*.

Il bilancio aziendale dell'Amministrazione autonoma FS era però pur sempre stilato attraverso particolari norme contabili, che erano comunque assai differenti da quelle di altre amministrazioni statali similari.

L'autonomia dell'Amministrazione Autonoma era considerata tale anche per un'evidente autonomia gestionale e programmatica: pur sempre, però, competeva al *Ministro dei Trasporti* la funzione delle particolari direttive e degli indirizzi da impartire per il normale funzionamento aziendale.<sup>4</sup>

L'Amministrazione Autonoma era tale anche in virtù del possesso dell'autonomia sull'*Attività Negoziale*: l'azienda infatti era libera di fare acquisti, eseguire la manutenzione e la sostituzione di tutti i beni necessari per l'erogazione del servizio ferroviario.<sup>5</sup>

L'autonomia aziendale si denotava anche per lo *Stato Giuridico* particolare del proprio personale.

L'organizzazione lavorativa interna era del tutto particolare, poiché il personale ferroviario non era affatto riconducibile alla disciplina contrattuale prevista per i dipendenti statali, con cui sembrava dovesse esserci un'attinenza iniziale.

Sempre in tema di autonomia, l'Amministrazione Autonoma disponeva anche di piena *Autonomia Processuale*.<sup>6</sup>

---

3. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 69.

4. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 69.

5. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 70.

6. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 70.

Con queste doverose premesse, bisogna allora comprendere pienamente perché all'Amministrazione Autonoma FS fosse stata conferita, addirittura per *Legge dello Stato*, questa ampia autonomia.

La ragione fondamentale di questa particolare connotazione autonoma fu da ricercarsi esclusivamente sulla *Preminenza dell'interesse della collettività*, rispetto ad ogni altro tipo di interesse ivi presente.

L'autonomia aziendale era quindi tale perché conformata esclusivamente sul particolare tipo di servizio da erogare: il servizio pubblico di trasporto ferroviario veniva pertanto considerato alla stregua di *primario interesse collettivo*.<sup>7</sup>

### ***5.1.1. La Nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana, nel 1905. La gravosa eredità ricevuta dalle leggi sulle Convenzioni Ferroviarie private del 1885***

Si analizzerà ora l'excursus iniziato con l'Amministrazione Autonoma FS nel 1905, conclusosi poi con la trasformazione in *Ente FS SpA* nel 1992: il cammino tormentato di un gruppo aziendale, attualmente suddiviso in una costellazione di Società per Azioni.

Il percorso della ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato risulta strettamente correlato al percorso politico dell'Italia di questi ultimi trenta anni.

Ma il risultato che ne scaturì, dalla metà degli anni '90 in poi, portò ad un'enorme confusione di ruoli: impedendo anche agli esperti del settore la comprensione di quanto fosse stato messo in atto, e che cosa fosse realmente accaduto.

L'Amministrazione Autonoma FS nacque, come detto sopra, con l'apposita previsione stabilita dalla suddetta Legge dello Stato n° 137/1905.

Tale Legge stabiliva il subentro sotto l'esercizio di Stato, a decorrere dal 1/Luglio/1905, delle linee ferroviarie sottoposte precedentemente al particolare Regime di Concessione, che era disciplinato dalla *Legge sulle Convenzioni Ferroviarie* n° 3048 (serie 3/A) del 27/Aprile/1885.

L'istituzione vera e propria dell'Amministrazione Autonoma FS venne però sancita con il *Regio Decreto RD* n° 259 del 15/Giugno/1905.<sup>8</sup>

L'Azienda Pubblica Autonoma FS venne sottoposta, in forza di legge, alle dirette dipendenze del *Ministero del Tesoro*.

---

7. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 70.

8. Nacque subito dopo, con la previsione dell'esercizio di Stato da parte della *Legge dello Stato* n° 137/1905.

Poco più tardi intanto, nel 1906, vennero riscattate anche le *Ferrovie Meridionali*, dall'omonima società privata proprietaria.

Nel corso del 1906 si completò la *Nazionalizzazione* delle linee ferroviarie italiane.<sup>9</sup>

Le aspettative riposte da questa riforma furono assai elevate: tale speranza fu però presto vanificata, perché l'autonomia gestionale fu gradualmente imbrigliata, e i risultati economici non tardarono a peggiorare vistosamente in virtù di questa limitazione.

### ***5.1.2. L'organizzazione aziendale dell'Amministrazione Autonoma FS, mantenuta inalterata dal 1905 al 1985. L'Integrazione Verticale - Funzionale delle grandi imprese industriali; secondo il Modello Fordista - Taylorista***

L'elefantia Amministrazione Autonoma delle FS era organizzata secondo una marcata *Integrazione Verticale*: con l'inevitabile conseguenza di possedere una *Divisione del Lavoro* assai spinta.

A causa di ciò, le Ferrovie dello Stato erano votate ad una vocazione prettamente industriale. Questo tipo di organizzazione aziendale era tipico delle grosse aziende industriali, assai fiorenti nel secondo dopoguerra: lo sviluppo di tale *modello* era denominato *Fordista - Taylorista*, organizzato per *Funzioni*.

Vale a dire, un modello organizzativo tipicamente improntato sull'integrazione verticale-funzionale.

Sin dalla sua nascita, nel 1905, e fino alla sua fase finale, con la riforma del 1985, l'Amministrazione Autonoma FS era organizzata secondo un *Modello Funzionale-Piramidale*: tale modello era composto dai Servizi Centrali integrati verticalmente, ed articolati poi internamente per via gerarchica.<sup>10</sup>

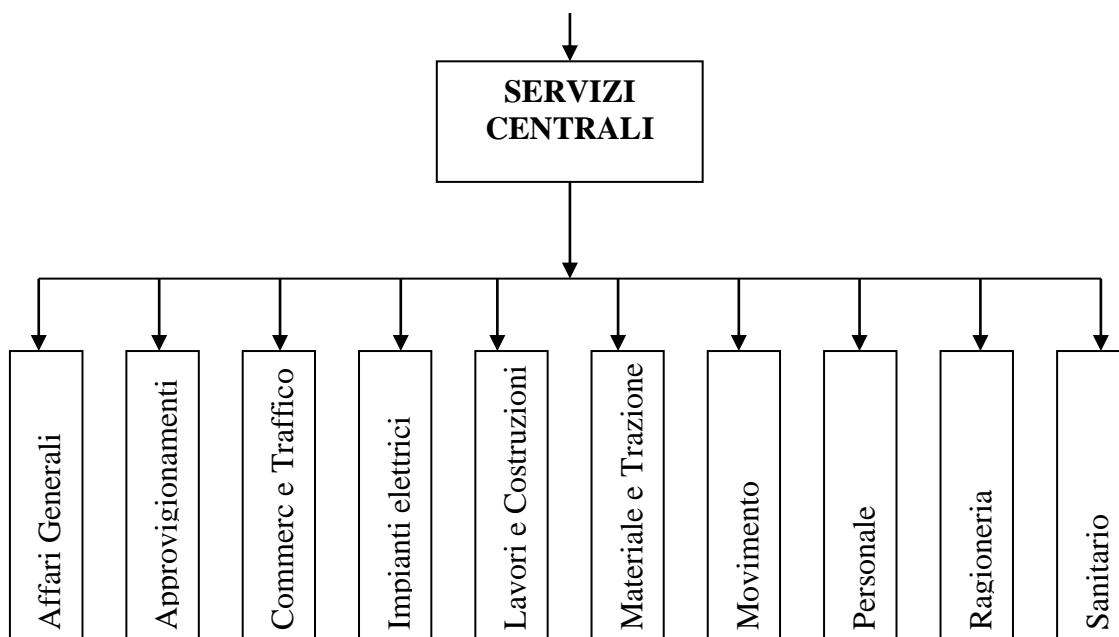
L'Azienda, secondo tale assetto organizzativo del 1905, venne suddivisa in dieci (10) Servizi Centrali, nell'ordine (*Vedi Organigramma n° 3*):

---

9. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

10. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 2.

### Organigramma 3 Organigramma dei Servizi Centrali dell'Amministrazione Autonoma FS



**Fonte:** Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pag. 2.

Le Ferrovie dello Stato si caratterizzarono, in questo lasso di tempo ottantennale, come un settore produttivo industriale in cui però era prevalente l'arretratezza tecnologica e infrastrutturale.<sup>11</sup>

Per questo motivo, il Settore produttivo Ferroviario si caratterizzò come un *settore produttivo ad altissima Intensità di Lavoro*, nel panorama industriale italiano.

#### ***5.1.3. Il Periodo Fascista italiano, dal 1922 al 1942. La drastica limitazione dell'autonomia gestionale, imposta dal Regime all'Amministrazione Autonoma FS***

Il Regime Fascista, instauratosi nel Regno d'Italia a partire dagli anni '20, si intromise a piene mani nella vita dell'Amministrazione Autonoma FS: la diretta conseguenza fu la diminuzione dell'Autonomia Gestionale.

---

11. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

A ragione di ciò, nel 1924 venne creato il nuovo *Ministero delle Comunicazioni*, su cui ricadeva la competenza sull'Amministrazione Autonoma FS.

Di conseguenza, anche l'apparato burocratico – amministrativo delle Ferrovie dello Stato venne riorganizzato: venne sottratta così ancora di più l'autonomia operativa, sin lì goduta.<sup>12</sup>

Tra l'altro, durante l'Epoca Fascista, i Dirigenti Politici perseguirono pesantemente la categoria dei ferrovieri: vennero infatti adottati numerosi provvedimenti punitivi nei confronti degli oppositori del Regime.

In particolare, vennero adottati provvedimenti economici e regolamentari per peggiorare la situazione lavorativa del personale ferroviario, in modo tale da arrecare ulteriore disagio: si voleva così creare una vessatoria subalternità al Regime.<sup>13</sup>

## **5.2. La drammatica situazione finanziaria dello Stato italiano dopo la 2° Guerra Mondiale. Lo sbilanciamento negli investimenti a favore del trasporto su gomma: lenta e inesorabile crisi del trasporto ferroviario**

Il sistema del trasporto ferroviario dal secondo dopoguerra, a causa di scelte politiche sbagliate, venne trascurato in modo eccessivo.

Non appena terminata la II° Guerra Mondiale, le infrastrutture ferroviarie vennero rabberciate alla meglio, ripristinando comunque la rete alla consistenza anteguerra: ci sarebbe invece stato bisogno di enormi finanziamenti per rimodernare l'intero sistema ferroviario.

Ma la liquidità finanziaria era completamente assente nel paese: i pochi fondi rimasti venivano dirottati verso le infrastrutture stradali, considerate meno impegnative sia per la realizzazione più celere, che per la più ridotta manutenzione.

Si procedette pertanto ad una vasta meccanizzazione del paese a favore del trasporto su gomma, ritenuto più flessibile e meno costoso di quello ferroviario.<sup>14</sup>

Per questo motivo, dal 1950, il trasporto su gomma mise alla corda tutti gli altri sistemi di trasporto: con un continuo e vorticoso sviluppo, che addirittura non conosce limiti nemmeno nella nostra epoca.<sup>15</sup>

---

12. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 2.

13. Materiale Didattico Enciclopedico, op. cit., pp. 1.

14. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 232.

15. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 2.

Dal dopoguerra, le Ferrovie dello Stato furono messe in subalternità rispetto ad altre modalità di trasporto esistenti: e perciò messe duramente in discussione a livello politico.

Il periodo storico posto a cavallo tra gli anni '70 e gli anni '80 fu quello più tormentato nella lunga vita dell'Amministrazione Autonoma FS.

Anche in questo periodo venne a mancare la programmazione di adeguati investimenti rivolti al trasporto ferroviario: tutte le energie economiche e produttive del paese continuarono invece a essere ridirezionate verso il trasporto su gomma, visto che la classe politica vedeva tutto ciò con estremo favore.<sup>16</sup>

Nella fase finale di vita dell'Amministrazione Autonoma FS, gli investimenti residuali rivolti al settore ferroviario venivano distribuiti con l'inedito *sistema collusivo a pioggia*, che tanto gradimento riscosse presso la nostra classe politica: quindi, senza alcun criterio razionale e pianificato, che tenesse conto delle scelte strategiche da adottare.

Tale sbilanciamento finanziario contribuì a far deprimere indistintamente, e in modo progressivo, sia il Traffico Viaggiatori che Merci.

Le quote ferroviarie, perse nella globalità del mercato dei trasporti, venivano irreversibilmente dirottate verso il trasporto su gomma, dato che le Ferrovie dello Stato non erano più in grado di opporre una reazione competitiva convincente.

L'assenza di tale reazione creò una crisi di identità strategica dell'azienda ferroviaria, senza precedenti: lo sviluppo del tessuto economico e sociale italiano diventava così sempre più estraneo allo sviluppo del sistema ferroviario nel proprio contesto territoriale.

Sempre più venne sottovalutata la naturale funzione del trasporto ferroviario in Italia, relegandolo così ad un semplice trasporto di pendolari.<sup>17</sup>

Anche molte aziende industriali italiane specializzate, o indirettamente legate, nel settore ferroviario, sottovalutarono questo declassamento dai risvolti apparentemente innocui: questo disinteresse portò addirittura molte di queste aziende alla loro chiusura.

Basti pensare alla inesorabile e lento declassamento del prestigioso gruppo FIAT FERROVIARIA: forte di molti brevetti a livello internazionale, esso venne completamente ingoiato dal colosso francese ferroviario ALSTOM.

Stessa funesta sorte toccò anche ad altri gruppi storici operanti nel settore ferroviario.<sup>18</sup>

---

16. Vincenzo PALESE, *La riforma delle Ferrovie dello Stato nello scenario europeo*, <http://www.ilcapotreno.net>, ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 01; Sullo stesso argomento Cfr. anche Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 60.

17. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13.



Pertanto, con la sua rigida e perpetua struttura gestionale, l'Amministrazione Autonoma FS non era più in grado di reagire adeguatamente alle continue variazioni della domanda nel mercato della mobilità dei trasporti.

Di conseguenza, il mancato riposizionamento della logistica ferroviaria, alle mutate condizioni sociali post-guerra, contribuì ad accentuare ancora di più il divario del trasporto ferroviario rispetto agli altri più concorrenziali mezzi di trasporto.

### ***5.2.1. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2<sup>a</sup> Guerra Mondiale: considerazioni generali sulla drammatica situazione commerciale e finanziaria aziendale***

Dalla metà degli anni '50, l'Amministrazione Autonoma FS si trovò tragicamente di fronte ad un bivio: sopravvivere, o soccombere.<sup>19</sup>

Ma, nel caso si fosse scelta la sopravvivenza, si dovevano necessariamente adottare delle scelte drastiche e impopolari.

Nel corso dell'adozione di queste azioni impopolari, bisognava liberare prioritariamente il bilancio di esercizio dagli oneri extra - aziendali.

In ragione di ciò, l'azienda ferroviaria nazionale avrebbe dovuto, già a suo tempo, adeguare il suo bilancio d'esercizio a sistemi più evoluti, agganciati a criteri economici ed industriali più sostenibili: attuazione però del tutto impossibile in questo delicato momento storico per il paese.<sup>20</sup>

Infatti, per rimediare subito alla drammatica situazione finanziaria dello Stato, fu adottato il taglio di gran parte delle spese correnti: ecco perché il contenimento delle spese pubbliche fu operato ridimensionando drasticamente la rete ferroviaria in esercizio, eliminando alcune linee in deficit d'esercizio già da molto tempo.

---

18. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

19. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 63.

20. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 232.

Tra l'altro, lo Stato italiano, sconfitto nella 2° Guerra Mondiale, dovette sopportare in questo periodo storico il pesante aggravio finanziario, dovuto all'esborso di ingenti cifre in esecuzione del *Trattato di Pace*.<sup>21</sup>

Stando così le cose, il periodo intercorrente tra la fine degli anni '50 e la prima metà degli anni '70 fu caratterizzato, per l'Amministrazione Autonoma FS, da un bilancio economico tutto di segno negativo.

La congiuntura negativa veniva stigmatizzata solennemente dalla redazione del *Rapporto sulla Situazione Commerciale e Finanziaria*, a partire dal 1955: in tale documento veniva fatta subito presente la drammatica Situazione Commerciale, ivi presente.

Dalle presenti fonti documentali, veniva confermata la perdita del monopolio, fino ad allora detenuto dal trasporto ferroviario, nei confronti con le altre modalità di trasporto: subito dopo la 2° Guerra Mondiale, il treno si trovò a competere con altri sistemi di trasporto, più efficienti e flessibili.

La mancanza di competitività costrinse le Ferrovie dello Stato ad operare in uno scenario sempre più sfavorevole: pertanto aumentò il proprio gap, soprattutto rispetto al trasporto su gomma.<sup>22</sup>

E proprio dal 1963, in linea di tendenza con l'andamento negativo dell'economia italiana, le Ferrovie dello Stato caddero in una profonda crisi economica, che lasciò il segno anche nei successivi decenni.

Pur tuttavia, fu nel quadriennio tra il 1964 e il 1968 che gli indicatori economici aziendali appesantirono ancora di più il saldo negativo.

Il picco massimo di questa fase assai negativa si manifestò in coincidenza della *Stretta Monetaria* del 1963: potente azione di politica monetaria, adottata per porre rimedio alla perdurante corsa inflazionistica.

La *Stretta monetaria* appesantì ancora di più il rallentamento ciclico, peraltro già in atto, dell'economia italiana.<sup>23</sup>

Perdurando questo quadro fosco, fino alla metà degli anni '80 tutti gli indicatori economici aziendali assunsero un segno di tendenza ancora negativa.<sup>24</sup>

---

21. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 232; Sullo stesso argomento Cfr. anche "Libro e Monografie", a cura delle FS, 1956; Sullo stesso argomento vedi anche BRIANO, op. cit., pp. 229.

22. BRIANO, op. cit., pp. 231; Sullo stesso argomento Cfr. anche "Libro e Monografie", a cura delle FS, 1956; Sullo stesso argomento Cfr. anche BRIANO, op.cit., pp. 229,.

23. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 63.

24. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 63.

Enormi e ulteriori difficoltà, delineate sul *Rapporto sulla Situazione Finanziaria dell'azienda*, sempre avendo a riferimento il periodo storico a partire dal 1955.

Il contenimento della spesa pubblica, in questo difficile periodo per l'economia italiana, era pressoché inesistente: infatti, basti pensare che non esisteva alcun controllo né politico né contabile sui trasferimenti correnti dello Stato alle aziende pubbliche.

E di conseguenza, a maggior ragione, anche nei confronti dell'Amministrazione Autonoma FS il controllo finanziario era assente: la competitività aziendale era quindi compromessa, e perennemente in presenza di fortissime perdite.

Un controllo finanziario siffatto, secondo il pensiero ideologico del tempo, non aveva alcuna ragione di esistere.

Tutto questo, perché bisognava risolvere altre questioni politiche prioritarie per il paese, impiegando opportunamente all'uopo anche le imprese pubbliche: tra queste ovviamente anche le Ferrovie dello Stato, che furono fondamentali per risollevarle le sorti dell'Italia.<sup>25</sup>

Il deficit statale crescente, in atto anche a causa dei continui trasferimenti a fondo perduto alle Ferrovie dello Stato, in quel momento storico non suscitava pertanto alcuna reazione politica.

Gli effetti negativi di queste sprovvedute azioni politiche venivano invece scaricati sulla collettività: con continue spinte inflazionistiche, come una sorta di vite senza fine.<sup>26</sup>

Ma, con l'avanzare degli anni, anche l'economia italiana dovette affannosamente rincorrere gli stretti parametri economici stabiliti dalla *Politica Comunitaria*: dapprima con la *Comunità Economica Europea CEE*, a cui subentrò l'*Unione Europea* dopo il *Trattato di Maastricht*.

Per questo motivo, si dovette immediatamente far fronte politicamente al controllo delle spese correnti, nel bilancio statale: spese ormai sfuggite di mano già da tempo.<sup>27</sup>

In conclusione, le Ferrovie dello Stato si trovarono in questo periodo in una situazione di incolmabile disavanzo economico di esercizio.

In realtà, dato il compito sociale assolto dal trasporto a sottocosto, a cui le Ferrovie dello Stato furono votate politicamente, si trattò di una situazione fittizia tutta a favore della collettività.

Vi furono comunque delle cause ben precise, alla base del tracollo finanziario aziendale.<sup>28</sup>

Tali cause, esaminate nel proseguo, ebbero il pessimo risultato di condurre al costante incremento dei costi di produzione del servizio.

---

25. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 65.

26. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 65.

27. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 65.

28. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 62.

### *5.2.1.1. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2° Guerra Mondiale: il trasporto a sottocosto*

La vocazione originaria dell'Amministrazione Autonoma FS fu così strumentalizzata, in rispetto ad altri obiettivi di politica economica del paese.

Le Ferrovie dello Stato dovevano farsi carico della fornitura di servizi di trasporto a titolo gratuito, o addirittura a sottocosto: questo avvenne, come appena detto sopra, per ragioni prettamente sociali e politiche, esorbitando da ragioni strettamente economiche.

Innanzitutto, i servizi di trasporto a sottocosto vennero forniti soprattutto ad altre Amministrazioni Statali; ma anche a favore degli abitanti di aree particolarmente depresse, soprattutto nel meridione d'Italia.

Inoltre, tale regalia fu disposta anche a favore di aree industrializzate del paese, particolarmente degne di tutela.

I servizi ferroviari a sottocosto vennero forniti anche a favore delle categorie protette: sfortunati utenti con livelli di reddito al minimo di sussistenza, mutilati, e invalidi di guerra o del lavoro.

Trattando specificatamente del trasporto merci, i servizi di trasporto ferroviario a sottocosto consentirono però all'Italia di operare ad armi pari negli ampi e concorrenziali mercati esteri.

Tutto ciò con lo scopo preminente di aumentare l'esportazione dei prodotti ortofrutticoli nazionali, e delle derrate alimentari destinate al consumo di numerose nazioni straniere.<sup>29</sup>

Con tali pesanti strumentalizzazioni, di tipo politico-sociale, era logico prevedere una performance gestionale negativa: l'operatività aziendale era sempre più irrimediabilmente compromessa da questi fattori esterni, rispetto agli obiettivi economici primari.<sup>30</sup>

Dal secondo dopoguerra, e fino ai primi anni '60, le Ferrovie dello Stato assolsero un altro importante ruolo per la politica sociale del paese, soprattutto sulle lunghe distanze: specificatamente per il trasporto di passeggeri provenienti dal Centro e dal Sud dell'Italia.

Il flusso migratorio, sempre più imponente, si rese necessario per fornire manodopera a basso costo ai grossi centri industriali del Nord - Ovest dell'Italia: in questo modo, l'attività industriale del paese avrebbe avuto un'enorme rilevanza e capacità produttiva nel contesto economico europeo, ma anche nel resto del mondo.

---

29. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 231.

30. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 61.

In questo ultimo caso, il trasporto viaggiatori effettuato a sottocosto dalle Ferrovie dello Stato garantiva la sufficiente fornitura del *Fattore Lavoro*.<sup>31</sup>

Anche in questo ultimo passaggio, si denotava l'identità non meglio chiarita assunta dalle Ferrovie dello Stato, in un contesto in continua evoluzione dell'economia italiana.

In definitiva, ruoli diversi assunti nel tempo dall'azienda ferroviaria di Stato: ora a salvaguardia, ed ora a tutela della politica economica e sociale dell'Italia.

Tutti frangenti che, però, deviavano vistosamente dagli obiettivi primari dell'ottima gestione economica nel servizio di trasporto: scopo principale, invece, per cui le Ferrovie dello Stato erano state create nel 1905.<sup>32</sup>

#### *5.2.1.2. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2° Guerra Mondiale: le commesse pubbliche*

Tra le cause di questo processo involutivo, ebbero inoltre un peso determinante le commesse pubbliche, tendenti per loro natura ad orientare la crescita di un mercato comunque protetto da agenti esterni.

Un mercato comunque enormemente propenso, a causa di queste interferenze, a far lievitare notevolmente i costi, proprio per la mancanza di concorrenza tra i fornitori interessati.<sup>33</sup>

Se, ai primi del Novecento, i motivi che portarono alla Nazionalizzazione dell'azienda ferroviaria furono il convogliamento e il mantenimento delle commesse pubbliche nel settore ferroviario all'interno del sistema economico e produttivo italiano<sup>34</sup>, ora invece furono le stesse azioni di politica economica ad essere strettamente funzionali al decadimento dei risultati gestionali delle Ferrovie dello Stato.<sup>35</sup>

Tutte queste funzioni di politica economica sin qui esaminate, correlate negativamente alla reale missione dell'azienda ferroviaria, furono quindi generalmente ricondotte a delle azioni ben precise: azioni e conseguenti funzioni che incisero pesantemente sulla struttura gestionale dell'azienda.<sup>36</sup>

---

31. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 60.

32. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 61.

33. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 62.

34. Cioè motivazioni che stanno direttamente alla base di funzioni di politica industriale.

35. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 61.

36. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 61.

### 5.2.1.3. *Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2° Guerra Mondiale: il contenimento tariffario*

Molte altre cause fomentarono ancora più il deficit aziendale, e sono ormai d'altronde note a tutti: da una parte il blocco delle *Tariffe Ferroviarie*<sup>37</sup>, e dall'altro lato la *Politica Occupazionale* estranea ad ogni ragionevole contesto produttivo.<sup>38</sup>

Queste due impattanti azioni politiche, intervenute in un periodo di forte competizione globale sul mercato<sup>39</sup>, costrinsero il trasporto su ferro a diminuire ancora di più la propria quota di mercato.

Entrambe queste azioni politiche distorsive giunsero al loro apice tra il 1969 e il 1985, conducendo così al baratro le Ferrovie dello Stato.<sup>40</sup>

In particolare, il contenimento delle tariffe ferroviarie ebbe maggiore incidenza nel trasporto passeggeri, che rispetto al trasporto merci.

Il contenimento tariffario fu attuato in periodi diversi, col perseguimento di intenti diversi.

La politica del Governo italiano degli anni '50 e '60 fu quella di calmierare il prezzo di un servizio pubblico, ritenuto bene primario per una larga fetta del popolo italiano: veniva così attuata una robusta iniezione di politica sociale.

Col senno di poi, si può ritenere che questo obiettivo fu certamente raggiunto.<sup>41</sup>

Ma, al contempo, il mancato aggancio delle tariffe ferroviarie al costo reale della vita fu invece assai deleterio per le Ferrovie dello Stato.

Basti pensare che tale costo reale, dal livello prebellico del 1939 e fino al 1955, crebbe di ben settanta (70) volte.

Nello stesso periodo di riferimento, invece, all'azienda ferroviaria fu consentito di adeguare le proprie tariffe solamente per trentacinque (35) volte, in media: e cioè per circa la metà delle volte.<sup>42</sup>

Non potendo adeguare le tariffe ai costi realmente sostenuti, in ragione di imposizioni di politica sociale, venne sempre più a ridursi il ricavo dal mercato del trasporto ferroviario.

---

37. Tariffe sganciate da qualsiasi logica di adeguamento al costo reale del servizio, costo purtroppo adeguatosi alla spinta inflazionistica in atto nel paese.

38. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 64.

39. Quale esso fu quello del secondo dopoguerra, con l'avvento della motorizzazione di massa.

40. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 64.

41. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., 1999, pp. 61.

42. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 231.

Ad appesantire ancor più la situazione, il sistema tariffario in vigore, in questo periodo storico, era direttamente proporzionale al chilometraggio reale di percorrenza sostenuto dai vettori ferroviari.<sup>43</sup>

D'altronde, sganciando le tariffe ferroviarie dalla realtà del mercato, fu impossibile variare l'offerta di trasporto nei confronti di una clientela sempre più esigente.

Venendo a mancare i margini reali di ricavo, di conseguenza veniva meno l'opportunità di adeguati investimenti, soprattutto nel settore del trasporto passeggeri a media e a lunga percorrenza, che più a lungo risentì di tale carenza.<sup>44</sup>

All'Amministrazione Autonoma FS veniva definitivamente preclusa, in questo periodo storico, la competizione rispetto alle altre modalità di trasporto concorrenti.

Ma fu proprio nel periodo dal 1969 al 1985, momento culminante della crisi del sistema ferroviario, dove si risentì maggiormente il peso delle scellerate scelte politiche del passato: tali scelte furono poco avvedute, perché compromesse da gestioni distorte della politica nazionale.<sup>45</sup>

Dagli anni '70, fino addirittura alla fine degli anni '90, col contenimento tariffario i vari Governi avvicendatisi alla guida del paese perseguirono l'obiettivo di contenere l'inflazione monetaria, che in certi periodi divenne addirittura galoppante.

Oltretutto, l'inflazione monetaria continuava nella sua vertiginosa e inarrestabile corsa, a causa degli effetti perversi prodotti sul sistema dalla scala mobile.<sup>46</sup>

Per questo motivo, la politica preminente di questo secondo periodo storico fu improntata al contenimento delle tariffe di tutti i servizi pubblici, considerati essenziali: tra questi particolari servizi ovviamente vi rientravano anche quelli forniti per i trasporti.

Si volle in questo modo contrastare la perdurante e deleteria politica dell'indebitamento pubblico, in atto nel paese ormai dal dopoguerra: e tra le numerose scelte politiche nazionali fuorvianti, il blocco delle tariffe ferroviarie fu certamente tra le più deleterie.

La sterilizzazione della leva tariffaria fu quindi la causa primaria di questo inarrestabile declino delle Ferrovie dello Stato già dal dopoguerra, e fino allo stato attuale.

---

43. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 63.

44. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 63.

45. Vincenzo PALESE, *La riforma delle Ferrovie dello Stato nello scenario europeo*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 01.

46. Meccanismo salariale "tout court" di adeguamento alla crescita dei prezzi in vigore in quegli anni, e fortemente voluto dalle "organizzazioni sindacali" in difesa dei lavoratori.

Per correggere questa tendenza rovinosa sarebbe stato invece necessario agganciare la dinamica delle tariffe praticate, alla dinamica del livello di crescita del costo della vita: perlomeno, negli stretti limiti consentiti dall'economia nazionale.<sup>47</sup>

#### *5.2.1.4. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato, dopo la 2° Guerra Mondiale: il rigonfiamento della pianta organica*

La *Politica Occupazionale* usata come ammortizzatore sociale, ma anche come serbatoio elettorale

La *Politica occupazionale* fu, al pari del blocco della leva tariffaria, l'altra causa primaria dell'inarrestabile declino delle Ferrovie dello Stato: si tralasciavano così gli obiettivi economici della ottimizzazione gestionale.<sup>48</sup>

Tutto ciò si tramutò in un'eccessiva quantità di ferrovieri in servizio: un organico quindi non commisurato alle reali necessità aziendali.

Le Politiche Occupazionali furono quasi esclusivamente rivolte, a partire dalla seconda metà degli anni '60, soprattutto nei settori controllati direttamente dallo Stato.

La *Politica Occupazionale di Governo* fu attuata per far fronte alla crisi dell'occupazione del sistema industriale: soprattutto nell'Italia del Nord vi era presente un sistema produttivo, ormai in profonda fase di ristrutturazione aziendale.

Il sistema produttivo italiano stava vivendo un periodo di profonda mutazione, dopo che il paese era stato avviato verso uno sviluppo economico senza precedenti.

Si doveva a questo punto procedere alla riconversione di molti processi produttivi ormai vetusti; e a dare impulso allo sviluppo della grande industria, correlato alla creazione indotta di medie e piccole industrie satelliti.

Ma anche l'espansione delle esportazioni, nel contesto internazionale, assumeva dei connotati diversi: pertanto era diventata necessaria l'individuazione di una diversa strategia, nei riguardi dell'integrazione globale dei mercati.<sup>49</sup>

In seguito a questo sviluppo vertiginoso, il sistema della grande industria si saturò ben presto: proprio perché la competizione nei mercati internazionali era sempre più agguerrita, e in evoluzione continua.

---

47. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 232.

48. Vincenzo PALESE, *La riforma delle Ferrovie dello Stato nello scenario europeo*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 01.

49. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 60.



Oltretutto, la forte crescita demografica, già in atto nel paese dagli anni '60, non poteva garantire negli anni futuri un assorbimento delle giovani leve nel mercato del lavoro: continuando con tale tendenza, non si sarebbe potuto garantire un reddito adeguato per tutti.

Da qui, la generazione di esuberanti consistenti di forza lavoro, fuoriusciti dalle drastiche ristrutturazioni post anni '60: era quindi necessario trovare una collocazione di emergenza di codesti lavoratori per ristabilire l'equilibrio nel mercato del lavoro.

Per questo motivo fu necessario dirottare molti lavoratori, nuovi e vecchi, presso le enormi amministrazioni statali<sup>50</sup>, e presso altre aziende pubbliche di minore dimensione: gli organici di queste aziende aumentarono giocoforza a dismisura.<sup>51</sup>

Purtroppo, anche per le Ferrovie dello Stato la sorte politica era già stata destinata da tempo: questa enorme azienda pubblica assunse così lo scomodo ruolo di *ammortizzatore sociale*, ruolo che impersonò forzatamente anche in seguito, assumendo tra l'altro la denominazione ironica di *carrozzone pubblico*.

Operando diversamente però, come auspicavano invece i critici, si sarebbe creato un dissesto senza precedenti nel tessuto sociale ed economico, dalle conseguenze imprevedute.<sup>52</sup>

In questo modo, la gestione aziendale delle Ferrovie dello Stato dovette piegarsi di fronte ad esigenze estranee alla propria missione naturale.

Ma di fronte all'emergenza occupazionale del paese intero, la classe politica cercò comunque di approfittarne, e di trarne un vantaggio personale: ed ecco riaffiorare nuovamente le *Clientele Politiche*.

Infatti, fu proprio a causa della spiccata intensità del Fattore Lavoro, tipica della produzione del servizio ferroviario italiano, che la classe politica si intromise a piene mani anche nella gestione interna dell'Amministrazione Autonoma FS.

L'intromissione politica si denotò particolarmente nell'utilizzo smodato, come Ammortizzatore Sociale, dell'Amministrazione Autonoma FS a sostegno del mercato del lavoro italiano, al manifestarsi di diseconomie esterne come quelle occupazionali già in atto.

Tale intromissione politica si manifestò soprattutto nelle sembianze di enorme *Serbatoio Elettorale*: proprio laddove la classe politica lusingava e ricattava immancabilmente i propri collegi elettorali di riferimento, scambiando voti in cambio di posti di lavoro.

---

50. Quali le "Ferrovie dello Stato", le "Poste e Telecomunicazioni dello Stato", ed altre ancora.

51. Numerose maestranze, manodopera specializzata, ma anche manovalanza, venne dirottata in questo grande carrozzone pubblico.

52. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 60; Sullo stesso argomento Cfr. anche SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 62.

Da qui il rigonfiamento della pianta organica delle Ferrovie dello Stato, a tutti i gradi e livelli, non giustificato da diseconomie esterne occupazionali di portata simile.

Gli organici gonfiati a sproposito, non potevano di certo rendere economicamente gestibili processi produttivi e funzioni così complesse, come quelle richieste per l'effettuazione dei servizi pubblici essenziali, quali il trasporto ferroviario.<sup>53</sup>

L'organico delle Ferrovie dello Stato aumentò così in modo spropositato a causa dell'emergenza occupazionale e, di riflesso, per colpa della politica clientelare.

Dalle circa 160.000 unità lavorative iniziali, presenti dalla fine degli anni '60, si raggiunse la ragguardevole cifra di oltre 220.000 ferrovieri, verso la prima metà degli anni '70<sup>54</sup>.

L'Organizzazione del lavoro, nell'Amministrazione Autonoma FS, risentì negativamente di questo gravoso stato di cose, a causa delle carenze tecnologiche provocate indirettamente dall'eccesso di manodopera: tali effetti negativi, soprattutto di natura organizzativa, raggiunsero il picco massimo sin quasi alla fine degli anni '80.

Sin troppi ferrovieri, assunti subito dopo la fine della II° Guerra Mondiale, si ritrovarono poi alla fine della loro carriera lavorativa (verso i primi anni '80) a ricoprire posizioni rilevanti, che di certo non sarebbero state giustificate in un sistema altrimenti efficiente: addirittura, con ruoli di comando e di assoluta importanza, nella *Gerarchia Aziendale*.

Proprio nei primi anni '80 avvenne uno scontro generazionale, senza precedenti, all'interno delle Ferrovie dello Stato: tra coloro i quali provenivano da ceti umili (con scarsa istruzione, ma arrivati all'apice con prestigiose ma esagerate carriere), con coloro i quali entravano in azienda provenienti da ambienti sociali certamente più elevati (dotati di gradi di studio elevati, ma con carriere certamente sottostimate).

I nuovi assunti rappresentavano la linfa vitale del paese, risorto dalle polveri negli anni '60 del *Boom Economico*: maggior benessere significava pertanto anche pretendere migliori condizioni di lavoro, e rivendicare migliori trattamenti salariali.

Questa strana combinazione di effetti portò al collasso tutto l'intero apparato, a causa dell'incomunicabilità e delle lacerazioni, ivi presenti, tra i lavoratori stessi: la vecchia Organizzazione del Lavoro aziendale sin lì adottata, controllata autoritariamente secondo il

---

53. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 62.

54. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 62.

metodo gerarchico classico, stava così entrando rapidamente in una rotta di collisione irreversibile.<sup>55</sup>

#### *5.2.1.5. Le cause del declino delle Ferrovie dello Stato dopo la 2° Guerra Mondiale: l'assunzione degli Esonerati Politici, nell'immediato dopoguerra*

Nel dopoguerra, l'aggravio dell'onere finanziario delle Ferrovie dello Stato aumentò anche per altre ragioni impreviste, completamente sganciate dal contesto aziendale.

Infatti, subito dopo la II° Guerra Mondiale, l'Amministrazione Autonoma FS fu costretta, da apposite Leggi dello Stato, a riassumere in servizio parecchie migliaia di esonerati politici perseguiti durante il Regime Fascista.

A causa di questa imposizione per forza di legge (*ex lege*), si dovette ricostruire interamente la carriera dei perseguitati politici, e pertanto ricalcolare la riliquidazione delle pensioni.

Questo atto d'imperio comportò esosi esborsi finanziari extra aziendali, dell'ordine di parecchi miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca): anche perché tali esborsi si protrassero poi per molti anni, fino ad esaurimento delle pendenze in corso.

Per rimediare a questi sopravvenuti problemi finanziari, sarebbe stato necessario invece ridimensionare drasticamente il personale ferroviario in attività, anche a costo di scontri cruenti con i Sindacati: cosa questa che non fu mai minimamente messa in discussione, per non turbare il clima di pace sociale in atto.<sup>56</sup>

#### ***5.2.2. La consistenza del personale delle Ferrovie dello Stato: dal Dopoguerra, fino al debutto dell'Ente Pubblico Economico FS nel 1985***

Per rendersi conto dell'incredibile rigonfiamento della pianta organica dell'Amministrazione Autonoma FS, è necessario osservare i dati statistici: dagli anni '50, fino all'inizio degli anni '70, i ferrovieri in servizio attivo risultavano abbondantemente sopra le 150.000 unità.

Dopo i primi anni '70, per ragioni di politica occupazionale analizzate precedentemente, vi fu un ulteriore allargamento spropositato delle piante organiche: da questo stesso periodo, fino

---

55. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "Wikipedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 2.

56. Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. 232; Sullo stesso argomento Cfr. anche "Libro e Monografie", a cura delle FS, 1956; Sullo stesso argomento vedi anche BRIANO, op. cit., pp. 229.

alla metà degli anni '80 (cioè fino alla nascita dell'Ente Pubblico Economico FS nel 1985), i ferrovieri in servizio risultavano abbondantemente sopra le 200.000 unità.<sup>57</sup>

Più precisamente sia nel 1981, e sullo stesso tenore nel 1982, il personale ferroviario ammontava a circa 220.000 unità lavorative.

Il picco storico, per le Ferrovie dello Stato, si raggiunse al 31/Dicembre/1981: ben 221.451 unità lavorative in servizio attivo.

Raggiunto questo impressionante apice, si ebbe subito dopo una leggera inversione di tendenza: al 31/Dicembre/1985 il personale ferroviario ammontava a 216.226 unità lavorative, con un calo di circa 5.000 unità rispetto al 1981.<sup>58</sup>

Con questa situazione spropositata, bisognava comunque invertire immediatamente tale tendenza rovinosa.

Motivo per cui, per gestire con criteri economici il nuovo Ente Pubblico Economico FS era necessario un drastico taglio alle spese correnti.

Tra queste, la voce più consistente riguardava purtroppo le faraoniche spese per il mantenimento del personale ferroviario.

### ***5.2.3. L'Amministrazione Autonoma FS: i dati statistici più significativi in 80 anni di attività***

Si procederà ora con l'analisi di alcune importanti statistiche delle Ferrovie dello Stato, compenstrate in un arco di circa ottanta (80) anni, tra il 1905 e il 1985: vale a dire, fra il momento dell'istituzione e della propria cessazione (*Vedi Tab. 9*).

Tali statistiche furono attento oggetto di studio di una meticolosa *Relazione di studio* dell'ultimo ex Direttore Generale in carica, al momento della cessazione dell'Amministrazione Autonoma FS nel 1985: l'ingegnere Lucio MAYER.<sup>59</sup>

La rete ferroviaria (in totale, sia a singolo, che a doppio binario) nel 1905 aveva un'estensione di Km 11.230, e nel 1985 crebbe sino a Km 16.000: un incremento strutturale poi così non considerevole.

Tra questa, la rete a doppio binario era passata dagli iniziali Km 1.650 nel 1905, ai finali Km 5.304 nel 1985.

---

57. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "Wikipedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

58. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 210.

59. GUADAGNO, op. cit., pp. 212.

**Tabella 9:** Statistiche generali dell'Azienda Autonoma FS nell'arco di 80 anni di vita (1905 – 1985)

<b>Performances dell'Ente Pubblico Economico FS (ultimi anni di vita)</b>				
<i>(Periodo Anni)</i>	<i>((1905))</i>		<i>((1985))</i>	<i>(1905 – 1985) Incremento DELTA</i>
<b>Rete Totale (Km)</b>	11.230		16.000	Non considerevole
<b>Doppio binario (Km)</b>	1.650		5.304	Truplicato
<b>Blocco SemiAutomatico, e Automatico (Km)</b>	-----		10.000	Notevole
<b>Elettificazione Rete (Km)</b>	178		8.811	Straordinario
<b>Potenza Media Trazione</b>	>>		>> >> >> >>	4 volte
<b>Produzione (Treni – Km ) giornaliero</b>	17,48		51,56	Sostanziale
<b>Totale Unità Traffico vendute (milioni)</b>	9.071		54.520.000	6 volte
<b>Trasporto Viaggiatori (Viagg/Km) trasportati</b>	4.178		37.000.000	9 volte
<b>Trasporto Merci (Ton/Km Virtuali) rimorchiate</b>	23.000		138.000	6 volte
<b>Trasporto Merci (Ton/Km)</b>	4.893		17.519.000	4 volte

**Fonte:** Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pag. 212

Il Regime di circolazione dei convogli sulla rete, denominato rispettivamente Blocco Automatico e Blocco Semiautomatico, era stato esteso fino ad arrivare nel 1985 a circa Km 10.000.

L'elettificazione della rete ferroviaria passava dagli iniziali Km 178 nel 1905, ai finali Km 8.811 nel 1985: in questo caso, un incremento straordinario, dovuto soprattutto allo spolvero e ai fasti del Ventennio Fascista.

Tra gli altri ottimi risultati raggiunti, si ebbe il considerevole quadruplicamento della potenza media di trazione raggiunta sin lì dalle locomotive italiane: quindi, vanto esclusivo della tecnologia italiana, e della progettualità raggiunta dall'*Ufficio Studi Materiale e Trazione* delle Ferrovie dello Stato situato a Firenze.<sup>60</sup>

60. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 212.

Tra gli altri risultati positivi, va menzionato il quadruplicamento dell'indice statistico della produzione di Treni-Km giornaliero<sup>61</sup>: con un incremento assai sostanziale, dal valore di 17,48 Treni-Km/Km del 1905, al valore nel 1985 di 51,56 Treni-Km/Km.

Nell'arco di questi ottanta (80) anni di vita, per il solo Trasporto Merci, si ebbe un incremento di circa sei (6) volte dell'indice statistico delle Tonnellate-Km virtuali rimorchiate: si passò cioè dal valore di 23.000 nel 1905, al valore di circa 138.000 Ton-Km virtuali rimorchiate nel 1985.

Sempre nell'arco di questi ottanta (80) anni, invece, per il trasporto viaggiatori, si ebbe un incremento di circa nove (9) volte dell'indice statistico dei Viaggiatori-Km trasportati: si passò dal valore di 4.178 milioni di Viaggiatori-Km nel 1905, al valore di 37.000 milioni di Viaggiatori-Km trasportati nel 1985.

Nel Trasporto Merci si ebbe un incremento di circa quattro (4) volte dell'indice statistico delle Tonnellate/Km: più esattamente si passò dal valore di 4.893 Ton/Km nel 1905, al valore di 17.519 milioni di Ton/Km nel 1985.

Si ebbe inoltre un incremento di circa sei (6) volte dell'indice statistico delle unità di traffico vendute: più esattamente si passò dal valore di 9.071 unità di traffico nel 1905, al valore di 54.520 milioni unità di traffico vendute nel 1985.<sup>62</sup>

#### ***5.2.4. La crisi più difficile affrontata dall'Azienda Autonoma FS nella sua lunga storia: il periodo intercorrente dagli anni '70, agli anni '80. La necessità impellente di riforme strutturali***

Per superare questa impasse ormai da lunga data, era necessario avviare delle riforme strutturali, in cui doveva prefigurarsi la transizione graduale *dall'Economia di Diritto Amministrativo all'Economia di Diritto Commerciale*.

Questo cambiamento, di fronte ideologico, doveva coinvolgere indistintamente tutte le aziende pubbliche, per la loro sopravvivenza.

Questa transizione economica avvenne tuttavia per gradini, molto lenti: prima di tutto, con la trasformazione di molte Aziende di Stato (tra cui ovviamente anche le Ferrovie dello Stato nel 1985) in Enti Pubblici Economici.

---

61. Esso rappresenta l'indice statistico rappresentativo, denominato "densità media della circolazione ferroviaria" generica.

62. GUADAGNO, op. cit., pp. 212.

Dopo questo passaggio istituzionale fondamentale, per aumentare la propria autonomia gestionale, era subito dopo necessaria la susseguente trasformazione di questi ultimi particolari enti in Società per Azioni.

Una ventata riformista si era finalmente instaurata nell'economia italiana, dopo decenni di stallo politico.<sup>63</sup>

### **5.3. L'elaborazione dei vari progetti di riforma delle *Ferrovie dello Stato*: un percorso di studio estremamente tormentato**

All'inizio del XX° Secolo furono istituite varie *Commissioni di Studio* nel *Parlamento italiano*, allo scopo di riformare organicamente le Ferrovie dello Stato, per conferirle così maggiore autonomia gestionale.

L'antesignana fra queste fu la *Commissione SAPORITO* del 1904, insediata senza alcun successo, addirittura prima della legge istitutiva dell'Amministrazione Autonoma FS nel 1905.

Nel 1911 fu poi la volta della *Commissione FINALI*; a cui seguì nel 1914 la *Commissione CHIMIRRI*.

Le suddette Commissioni di Studio avevano lo scopo di poggiare basi solide per riforme ambiziose in materia ferroviaria: le conclusioni di questi progetti di riforma non approdarono purtroppo ad alcun risultato di rilievo.<sup>64</sup>

In seguito, durante il Ventennio Fascista (dal 1922 al 1942), la già residuale autonomia gestionale dell'Amministrazione Autonoma FS venne completamente azzerata, in linea col regime autoritario instauratosi nel paese: in questo periodo era quindi del tutto fuori luogo azzardare idee riformiste.<sup>65</sup>

Dopo questa lunga stasi, si arrivò finalmente nel 1945 all'istituzione della *Commissione DI FAUSTO*: questo gruppo di studio ebbe però solo il mero compito di riorganizzare gli *Uffici Interni*, per questo senza comportare un vero e proprio progetto di riforma istituzionale.<sup>66</sup>

---

63. Vincenzo PALESE, *La riforma delle Ferrovie dello Stato nello scenario europeo*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 01.

64. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 20.

65. L'"autonomia gestionale" venne infatti già ridotta notevolmente esautorando politicamente il primo "Direttore Generale FS" Riccardo BIANCHI, reo di essere stato troppo "indipendente" dal potere di palazzo.

66. FORGHIERI, op. cit., pp. 20.

Ma ecco che, con la fine della ricostruzione ferroviaria, nel secondo dopoguerra, si pose nuovamente il problema del nuovo assetto istituzionale da conferire all'Amministrazione Autonoma FS, allo scopo di renderla più efficiente e più competitiva.

Purtroppo però, quasi trentacinque (35) anni furono buttati al vento per elaborare tali progetti di riforma, mai arrivati a buon esito, da parte delle innumerevoli Commissioni di Studio avvicendatesi dal dopoguerra.

In questo lungo periodo di studio riformistico ma inconcludente nell'attuazione pratica, i problemi di natura gestionale vennero confinati nello stretto ambito della discussione politico - sindacale.

Infatti, dall'istituzione nel 1951 della *Commissione SEVERI* e fino all'inizio del 1985, alle soglie del *Disegno di Legge Ddl SIGNORILE*<sup>67</sup>, la struttura burocratico - amministrativa aziendale restò praticamente immutata.

Motivo per cui, in questo lungo periodo, la dirigenza aziendale continuò ad operare in modo assai confuso, in un contesto sempre più difficile e tormentato.

La dirigenza aziendale fu infatti costretta a dipanarsi nelle fitte maglie mediatiche intessute dalle più svariate e faziose fazioni politiche: fu impedita così l'elaborazione di qualsiasi significativa strategia aziendale.

I numerosi e farraginosi progetti di riforma ferroviaria restarono quindi come tali solo sulla carta: mentre intanto la situazione contabile delle Ferrovie dello Stato peggiorava sempre di più.<sup>68</sup>

### ***5.3.1. I vari progetti di riforma delle Ferrovie dello Stato del Dopoguerra: dalla Commissione SEVERI del 1950, fino alla epocale Legge dello Stato n° 210/1985***

L'analisi verrà compiuta sui vari Progetti di riforma delle Ferrovie dello Stato succedutisi nel tempo: a partire dalla *Commissione SEVERI* del 1951, fino alla conclusione con la riforma istituzionale dettata dalla *Legge dello Stato n° 210/1985*.

Nella tabella sinottica sottostante vengono elencate cronologicamente, per periodi decennali, le varie proposte di legge riformiste, susseguitesì lungo trentacinque (35) interminabili anni.<sup>69</sup>

---

67. "Disegno di Legge" sfociante poi, con modifiche, nella nascita dell'"Ente Pubblico Economico FS".

68. FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 21.

69. Cristina FORGHIERI, op. cit., pp. 23.



**Tavola 1:** Proposte di Legge di riforma in 35 anni

<<35 ANNI DI PROPOSTE DI LEGGE [1951 - 1985]>>			
Decennio di Riferimento	Progressivo	Periodo di Studio	Lavori Istituzionali di Riforma
[1950 - 1960]	01>	(1951 - 52)	Commissione SEVERI
	02>	(1952 - 53)	Commissione BERRUTI, e Legge Delega n° 1.181 del 20/12/1954
	03>	(1956)	Progetto di Legge Aziendale ANGELINI
[1960 - 1970]	04>	(1960 - 61)	Commissione LONGO - ONIDA - SARACENO, e DdL SPATARO del 1961
	05>	(1961 - 62)	Gruppo misto di studio Azienda - Sindacati, per gli emendamenti al DdL SPATARO del 1961
	06>	(1960)	DdL FERRARI - AGGRADI
	07>	(1963)	Commissione MEDICI
	08>	(1964)	Progetto PRETI
	09>	(1964 - 65)	Comitato NENNI
	10>	(1966)	Progetto SCALFARO nel DdL Delega
	11>	(1969)	Progetto LEONI
	12>	(1969)	Commissione VINCELLI
	[1970 - 1980]	13>	(1975)
14>		(1976)	Progetto di Legge MARZOTTO - CAOTORTA
15>		(1976)	Progetto aziendale
16>		(1977)	Gruppo misto di Lavoro Azienda - Sindacati
17>		(1978)	Progetto LATTANZIO
18>		(1977 - 78)	Progetto di Legge CALDORO
19>		(1978)	Progetto COLOMBO
20>		(1979)	Progetto PRETI
21>		(1979)	Progetto di Legge del PCI
22>		(1980)	Progetto di Riforma Governativa del Ministro PRETI
23>		(1980)	DdL FORMICA
[1980 - 1985]	24>	(1983)	Proposte di Legge CALDORO, LA PENNA, BOCCHI
	25>	(1984)	Ddl SIGNORILE
	26>	(1985)	Legge dello Stato n° 210 del 17/Maggio/1985: istituzione dell'Ente Pubblico Economico Ferrovie dello Stato.

**Fonte:** Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pag. 23.

### Commissione SEVERI (1951 - 52)

Dal dopoguerra, il primo consistente progetto di riforma organica delle Ferrovie dello Stato venne elaborato dalla *Commissione SEVERI*.<sup>70</sup>

70. Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, C.A.F.I. Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano, 1985, pp.107 e ss.

Questa Commissione di studio, istituita nel 1950, fu composta da magistrati amministrativi, da funzionari aziendali, e da imprenditori privati di settori strettamente attinenti al settore ferroviario.

Secondo questo progetto di riforma, sviluppato a cavallo tra il 1951 e il 1952, i compiti del *Ministro dei Trasporti* venivano relegati strettamente a poteri di vigilanza: contrariamente, quindi, a quello che avveniva durante il Periodo Fascista, in cui il Ministro delle Comunicazioni aveva invece pieni poteri direttivi.

Tra i poteri spettanti al Ministro dei Trasporti, sempre secondo questo progetto, venivano ricompresi quelli di nomina, rimozione, e sospensione dei membri del *Consiglio di Amministrazione CdA*, e degli altri organi direttivi aziendali.

Inoltre, il Ministro dei Trasporti aveva il compito di stabilire autonomamente le tariffe ferroviarie; nonché anche di decidere la consistenza e il fabbisogno della pianta organica del personale.

Il progetto però non riuscì a decollare, e la *Commissione SEVERI* venne sciolta miseramente.<sup>71</sup>

#### **Commissione BERRUTI (1952 - 53)**

Seguendo l'ordine cronologico, nel 1952 venne istituita la *Commissione BERRUTI*: con il preminente scopo di dare integrazione e completamento ai lavori della precedente Commissione SEVERI.

La *Commissione BERRUTI* elaborò uno schema di legge stranamente somigliante a quello della Commissione precedente: ma, con alcune varianti di enorme rilevanza.

Secondo tale ultimo schema di legge, il bilancio dell'azienda ferroviaria doveva essere contabilizzato secondo un doppio sistema: da una parte, sotto l'aspetto del servizio preminentemente pubblico; e dall'altra parte, secondo i criteri caratteristici di una vera e propria azienda industriale.

A tale scopo, lo Stato avrebbe dovuto farsi carico dell'inevitabile deficit prodotto dalla gestione delle linee a scarso traffico, per mantenere così ivi in attività lo svolgimento del servizio pubblico essenziale.

Ma anche i lavori della Commissione BERRUTI sfociarono in un nulla di fatto.<sup>72</sup>

#### **Legge Delega n° 1.181 del 20/Dicembre/1954**

Ancora una volta, riponendo buoni propositi, il Parlamento della Repubblica Italiana, con la Legge dello Stato n° 1.181 del 20/Dicembre/1954, delegò il *Governo* della Repubblica ad

---

71. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 20.

72. FORGHIERI, op. cit., pp. 20.

elaborare ed emanare, mediante urgente *Decretazione di Legge*, la nuova *Disciplina dell'Impiego Statale*.

Nello specifico, l'articolo 8 di codesta disciplina era improntato esclusivamente alle ferrovie statali.

Anche questa volta vi fu un nulla di fatto, poiché i termini di questa *Decretazione di Legge* decadde prorogabilmente l'11/Gennaio/1956: quindi assolutamente fuori dai termini temporali prescritti.<sup>73</sup>

#### **Progetto di Legge aziendale ANGELINI (1956)**

Nel 1956 poi, secondo l'espressa volontà dell'allora *Ministro dei Trasporti* ANGELINI, fu affidato un ulteriore incarico per un *progetto generale* di *Legge Aziendale* del comparto ferroviario.

Anche in questo caso, gli ottimi intenti non raggiunsero alcun apprezzabile obiettivo finale.<sup>74</sup>

#### **Progetti vari di Riforma (dal 1956 al 1983)**

Dopodichè, a partire da questo ultimo *Progetto di legge*, vi fu un continuo alternarsi di proposte di legge, di Commissioni, di Gruppi misti di studio Azienda - Sindacati.<sup>75</sup>

Durante questo lungo lasso di tempo, dal 1956 in poi, vi fu solamente l'emanazione di singole normative, riguardanti peraltro semplici e minori aspetti della vita aziendale: più nei dettagli, l'assetto giuridico - economico del personale, i programmi di finanziamento, lo snellimento delle procedure, etc.<sup>76</sup>

#### **Disegno di legge Ddl SIGNORILE (1984)**

Il lungo percorso riformista si chiuse quindi con la *Legge dello Stato* n° 210/1985: tale legge istituì l'*Ente Pubblico Economico Ferrovie dello Stato*, che recepì quasi interamente il *Ddl SIGNORILE* del 1984, presentato dall'allora *Ministro dei Trasporti* in carica On. SIGNORILE Claudio.

Il *Ddl SIGNORILE*, prima dell'approvazione, venne ulteriormente perfezionato e limato in un ulteriore *Testo Unico*, conglobando e arricchendo le varie *Proposte di legge* presentate in precedenza nel 1983 dai parlamentari CALDORO, LA PENNA, BOCCHI.

Con la successiva approvazione del suddetto *Testo Unico*, venne finalmente coronata la legge di riforma, che portò alla modifica dell'assetto istituzionale delle Ferrovie dello Stato.<sup>77</sup>

---

73. Cristina FORGHIERI, *Storia delle Ferrovie in Italia*", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 20.

74. FORGHIERI, op. cit., pp. 20.

75. FORGHIERI, op. cit., pp. 20; Sullo stesso argomento vedi anche FORGHIERI, op. cit., pp. 23, box descrittivo.

76. FORGHIERI, op. cit., pp. 20.

77. FORGHIERI, op. cit., pp. 23.

### ***5.3.2. Le continue ingerenze politiche nella gestione della macchina aziendale, durante l'elaborazione dei vari progetti di riforma***

In questi trentacinque (35) anni, cadenzati da inconcludenti progetti di riforma, molte interferenze politiche ebbero a manifestarsi col rapido susseguirsi dei vari Ministri dei Trasporti e relativi Sottosegretari, avvicendatisi nella sede istituzionale di *Villa Patrizi* a Roma.<sup>78</sup>

Questo stuolo di politici, più che lo sviluppo del sistema del trasporto ferroviario, aveva a cuore gli interessi del proprio collegio elettorale di riferimento.

Questi personaggi ressero le sorti dell'azienda ferroviaria in modo autoritario, esorbitando totalmente dalla loro sfera politica: in questo modo vennero imposte delle scelte obbligate e fuorvianti alla dirigenza aziendale.

Perciò, la dirigenza aziendale venne completamente esautorata dai propri compiti gestionali: l'Amministrazione Autonoma FS divenne così sempre meno autonoma, e al contempo sempre più politicizzata, facendone certamente un esempio più unico che raro nel panorama europeo.<sup>79</sup>

A causa dell'invadente presenza politica, mancò una seria programmazione generale del sistema del trasporto ferroviario in Italia: anche nell'ottica dell'allargamento nel vasto contesto europeo.

Per rendersi conto del livello di inquinamento politico, raggiunto durante il lungo periodo riformista, basti pensare che la cosiddetta *Burocrazia Centrale* si trovava impantanata giorno per giorno in continue lotte intestine, restando così di fatto esautorata dai propri compiti gestionali.<sup>80</sup>

L'arduo compito di far girare l'elefantica macchina ferroviaria era rimesso invece alla cosiddetta *Burocrazia Periferica*, fortunatamente estranea alle continue ingerenze politiche.

A ragione di ciò, i protagonisti principali della disfatta ferroviaria, in questo lungo periodo di studi di riforma, furono indubbiamente i politici.

---

78. Villa Patrizi, a Roma, è rispettivamente sia sede del "Ministero dei Trasporti", che della "Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato"; Sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 22.

79. FORGHIERI, op. cit., pp. 21.

80. Per "Burocrazia Centrale" si ha a riferimento l'attività della "Direzione Generale Ferrovie dello Stato". Da notare che sia la sede della "Direzione Generale", che del "Ministero dei Trasporti", erano entrambe poste a "Villa Patrizi" in Roma: quindi una coabitazione certamente inquietante.

Questi uomini politici erano classificati in base al proprio peso elettorale, e al possibile livello di ingerenza arrecabile, a livello aziendale, nell'apparato burocratico – centrale.<sup>81</sup>

L'ingerenza politica poteva esercitarsi sull'attività gestionale delle Ferrovie dello Stato secondo due corsie preferenziali: sia internamente, che esternamente all'azienda.

### **L'ingerenza politica interna**

Di assai maggior peso fu l'*ingerenza politica interna*, che poteva esercitarsi, a livello aziendale, tramite uno stuolo di sottosegretari, di ministri vari (con a loro seguito amicizie a vari livelli, e simpatizzanti); ed inoltre anche attraverso i burocrati togati.

Filippo BORDONI definì questi personaggi politici, operanti dall'interno, come *Nove* e *Supernove*, in stretta similitudine ad un gravitante e virtuale Firmamento Ferroviario.<sup>82</sup>

Questi politici erano praticamente dediti a innumerevoli e farraginose interrogazioni parlamentari, con richiesta di risposta scritta alla controparte aziendale.

Tale richiesta di atti dovuti comportò, giocoforza, enormi perdite di tempo: creando così un ostruzionismo scellerato, ed esasperando la normale funzione gestionale.

Le motivazioni addotte in tali interrogazioni parlamentari erano perlopiù incentrate su impalcature essenzialmente clientelari: in realtà, non c'era nessuna intenzione di voler risolvere i problemi presenti.

Ogni istanza veniva appoggiata dal collegio elettorale di appartenenza del politico di turno: tanto più ampia era la clientela, e tanto più numerose erano le intromissioni politiche all'interno dell'azienda.<sup>83</sup>

### **L'ingerenza politica esterna**

L'ingerenza politica esterna invece poteva esercitarsi efficacemente attraverso i vari parlamentari, facenti capo alle varie amministrazioni regionali, provinciali, comunali; o addirittura ad altre istituzioni politiche minori.

BORDONI definì questi politici, operanti dall'esterno, le *Stelle nane*.<sup>84</sup>

Il paragone che veniva in mente a BORDONI era dunque quello di uno sterminato firmamento costellato da stelle più o meno grandi, dotate più o meno di luce propria, nascenti o in estinzione.

Un modo del tutto originale e ironico per cercare di spiegare ai profani quale forza dirompente potesse avere la politica nella gestione aziendale.

---

81. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 21.

82. Già "Direttore Generale" delle FS.

83. FORGHIERI, op. cit., pp. 21.

84. FORGHIERI, op. cit., pp. 21.

Secondo BORDONI, questo arcaico modo di operare nell'Amministrazione Autonoma FS, dal secondo dopoguerra fino alle soglie della riforma, ricordava molto da vicino l'era pionieristica delle ferrovie italiane.

Infatti, prima della riunificazione dell'Italia, compiuta ufficialmente nel 1861, il territorio italiano era diviso in otto (8) stati: ognuno di questi piccoli stati progettava e costruiva ferrovie in modo del tutto autonomo e personale, ovviamente senza il minimo coordinamento di interessi e di intenti con gli stati confinanti.<sup>85</sup>

Ma anche l'attività parlamentare vera e propria era immancabilmente costellata da continue discussioni intestine su vari disegni di legge, e da continui e interminabili emendamenti: tutte azioni della vita politica parlamentare, che avevano il solo scopo di disturbare in modo perdurante l'iter formativo dei vari progetti di riforma.<sup>86</sup>

In tutto l'arco degli anni '70 la dirigenza aziendale delle Amministrazione Autonoma FS ebbe continui contrasti anche con gli *Enti Locali*, soprattutto con le *Regioni*, di fresca istituzione proprio in quel periodo storico.

Secondo BORDONI, sin dal momento dell'istituzione delle Regioni non si avevano ancora chiare le idee sul loro ruolo politico e amministrativo: del tutto indefinite erano le competenze che esse sarebbero andate a ricoprire, rispetto al ruolo dello Stato Centrale.

Nello specifico, del tutto sconosciuto era il loro coinvolgimento e coordinamento in materia di trasporto: e in particolare sulla funzione delle ferrovie nel loro territorio amministrativo.

Infatti, enormi difficoltà insorsero ogni qualvolta si trattava di definire il tracciato di una nuova linea ferroviaria nel rispettivo ambito territoriale regionale.

Così come era di difficile approntamento la progettazione e l'esecuzione di opere particolarmente importanti, che dovevano sorgere vicino a centri abitati.

In questo modo, l'esecuzione delle opere infrastrutturali fondamentali subiva ritardi estenuanti: nella migliore delle ipotesi, i lavori necessari per approntare queste opere di vitale importanza si procrastinavano a data da definirsi.

E naturalmente, più i ritardi si facevano incessanti, e più i costi di realizzazione delle opere levitavano: questo anche a causa della continua svalutazione della moneta, e della difficoltà del successivo riaffidamento in itinere dei lavori alla ripresa degli stessi.<sup>87</sup>

---

85. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 22.

86. FORGHIERI, op. cit., pp. 21.

87. FORGHIERI, op. cit., pp. 21.

In conclusione, per varare finalmente nel 1985 la *Legge di Riforma dell'Ente Pubblico Economico FS*, si dovettero attendere ben 35 anni dall'istituzione della *Commissione SEVERI* del 1951: prima *Commissione di Studio* riformatrice nata dal dopoguerra.

#### **5.4. L'Amministrazione Autonoma FS nel secondo Dopoguerra: l'attuazione di alcune miniriforme secondarie. La necessità impellente negli anni '70 di procedere alla riforma istituzionale**

Ormai da troppi anni si parlava insistentemente di una riforma strutturale dell'Amministrazione Autonoma FS.

Nel secondo dopoguerra vi erano state solamente delle mini riforme, di carattere interno, che riguardavano essenzialmente la sfera giuridica – economica del personale ferroviario.

Fra le più importanti mini riforme interne, particolare rilevanza ha avuto quella dello *snellimento sostanziale* delle procedure burocratico – amministrative; ma anche quella del *decentramento delle funzioni centrali*.

Sul campo degli investimenti invece, dopo il secondo dopoguerra vennero approntati, con ritardi assai significativi, dei piani di ammodernamento e potenziamento del sistema infrastrutturale ferroviario: programmi che però ebbero un impatto infimo rispetto alle aspettative.

Tanto meno, i progetti di riforma istituzionale, sempre annunciati e mai messi in condizioni di procedere, riuscivano a scalfire il muro di gomma creatosi intorno.

E intanto l'Amministrazione Autonoma FS era tale solo a parole: la sua presunta autonomia scemava di giorno in giorno, dato il persistente imbrigliamento all'apparato burocratico e politico dello Stato.

Di vere riforme strutturali dell'azienda ferroviaria, quindi, non si può neanche parlarne nel periodo del secondo dopoguerra.<sup>88</sup>

Con queste premesse sfavorevoli, già a partire dagli anni '60 si sentiva negli ambienti politici ed economici l'assoluta necessità di procedere alla riforma istituzionale dell'Amministrazione Autonoma FS.

Questa manifesta intenzione fu edotta, in tali ambienti, con la presentazione del progetto di *Programma di Sviluppo Economico* del quinquennio 1966 - 1970: in questo programma

---

88. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 208.

politico, il disavanzo stratosferico dell'azienda ferroviaria faceva trasparire la necessità di un'improcrastinabile riforma.

Proprio dai primi anni '70 l'Amministrazione Autonoma FS accusava colpi pesantissimi, provocati dall'impari concorrenza del trasporto su gomma, sulle brevi e medie percorrenze; ma anche dal trasporto aereo, sulle lunghe distanze.<sup>89</sup>

Il cambiamento era diventato d'obbligo per l'aspetto finanziario: ma anche dal punto di vista tecnologico, data l'arretratezza persistente del trasporto ferroviario.<sup>90</sup>

Della necessità di una riforma strutturale erano coscienti pure i ferrovieri stessi.

L'arretratezza gestionale e strutturale della macchina ferroviaria, si traduceva immediatamente in minore competitività: e di converso, in minor pretese salariali e sulle condizioni di lavoro in generale.

Ragion per cui, tutte le *Organizzazioni Sindacali Confederali ed Autonome* erano concordi nell'esercitare, a livello politico, una continua pressione sulla necessità di riformare il sistema ferroviario: addirittura, già dalla seconda metà degli anni '70, l'intero fronte sindacale auspicava questo drastico cambiamento di rotta.

Le *Organizzazioni Sindacali*, adesso, agivano in modo esattamente opposto a quanto operato nei primi anni '70: la loro ostilità si era trasformata quasi per incanto, visto il mutare travolgente degli scenari.<sup>91</sup>

Il confronto tra i ferrovieri e altri lavoratori delle aziende private, soprattutto quelle afferenti al settore trasportistico, preoccupava non poco le *Organizzazioni Sindacali*, timorose di perdere il consenso rappresentativo da parte dei primi.

Infatti, i ferrovieri avevano la retribuzione imbrigliata a vincoli stabiliti da Leggi dello Stato: tutto ciò comportava anche stipendi più bassi, rispetto ai lavoratori privati operanti in settori consimili.

Questo perché nel settore privato la contrattazione del lavoro era più flessibile, e quindi assai meno vincolata rispetto a quella del settore ferroviario statale.

In virtù di codesta limitazione, i ferrovieri furono sganciati dalla *Contrattazione del Settore Pubblico*, con l'avallo stesso dei Sindacati.

---

89. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13.

90. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "Wikipedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 2.

91. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 2.



La nuova *Contrattazione del Lavoro* permise ai ferrovieri di sganciarsi dai pesanti vincoli stabiliti per legge: per correre quindi autonomamente, e recuperare il potere retributivo perso nel tempo.

Tale recupero retributivo non comportò, però, un corrispettivo aumento della produttività aziendale.

Ed anzi, il mancato adeguamento della produttività alla crescita proporzionale del salario mise ancora più alla berlina la situazione finanziaria delle Ferrovie dello Stato.<sup>92</sup>

#### ***5.4.1. Il periodo a ridosso della Riforma Istituzionale del 1985: gli sperperi di Stato , a copertura del deficit delle reti ferroviarie italiane***

Dalla seconda metà degli anni '70, e fino a tutti gli anni '80, per le Ferrovie dello Stato erano stati spesi circa 66.000 miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca): uno sperpero consistente di denaro pubblico, senza avere nessun tangibile miglioramento nell'efficienza gestionale, e tanto meno nei termini qualitativi della rete.<sup>93</sup>

Inoltre, a ridosso della prima riforma istituzionale, nel 1985 vennero sperperati oltre 5.000 miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca), per il salvataggio delle già disastrose *Ferrovie Concesse*.

Tale erogazione fu resa possibile tramite una *Legge speciale*, approvata in Parlamento in sordina e quasi all'unanimità: ovviamente, in odore di *Clientele Elettorali*.

In questa ultima situazione specifica, il *Ministro dei Trasporti* conservava ancora tutte le competenze decisorie riguardanti le *Ferrovie Concesse*, che estrinsecò pienamente (guarda caso) optando per il loro salvataggio: tra l'altro, senza imporre alcun vincolo nella loro gestione perennemente deficitaria.

Se invece si fossero seguiti i principi della logica economica, la *Rete Ferroviaria in Concessione* doveva essere necessariamente soppressa, almeno per la metà della sua estensione totale.<sup>94</sup>

Operando un confronto diretto con le altre aziende ferroviarie europee, le risorse finanziarie ivi destinate confluirono fattivamente verso la modernizzazione delle rispettive reti infrastrutturali, e verso il miglioramento dell'efficienza gestionale.

---

92. Materiale Didattico Enciclopedico, op. cit., pp. 2.

93. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della Direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13.

94. FORGHIERI, op. cit., pp. 13.

#### ***5.4.2. La pressione esercitata dalla Politica Comunitaria dei trasporti, alla base del ripensamento istituzionale delle Ferrovie dello Stato: la Decisione CEE n° 327/1975***

Le prime tiepide avvisaglie di una possibile riforma dell'azienda ferroviaria furono sospinte, con particolare vigore negli anni '70, dalle innovative normative comunitarie emanate in materia di trasporto ferroviario, in seno alla *Comunità Economica Europea C.E.E.*

Nel 1975 facevano parte della CEE ben nove (9) paesi membri europei: e l'Italia rientrava addirittura tra i primi sei (6) *Paesi Membri Fondatori*.

Le *Normative Comunitarie* già da allora esplicavano i loro effetti nel vasto territorio europeo: tutti gli *Atti Normativi Comunitari* erano quindi direttamente operativi nei confronti dei vari *Ordinamenti Statali dei Paesi Membri*.<sup>95</sup>

Tali paesi membri dovevano infatti recepire obbligatoriamente tali fonti normative nel rispettivo *Ordinamento Statale*, in tempi prestabiliti e certi.<sup>96</sup>

Il *Legislatore Comunitario* doveva comunque, pur sempre, vigilare anche in futuro sullo *Stato di Attuazione* delle normative comunitarie all'interno dei paesi membri.

Di un certo impatto sulla ventata riformista italiana fu l'emanazione della *Decisione CEE n° 327 del 20/Maggio/1975*, relativa al risanamento delle imprese ferroviarie nazionali.

A questa norma comunitaria si dovettero obbligatoriamente adeguare i vari *Ordinamenti Nazionali* dei paesi membri, quali proprietari delle imprese di trasporto ferroviarie ivi operanti.<sup>97</sup>

L'importantissima *Decisione CEE n° 327/1975* disciplinava alcune importanti questioni, di carattere contabile, delle aziende monopolistiche pubbliche ferroviarie dei paesi membri europei.

1)) Innanzitutto, le linee guida ispiratrici di tale Decisione indicavano chiaramente che, per una gestione più moderna ed economica delle varie imprese ferroviarie nazionali, ivi doveva essere loro conferita maggiore *Autonomia Gestionale* dai Governi dei paesi membri.

La moderna azienda ferroviaria doveva essere gestita secondo le regole, sicuramente più efficienti, del mercato aperto: infatti, la *Decisione CEE n° 327/1975* imponeva una gestione aziendale coerente con le più elementari regole del mercato.<sup>98</sup>

---

95. Tra queste normative si ricomprendono: i "Regolamenti comunitari", le "Decisioni CEE", le "Direttive UE", etc.

96. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 69; Sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 208.

97. GUADAGNO, op. cit., pp. 218.

In perfetta sincrasia con la maggiore autonomia gestionale conferitavi, l'azienda ferroviaria nazionale doveva essere investita conseguentemente di un'adeguata *Capacità Finanziaria* e *Capacità Tariffaria*.

2)) In secondo luogo, la *Decisione CEE* n° 327/1975 imponeva, come principio fondamentale, il risanamento finanziario delle varie imprese monopolistiche ferroviarie nazionali dei *Paesi Membri*.

Secondo queste indicazioni comportamentali, era necessaria la graduale dissolvenza del legame simbiotico assunto dallo Stato nei confronti delle stesse ferrovie nazionali: legame caratteristico che sin lì le aveva invece caratterizzate.

L'allentamento di tali legami era necessario affinché le aziende ferroviarie nazionali fossero in grado di adattarsi autonomamente alle sempre più mutevoli condizioni del mercato dei trasporti.

La tipica Azienda ferroviaria nazionale di uno Stato moderno doveva riuscire a soddisfare, quantitativamente e qualitativamente, la domanda sempre più crescente del servizio pubblico di trasporto.

Per garantire il servizio pubblico era necessario mantenere soluzioni economiche di gestione generalmente adeguate ai tempi correnti, secondo i dettami di una moderna azienda industriale.<sup>99</sup>

3)) In terzo luogo veniva imposta, alle aziende ferroviarie monopolistiche nazionali dei *Paesi Membri*, una totale riscrittura delle regole con cui si compilavano sin lì i bilanci aziendali.

Sino a questo momento era infatti impossibile fare il confronto tra uscite ed entrate, perché tutto confluiva nel calderone del bilancio statale.

Adesso invece, in virtù dell'Autonomia gestionale a loro conferita, le varie imprese ferroviarie nazionali dovevano mantenere distinti il *Proprio Patrimonio* e la *Propria Contabilità*, per la redazione finale del loro bilancio aziendale.

Tale *Bilancio Aziendale*, pertanto, doveva essere nettamente separato rispetto al *Bilancio dello Stato*, unico proprietario di codeste aziende ferroviarie.<sup>100</sup>

4)) In quarto luogo, vi doveva essere la massima trasparenza nell'iter di formazione legislativo, sfociante poi nel finanziamento degli *Interventi Pubblici* da convogliare verso il

---

98. GUADAGNO, op. cit., pp. 218.

99. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 2.

100. Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23; Sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 13; Sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 218.

sistema dei trasporti: tali investimenti dovevano pertanto essere giustificati da ragioni di interesse collettivo.

Ad uopo, dovevano essere impiegati appositi schemi di previsione e valutazione degli investimenti, necessari allo sviluppo del sistema ferroviario.

Tali investimenti dovevano essere ispirati e commisurati ai normali principi privatistici, applicabili alle generiche imprese industriali e commerciali.

La previsione degli investimenti, da riversare sul sistema dei trasporti, doveva pertanto valutarsi, in stretta similitudine, alla stregua di un analogo investimento diretto al settore privato.<sup>101</sup>

5)) In quinto luogo, la Decisione CEE n° 327/1975 caldeggiava con vigore anche l'istituzione del *Controllo di Gestione*.

Tale Controllo Istituzionale era strumentale alla verifica in tempo reale degli scostamenti, eventualmente esistenti, rispetto agli obiettivi aziendali prefissati.

Più precisamente, tra quanto prefissato in sede di programmazione, e le performances invece realmente raggiunte.

In questo modo, gli eventuali correttivi aziendali da apportare, venivano mirati minuziosamente.<sup>102</sup>

#### ***5.4.3. I lavori preparatori della Legge dello Stato n° 210/1985: i tre filoni ideologici che ispirarono il disegno di riforma del nuovo Ente Pubblico Economico FS***

Secondo la vecchia guardia dirigenziale dell'Amministrazione Autonoma FS, per rendere l'azienda più aderente alla nuova realtà internazionale erano necessarie poche, ma opportune, azioni di riforma.

Queste azioni riformatrici erano perlopiù incentrate su *tre filoni ideologici* fondamentali, combinati opportunamente tra di loro.<sup>103</sup>

##### **1° Filone Riformatore**

In primo luogo, era necessaria una reale riforma istituzionale dell'azienda ferroviaria, allo scopo di rinnovare sia la propria struttura organizzativa, ma anche la stessa vetusta dirigenza aziendale.

---

101. GUADAGNO, op. cit., pp. 208; Sullo stesso argomento Cfr. anche GUADAGNO, op. cit., pp. 218.

102. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 218.

103. GUADAGNO, op. cit., pp. 215.

Presupposti entrambi necessari, anche in vista dell'imminente riforma del *Trasporto Locale*, che doveva attuarsi necessariamente in simbiosi con i vari *Enti Locali*: con in primo piano soprattutto le neonate *Regioni*.

La riforma del *Trasporto Pubblico Locale* era necessaria per aumentare globalmente l'efficienza del servizio di trasporto, raggiungendo più soddisfacenti performances nei livelli di economicità e di produttività.<sup>104</sup>

Per questo motivo, tutti i dibattimenti sorti attorno ai lavori preparatori della Legge di riforma n° 210/1985, si incentrarono quasi esclusivamente sulla *Natura Giuridica, Amministrativa, e Penale* che il nuovo ente avrebbe dovuto assumere.

### **2° Filone riformatore**

In secondo luogo, erano necessari dei corposi e mirati investimenti, e avviare immediatamente molte opere rimaste nel cassetto.

Per la realizzazione delle nuove infrastrutture, bisognava allinearsi senza indugi a quanto delineato con l'inedito *Piano Generale dei Trasporti PGT* del 1981.

Il *PGT* consiste in un apposito piano programmatico, studiato e discusso opportunamente per sincronizzare lo sviluppo del sistema dei trasporti con lo sviluppo economico reale del paese.<sup>105</sup>

Alla fine, questa sinergia doveva confluire nel raggiungimento prioritario di due nuovi modi globali di concepire la mobilità: l'*Integrazione* nel trasporto di persone<sup>106</sup>, e l'*Intermodalità* nel trasporto di cose.<sup>107</sup>

### **3° Filone riformatore**

In terzo ed ultimo luogo, le discussioni politiche si soffermarono molto sulla necessaria compresenza di due tipi di interesse, da perseguire congiuntamente con la nuova forma istituzionale aziendale.

Prioritariamente, il dibattito politico dei lavori preparatori si concentrò sulla prevalenza degli elementi necessari per raggiungere l'interesse pubblico.

Dopodichè, l'attenzione degli esperti si riversò anche sui particolari interessi imprenditoriali privati che la natura di tale nuovo Ente avrebbe dovuto fare emergere.<sup>108</sup>

---

104. GUADAGNO, op. cit., pp. 215.

105. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 215.

106. L'"Integrazione" tra le varie modalità di trasporto sta a significare l'utilizzo di diversi vettori (treno, auto, pulmann, nave, aereo) in opportune aree di interscambio (stazioni ferroviarie, autostazioni, porto marittimo e lacustre, aeroporto, etc).

107. L'"Intermodalità" riguarda l'utilizzo di diversi vettori (treno, camion, nave cargo, aereo cargo) in opportune aree attrezzate (scali merci ferroviari, aree portuali, aree aeroportuali, piazzali automobilistici). E' sostanzialmente un trasporto combinato, utilizzando appositi "containers" adatti all'interscambio vettoriale.

Contemperando opportunamente i due interessi pubblici e privati, era opinione comune che si sarebbe potuto prevenire gran parte delle problematiche effettivamente poi scaturite con l'attuazione di questa discussa riforma.<sup>109</sup>

Tenendo presente le due opposte prevalenze di interessi in campo, si riteneva a ragione che il nuovo ente dovesse conformarsi alla stregua di un particolare ente strumentale, in cui l'economicità era condizione necessaria per proseguire nella continuità gestionale dell'azienda.

Secondo questo terzo filone riformista, interessi collettivi e interessi privati dovevano fondersi allora in un unicum: si presupponeva pertanto la convivenza forzata tra il servizio pubblico da una parte, e l'impresa commerciale dall'altra.<sup>110</sup>

La maggior problematica insorta durante la vita del nuovo Ente fu causata proprio dalla commistione di questi due particolari interessi, posti molto spesso in contrapposizione tra di loro.

I problemi, insiti in questa coabitazione di interessi contrapposti, sorgevano ogni qual volta si trattava di questioni organizzative ed economiche, che dovevano poi sfociare in determinate scelte strategiche.<sup>111</sup>

Secondo talune correnti di pensiero economico, esisteva una dicotomia imprescindibile tra la cultura della impresa pubblica e quella dell'impresa privata.<sup>112</sup>

Nel settore pubblico si presumeva, a torto o a ragione, che prevalesse la corruzione, il clientelismo, e l'incompetenza: quindi presunzione, a priori, di elementi negativi.

Per contro, nel settore privato, in quanto guidato da criteri di managerialità, si aveva la tendenza ad esaltare solo i presunti pregi di una siffatta conduzione aziendale.

Applicando quest'ultimo postulato alla situazione aziendale ferroviaria, vi sarebbero stati solamente presunti pregi e vantaggi nel traghettare questa elefantica macchina organizzativa in una nuova e diversa struttura (legata ai criteri della conduzione aziendale privata): ma sempre, con lo scopo preminente di fornire servizi di trasporto alla collettività.<sup>113</sup>

---

108. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 72.

109. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 71.

110. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 72.

111. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 73.

112. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 215.

113. GUADAGNO, op. cit., pp. 218.

Le difficoltà gestionali, derivanti dalla coesistenza forzata di interessi pubblici e privati nel nascento Ente Pubblico Economico FS, sussisteranno anche in seguito con la successiva trasformazione in Ente FS Società per Azioni SpA.

Tali problematiche costituiranno poi origine di conflitti politici e dibattiti accesi anche in epoca moderna.<sup>114</sup>

Da quanto sin qui analizzato, si trae irrimediabilmente la conclusione che, a posteriori, la mutazione del solo modello di gestione aziendale non è affatto condizione necessaria e sufficiente per risolvere gli innumerevoli problemi gestionali e contabili di una qualsivoglia impresa.<sup>115</sup>

#### ***5.4.4. Il varo dell'estenuante riforma delle Ferrovie dello Stato. La svolta gestionale, dopo ottanta (80) anni di vita dell'Amministrazione Autonoma FS***

Per adeguarsi ai rigidi parametri del *Trattato di Maastricht* in materia di finanza pubblica, imposti dall'*Unione Europea*, l'Italia fu costretta a mutare radicalmente il proprio dispendioso comportamento.

Si dovette aprire una nuova fase economica e politica del paese, allo scopo di ridurre la spesa pubblica, ormai sfuggita da ogni controllo: ed una parte di questa spesa veniva destinata a coprire il crescente deficit delle Ferrovie dello Stato.

Le Ferrovie dello Stato erano sempre più subissate da crescenti disavanzi di gestione, aggravati anche dai consistenti esuberi del personale; oltretutto, l'azienda subiva supinamente la travolgente concorrenza del trasporto su gomma.

Ma, al contempo, furono attuate anche scelte politiche scellerate che, come detto precedentemente, impedirono un adeguamento coerente del sistema ferroviario nazionale alla realtà economica del paese.<sup>116</sup>

A causa di questo rapido mutamento degli scenari del mercato, la trasformazione del funzionamento dell'intero apparato aziendale era quindi diventato necessario.

Per questi motivi, dopo decenni di farraginose discussioni politiche mai andate a buon fine<sup>117</sup>, il Parlamento della Repubblica giunse finalmente, a metà degli anni '80, ad una riforma strutturale del sistema ferroviario nazionale.<sup>118</sup>

---

114. Vedi il "Decreto Legge" n° 386 del 05/Dicembre/1991, e "Decreto Legge" n° 333 del 11/Luglio/1992.

115. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 73.

116. AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 64.

117. Vedi per tutti con l'istituzione di apposite "Commissioni di studio", intrattenute sul come risolvere la crisi gestionale delle "Ferrovie dello Stato".

Con la Legge dello Stato n° 210 del 17/Maggio/1985 venne finalmente varata la tanto attesa riforma istituzionale, con la nascita dell'Ente Ferrovie dello Stato avente natura giuridica di ente pubblico economico.

Dopo ben ottanta (80) anni dalla nascita dell'Amministrazione Autonoma FS, nel 1905, veniva mutato l'intero assetto organizzativo e gestionale fin qui rimasto immutato.

Questa legge recepì quasi integralmente il *Disegno di Legge Ddl SIGNORILE* del 20/Marzo/1984 (Atto n° 1.459)<sup>119</sup>, il cui contenuto fu poi conglobato in un altro *Testo Unificato* del 20/Dicembre/1984 (Atti n° 184, 495, 728) con le precedenti *Proposte di legge CALDORO, BOCCHI, LA PENNA*.<sup>120</sup>

Tale cambiamento istituzionale divenne poi operativo, agli effetti della suddetta legge, dal 01/Gennaio/1986.

#### *5.4.4.1. La Legge dello Stato n° 210 del 1985. L'emersione di problematiche del tutto impreviste, e rimaste irrisolte anche nel seguito*

Dopo l'accadimento di gravi fatti di caratura mondiale, quali la crisi petrolifera degli anni '70, sia la politica che l'opinione pubblica, in generale, operarono un radicale ripensamento sulla condizione del sistema ferroviario nazionale.

Le Ferrovie dello Stato, dopo il loro inaspettato ripensamento dovuto a tali depressioni economiche, per poter operare nuovamente alla pari nei nuovi contesti globali dovevano diventare una vera e propria impresa produttiva manageriale, autosufficiente anche dal punto di vista economico.

L'indipendenza gestionale ed economica doveva inoltre contemperarsi con l'esigenza di una produzione adeguata del servizio pubblico di trasporto: la nascita dell'*Ente Pubblico Economico FS* rappresentò, in questa chiave di lettura, un forte segnale politico di questo cambiamento strutturale.<sup>121</sup>

La riforma istituzionale del 1985 rappresentava sicuramente un importante punto di arrivo, scaturito dopo aspri dibattiti politici avvicendatisi per quasi un secolo.

---

118. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 67.

119. Claudio SIGNORILE fu l'allora "Ministro dei Trasporti".

120. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23; Sullo stesso argomento Cfr. anche AA. VV., op. cit., pp. 64.

121. Piero BERENGO GARDIN [a cura di], *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988), pp. 22.



Ma, al contempo, rappresentava anche il punto di partenza per la necessaria evoluzione a cui il trasporto ferroviario doveva aggrapparsi, assieme al cambiamento della società economica ed industriale italiana.<sup>122</sup>

Cosa assai rilevante, mutava finalmente la natura dell'organizzazione contabile dell'azienda: questa doveva proiettarsi sempre più esclusivamente su aspetti di natura civilistica, e non più solo su aspetti di natura pubblica e sociale, come in precedenza.

Il nuovo modello organizzativo - istituzionale migrava la transizione verso un nuovo Ente pubblico, inteso però secondo un principio economico: richiamando, in questo basilare concetto, l'andamento di una buona gestione dei conti aziendali.

Nei buoni propositi iniziali, l'Ente Pubblico Economico FS doveva assumere toni sempre più trasparenti della propria gestione, soprattutto al cospetto dello Stato suo unico proprietario.

In coerenza a questi sani principi economici, la gestione aziendale doveva sempre più gradualmente conformarsi a quanto previsto dalle normative comunitarie, emanate in tema di trasporto ferroviario.<sup>123</sup>

La trasformazione dell'Amministrazione Autonoma FS in Ente Pubblico Economico FS fu considerato all'epoca un elemento di rottura rispetto al passato, tanto da ingenerare aspettative assai elevate sia presso l'opinione pubblica che nel mondo industriale italiano: aspettative che, per la maggior parte dei casi, andarono in seguito completamente vanificate.<sup>124</sup>

Dopo la fase iniziale intrisa nell'ottimismo di questa riforma, emersero in tutta la loro drammaticità anche molti aspetti negativi.

Con la drastica trasformazione organizzativa, ebbero conseguentemente origine anche i *Comitati di Base CoBas* dei lavoratori: movimenti sindacali basati sulla corporazione, cioè sul mestiere.

Tali Comitati autonomi sorsero in netta contrapposizione ai generalisti *Sindacati Confederali* tradizionali, presenti anche nel mondo lavorativo ferroviario con le loro varie articolazioni interne di settore.

I *Sindacati Confederali* si trovarono completamente spiazzati di fronte a queste mutazioni organizzative, che pur però in precedenza avevano auspicato nel segno di una riforma complessiva del sistema: codeste *Organizzazioni Sindacali* furono incapaci di dare delle risposte adeguate sul fronte occupazionale e sociale.

---

122. BERENGO GARDIN [a cura di), op. cit., pp. 22.

123. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 67.

124. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23.

Numerosi scioperi, in segno di aperta protesta, furono indetti in piena contrapposizione dai neonati Comitati - sindacati di base.

Scioperi, il cui apice conflittuale si ebbe il 12/Ottobre/1988 quando, di fronte a una inaspettata escalation, il Governo della Repubblica, incapace di trovare soluzioni adeguate alle continue proteste, si vide costretto nella figura del *Ministro dei Trasporti* a precettare oltre 5.000 macchinisti delle Ferrovie dello Stato: categoria senz'altro la più colpita dai provvedimenti con cui si procedeva ad una radicale riforma.<sup>125</sup>

Col senno di poi, nonostante l'avvenuta mutazione istituzionale - organizzativa, rimanevano aperte numerose questioni a causa della criticità di numerosi elementi strategici, che avevano portato, sin qui, alla disintegrazione gestionale della vecchia Amministrazione Autonoma FS. Proprio questi nodi strategici, che restarono irrisolti anche nel prosieguo aziendale, contrassegnarono la vita tormentata dei primi anni del nuovo assetto istituzionale dell'Ente Pubblico Economico FS.<sup>126</sup>

Non riuscendo a soddisfare pienamente le molte e ambiziose aspettative riposte, tuttavia questa mutazione istituzionale fu la base di partenza dei futuri e determinanti cambiamenti gestionali delle Ferrovie dello Stato.

## **5.5. Il Disegno di legge SIGNORILE, sfociante nell'approvazione della Legge dello Stato n° 210/1985: la nascita dell'Ente Pubblico Economico FS**

L'azienda ferroviaria restò immutata nella sua organizzazione per molti decenni.

A partire dagli anni '50, in seguito alla perdita del monopolio nelle varie modalità dei trasporti, le Ferrovie dello Stato si eclissarono in una crisi sempre più profonda.

Di pari passo, anche l'industria ferroviaria nazionale andò in crisi profonda: questo andamento peggiorò ulteriormente con l'unificazione dei Mercati Europei.<sup>127</sup>

La trasformazione istituzionale dell'azienda era invocata ormai da molto tempo: per tamponare il continuo sperpero della spesa pubblica, bisognava chiudere le falle di questo sistema divenuto ormai ingovernabile.<sup>128</sup>

---

125. AA. VV., "L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, pp. 64.

126. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 67.

127. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

Finalmente, dopo innumerevoli Progetti di riforma, si arrivò a mutare la struttura organizzativa - istituzionale nel 1985: purtroppo erano stati necessari ben trentacinque 35 anni per arrivare a tale compimento.<sup>129</sup>

Tra le tante proposte di riforma, presentate dal secondo dopoguerra in poi, l'unica a farsi largo fu il *Disegno di Legge Ddl governativo SIGNORILE* n° 1.459 del 1984.

Finalmente era stata avanzata una proposta più organica delle precedenti, con l'obiettivo di riconoscere un'autonomia gestionale più marcata: come tale, basilare concetto inteso secondo i più moderni criteri economici dell'imprenditorialità.

Durante il suo iter procedurale il *Ddl SIGNORILE* venne arricchito, strada facendo, da parecchi contributi esterni.

Tra questi contributi, i più importanti furono quelli delle precedenti proposte di riforma sostenute dai parlamentari CALDORO, LA PENNA, BOCCHI, e presentate antecedentemente al 1983.

Il promotore principale della riforma ferroviaria, il *Ministro dei Trasporti* in carica Claudio SIGNORILE, fu sostenuto innanzitutto dal *Partito Socialista Italiano PSI*, suo punto di riferimento nella coalizione governativa; ma soprattutto dalla *Democrazia Cristiana DC*, il più grosso partito politico italiano dell'epoca.

All'interno della Democrazia Cristiana il progetto di riforma, tracciato dal *Ddl SIGNORILE*, era pienamente condiviso dall'Onorevole Ludovico LIGATO, che divenne poi anche il primo *Presidente dell'Ente Pubblico Economico FS*.

E proprio l'onorevole LIGATO, forte di potenti appoggi esterni, fece sentire il suo determinante peso politico all'interno della *Commissione Trasporti* nella *Camera dei Deputati*.<sup>130</sup>

La *Legge dello Stato* n° 210 del 17/Maggio/1985, recependo quasi interamente il *Ddl SIGNORILE*, venne approvata con larga maggioranza dal Parlamento.

Tale Legge era intitolata *Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato*: venne poi pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale GU* n° 126 del 30/Maggio/1985.<sup>131</sup>

---

128. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, op. cit., pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche MEZZANA, op. cit., pp. 1.

129. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, op. cit., pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche MEZZANA, op. cit., pp. 1.

130. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13.

131. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 209.

Il 31/Dicembre/1985 cessò definitivamente la vecchia gestione dell'Amministrazione Autonoma FS, e contestualmente il nuovo modello istituzionale divenne operativo a partire dal 01/Gennaio/1986.<sup>132</sup>

L'Amministrazione Autonoma FS si trasformò in Ente Pubblico Economico delle Ferrovie dello Stato, attuando una netta trasformazione del precedente status giuridico.<sup>133</sup>

La Legge n° 210/1985 si conformava coerentemente alle normative comunitarie in materia di trasporto ferroviario: un inedito sistema ispirato, secondo quanto si evince dall'articolo 2 di tale legge, a nuovi e più consoni principi di economicità ed efficienza.<sup>134</sup>

In virtù di ciò, il nuovo Ente Pubblico Economico FS fu conformato ai basilari principi economici già enucleati dalla *Decisione CEE* n° 327/1975<sup>135</sup>, quali:

- a)) l'autonomia gestionale;
- b)) la distinzione del patrimonio aziendale da quello dello Stato // azionista di appartenenza;
- c)) la presentazione del bilancio aziendale, con una propria contabilità separata da quella dello Stato.<sup>136</sup>

Con la presentazione del *Ddl SIGNORILE* veniva prevista pure la nuova **Disciplina del Trattamento Economico e Giuridico del Personale Ferroviario**: da questo momento, le controversie riguardanti il personale ferroviario ricadevano sotto la competenza della magistratura ordinaria.<sup>137</sup>

Questa innovativa riforma istituzionale fu il primo esempio sostanziale di deregulation in Italia: era infatti la prima volta che un'azienda pubblica veniva trasformata nella moderna forma gestionale di Ente Pubblico Economico.<sup>138</sup>

A questa pionieristica Riforma, seguì poi l'esuberante ondata politica che portò in seguito alla stessa trasformazione istituzionale di altre grandi imprese pubbliche italiane, ovviamente in forte odore di crisi.

---

132. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 70; Sullo stesso argomento Cfr. anche Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

133. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 21.

134. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 70.

135. Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13.

136. FORGHIERI, op. cit., pp. 13.

137. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 209.

138. FORGHIERI, op. cit., pp. 23.

Tra le grosse aziende pubbliche italiane, trasformate subito dopo in Ente Pubblico Economico, figuravano l'*Istituto per la Riconversione Industriale IRI*, l'*Ente Nazionale Idrocarburi ENI*, e l'*Ente Nazionale per l'Energia Elettrica ENEL*.<sup>139</sup>

### ***5.5.1. La Legge dello Stato n° 210/1985: il traghettamento delle Ferrovie dello Stato, dalla sfera pubblica a quella privata.***

Con la nuova Legge di riforma bisognava traghettare le Ferrovie dello Stato, nel modo meno traumatico possibile, dalla sfera del *Diritto Amministrativo* (tipica delle aziende pubbliche), a quella del *Diritto Civile*, e più specificatamente del *Diritto Commerciale* (tipica delle aziende private).

Operando questo traghettamento, secondo le premesse più ottimistiche, lo Stato doveva assumere un ruolo più consapevole nell'economia di mercato.<sup>140</sup>

Con l'aggancio agli inediti criteri civilisti, si dovevano regolare tutti gli aspetti inerenti alla classica vita aziendale, quali:

- a) l'aspetto patrimoniale;
- b) l'aspetto contabile;
- c) l'aspetto contrattuale;
- d) e soprattutto la delicata sfera sindacale.<sup>141</sup>

Pertanto, l'*Ente Pubblico Economico FS* fu dotato di *personalità giuridica* propria, di *autonomia patrimoniale*, di *autonomia contabile*, e di *autonomia finanziaria*.

Per queste sue peculiari caratteristiche, il nuovo Ente era così soggetto alla disciplina prevista nel *Titolo V° del Codice Civile*, all'articolo 1.<sup>142</sup>

La Legge n° 210/1985 disciplinava anche le nuove relazioni sindacali, da intrattenere con la controparte: queste ultime dovevano essere conformate ai principi di correttezza e di imparzialità, stabiliti dallo *Statuto dei Lavoratori*<sup>143</sup>, in piena armonia con i principi dell'autoregolamentazione della conflittualità.<sup>144</sup>

---

139. FORGHIERI, op. cit., pp. 13.

140. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 71.

141. E' la sfera riguardante sia i "rapporti intercorrenti" fra l'azienda e/con il personale, che le "contrattazioni di lavoro".

142. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 2.

143. Vale a dire, dalla "Legge dello Stato" n° 300 del 20/Maggio/1970.

144. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 2.

Questo passaggio non indolore significava, secondo l'allora *Ministro dei Trasporti* On. SIGNORILE, un modo più evoluto di ragionare nel contesto dei servizi pubblici.

Un primo inedito aspetto della riforma riguardava la mutazione del *Rapporto di Lavoro* del personale ferroviario: si passava da uno statico rapporto di lavoro di tipo pubblico, alla logica privatistica legata al concetto di produttività.

In questo modo, il rapporto di lavoro veniva regolato strettamente su base *Contrattuale Collettiva ed Individuale*.<sup>145</sup>

Questo significava fare emergere il concetto di un'azienda (seppur in mano pubblica) erogatrice di servizi, comportandosi però secondo la logica privatistica: e quindi, un'azienda con un ruolo attivo nella società economica e politica.

In definitiva, bisognava abbandonare la staticità tipica di un'impresa pubblica, rivolta solamente al puro assistenzialismo, e legata strenuamente a tariffe politiche distorte e imposte: un'azienda sostanzialmente soffocata da ogni scelta innovatrice.

Era necessario abbandonare questo ruolo passivo, che aveva il solo risultato di produrre pesanti deficit aziendali.<sup>146</sup>

Il cambiamento veniva imbastito comunque, anche in mancanza della piena convergenza riformista da parte di tutti gli attori in gioco: tale convergenza doveva invece essere tracciata prioritariamente, a partire dalle linee guida impartite dalle normative comunitarie.<sup>147</sup>

Con queste doverose premesse, si doveva parlare quindi solo e semplicemente, nella realtà, di una riforma parziale.

### ***5.5.2. La legge n° 210/1985, anticipatrice della Direttiva CEE n° 440/1991. La transizione della titolarità della Rete Ferroviaria e del Servizio di Trasporto, sotto il diretto controllo del nuovo Ente Pubblico Economico FS***

La Legge n° 210/1985 precedette di ben sei (6) anni i contenuti innovativi dettati dalla *Direttiva CEE* n° 440/1991: vale a dire, la *Separazione Contabile - Gestionale* tra il *gestore dell'Infrastruttura* e il *gestore del Servizio di Trasporto*.

Nelle pieghe della Legge dello Stato n° 210/1985, i principi ispiratori della *Direttiva CEE* n° 440/1991 erano già ben enucleati: quasi si fosse a previsione di un'altra imminente riforma.

---

145. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 2.

146. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23.

147. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 21.

Tutto ciò si evinceva chiaramente dal contenuto dell'articolo 2, comma 1 (alla lettera a): riferendosi alla *titolarità dell'attività del trasporto ferroviario*, spettante di diritto al nuovo Ente Pubblico Economico.

Ma anche, nei riferimenti precisi elencati all'articolo 1 e 15 della stessa Legge: in forza di tale asserzione, la *titolarità della rete ferroviaria* era assegnata d'ufficio al nuovo Ente Pubblico Economico.<sup>148</sup>

Con queste due premesse giuridiche, la *Legge dello Stato* n° 210/1985 disponeva così che il nuovo Ente Pubblico Economico FS accentrasse, sotto di sé, sia la titolarità della rete ferroviaria, che la titolarità della gestione del servizio ferroviario.<sup>149</sup>

Prima della riforma istituzionale, invece, la titolarità di questi due (2) *beni del tutto particolari*<sup>150</sup> era direttamente accentrata sotto le mani dello Stato.

Infatti, in precedenza, l'Amministrazione Autonoma FS era solamente consegnataria di tali beni, ed agiva solamente in ragione della virtù strumentale di questi.

Pertanto, i due *beni* in questione erano *di dominio pubblico*: e quindi *considerati demaniali*, alla stregua di quanto precisato nella puntuale elencazione del *Codice Civile*, ivi all'articolo n° 822.

Secondo il *Codice Civile*, il *regime demaniale* era considerato tale in ragione di particolari esigenze della difesa nazionale e dello sviluppo economico.

La riforma istituzionale attuata dalla *Legge dello Stato* n° 210/1985 spostava la titolarità di questi due (2) particolari beni, considerati precedentemente demaniali, nelle mani del nuovo Ente Pubblico Economico FS.

Con la transizione della titolarità, preordinata in forza di legge (*ex lege*), si ebbe così una sorta di *sdemanializzazione* dei due suddetti particolari beni.<sup>151</sup>

In definitiva, la Legge di riforma n° 210/1985, attribuendo la piena disponibilità di questi due (2) beni all'Ente Pubblico Economico FS, ne sottopone poi tutta la relativa disciplina alle comuni regole stabilite dal *Diritto Privato*.<sup>152</sup>

---

148. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 70.

149. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 71.

150. Vale a dire l'"Attività del trasporto ferroviario", e la "Rete ferroviaria".

151. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 71.

152. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., 71.

### **5.5.3. L'analisi del contenuto normativo della Legge dello Stato n° 210/1985**

Diventa ora necessario analizzare il contenuto normativo della Legge dello Stato n° 210/1985: il dettato di tale legge è composto da ben ventisette (27) articoli.

#### **Articolo 1**

All'Articolo 1 veniva denotata la particolare personalità giuridica del nuovo Ente: e, al contempo, garantita la sua *triplice Autonomia Patrimoniale, Contabile, e Finanziaria*.<sup>153</sup>

Su queste particolari garanzie doveva vigilare, nelle vesti di controllore a tutela dello Stato, il *Ministero dei Trasporti*.<sup>154</sup>

#### **Articolo 3**

Se da un lato l'Ente pubblico economico era posto sotto le ali del *Ministero dei Trasporti* nella sua *funzione di vigilanza*; dall'altra parte, però, il nuovo Ente non ne era affatto sottomesso alla sua stretta dipendenza.

Con la particolare funzione di vigilanza, spettava direttamente al Ministro dei Trasporti, secondo il dettato dell'articolo 3, individuare gli obiettivi di gestione e, al contempo, vigilare sul percorso intrapreso dalla dirigenza aziendale per poter raggiungere codesti obiettivi.

Il Ministro dei Trasporti approvava anche il bilancio aziendale; ed inoltre, effettuava un attento controllo sull'assunzione di eventuali nuove partecipazioni e dismissioni da parte dell'Ente Pubblico Economico FS.

Spettava sempre al *Ministro dei Trasporti* indire la procedura di scioglimento del *Consiglio di Amministrazione CdA*.

Così pure, successivamente all'insediamento del nuovo CdA, e comunque fra gli eletti in questo organismo, spettava alla sua persona designare direttamente il *Presidente dell'Ente Pubblico Economico FS*.<sup>155</sup>

#### **Articolo 4**

All'articolo 4, della Legge di riforma n° 210/1985, venivano espressamente menzionati i *quattro (4) organi gestionali* del nuovo Ente Pubblico Economico, vale a dire:

- a) il Presidente;
- b) il Direttore Generale;
- c) il Consiglio di Amministrazione CdA, che era l'organo responsabile della gestione aziendale;

---

153. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 71.

154. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 209.

155. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 71.



d)) il Collegio dei Revisori dei conti (in stretta analogia ad un'impresa privata, esso rappresentava il relativo Collegio Sindacale).<sup>156</sup>

#### **Articolo 7**

All'articolo 7 (punto 12) venivano indicati chiaramente i *compiti dei vari organi* del nuovo Ente Pubblico Economico FS.<sup>157</sup>

Il nuovo Consiglio di Amministrazione CdA era formato da undici (11) membri interni, così ripartiti:

- a)) dal Presidente (1);
- b)) da sette (7) Consiglieri, scelti esclusivamente tra persone competenti in materia di trasporto;
- c)) da un (1) Rappresentante della Ragioneria Generale dello Stato;
- d)) da un (1) Rappresentante dello Stato Maggiore dell'Esercito;
- e)) infine, da un (1) Avvocato dello Stato.

Il *Consiglio di Amministrazione CdA* durava in carica al massimo cinque (5) anni.

I membri interni del CdA potevano essere eletti per una sola volta, e non riconfermati in una eventuale nuova sessione.

Ciò significava che anche i membri interni potevano durare al massimo cinque (5) anni: e quindi, al pari di una sola sessione del CdA.<sup>158</sup>

Anche i controlli effettuati sull'attività gestionale dell'azienda ferroviaria adesso erano ampliati, dopo l'attuazione della riforma.<sup>159</sup>

Infatti, i controlli sull'attività gestionale erano ora esercitati, nell'ambito delle rispettive competenze, dalla *Corte dei Conti*<sup>160</sup> e dal *Collegio dei Revisori dei Conti*.<sup>161</sup>

#### ***5.5.4. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS: imposizione tariffaria, diversificata per il Trasporto Merci e Viaggiatori***

Notevoli mutazioni avvennero sotto il profilo dell'imposizione tariffaria, attuabile dall'Ente Pubblico Economico FS.

---

156. GUADAGNO, op. cit., pp. 209; Sullo stesso argomento Cfr. anche Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23.

157. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 209.

158. FORGHIERI, op. cit., pp. 23.

159. FORGHIERI, op. cit., pp. 23.

160. Sono i controlli tipici effettuati da questa istituzione per tutti gli enti sovvenzionati dallo Stato, o anche dotati di potere tariffario come nel caso dell'Ente Pubblico Economico FS".

161. Come nel caso dei controlli tipici effettuati nella attività gestionale delle imprese private.

Tra l'altro, numerosi elementi di svolta furono attinti anche dal *Regolamento CEE* n° 1.107 del 04/Giugno/1970, in tema di gettito tariffario.

Secondo la nuova Legge di riforma, si faceva ora una netta distinzione tra le tariffe da applicarsi per il trasporto viaggiatori, rispetto a quelle del trasporto merci.<sup>162</sup>

L'Ente Pubblico Economico FS, esclusivamente per il trasporto merci, aveva piena libertà di determinazione, sia per le tariffe internazionali che per quelle nazionali.

L'azienda, invece, per il solo trasporto viaggiatori poteva determinare liberamente solo le tariffe internazionali.

A riguardo del trasporto viaggiatori, le tariffe da applicarsi invece a livello nazionale dovevano essere configurate in piena intesa dal *Ministro dei Trasporti*, di concerto con il *Ministro del Tesoro* e con il *Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica*.<sup>163</sup>

Proprio a questo proposito, secondo la *Legge dello Stato* n° 210/1985, la deliberazione delle tariffe operata dal CdA doveva avvenire in piena sintonia con quanto previsto dalle Normative Comunitarie di competenza.<sup>164</sup>

Una volta deliberate, le tariffe ferroviarie dovevano poi essere approvate definitivamente con un apposito *Decreto Ministeriale* di conferma.<sup>165</sup>

#### ***5.5.5. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS: la redazione del nuovo Sistema Contabile, conformato pienamente ai principi privatistici***

Con la mutazione organizzativa orientata verso una connotazione di tipo civilista, doveva ora inserirsi anche un adeguato ed efficiente *Sistema di Contabilità*.

Doveva così esserci una coerente transizione da un sistema basato sugli stretti e impersonali principi della *Contabilità di Stato* (ancorata saldamente al *Diritto Amministrativo*), a un sistema contabile basato invece sui principi privatistici del *Diritto Civile*.<sup>166</sup>

Per questo motivo, all'articolo 17 della Legge di riforma n° 210/1985, veniva disciplinata la nuova struttura da adottarsi nella redazione del bilancio per le imprese ferroviarie pubbliche:

---

162. FORGHIERI, op. cit., pp. 23.

163. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23.

164. Si tratta dei "Regolamenti CEE" n° 1.191 e n° 1.192 entrambi emanati in data 26/Giugno/1969, e del "Regolamento CEE" n° 1.107 del 04/Giugno/1970.

165. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 71.

166. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 218.

tale schema era stato conformato secondo le indicazioni previste dai *Regolamenti CEE* n° 1.191 e n° 1.192, entrambi emanati in data 26/Giugno/1969.

Ed inoltre, come detto in precedenza, il nuovo sistema di contabilità aziendale doveva attenersi scrupolosamente anche ai principi stabiliti dalla *Decisione CEE* n° 327/1975.<sup>167</sup>

Il nuovo sistema di contabilità adottato dal nuovo Ente si basava, oltre che sul modello tradizionale previsto dal *Codice Civile*, anche sulle nuove *Norme Giuridiche* emanate appositamente dalla *Legge dello Stato* n° 216 del 07/Giugno/1974<sup>168</sup>, in tema di *Bilancio delle Società*.<sup>169</sup>

Sostanzialmente, si possono così riassumere le grosse novità a riguardo della presentazione del *Bilancio Aziendale* dell'*Ente Pubblico Economico FS*.

Innanzitutto, secondo quanto stabilito puntualmente dal *Codice Civile*, vi era ora l'obbligatorietà della redazione e presentazione anche del *Bilancio Preventivo*, oltre che del classico *Bilancio Consuntivo aziendale*.

Questa procedura mutuata dalle imprese private, seppur teoricamente corretta e trasparente, era però in realtà legata alla farraginoso ed estenuante dinamica parlamentare dell'approvazione del *Bilancio dello Stato*.<sup>170</sup>

Nel *Bilancio aziendale* si doveva tassativamente operare la *distinzione patrimoniale* dell'azienda Ferrovie dello Stato, rispetto a quella dello Stato.<sup>171</sup>

Nella nuova *struttura del Bilancio* dell'Ente Pubblico Economico FS si dovevano menzionare esplicitamente, oltre al *gettito tariffario*, anche le *apposite compensazioni* dovute in ottemperanza agli *Obblighi di Servizio Pubblico*: secondo quanto previsto dall'articolo 18 della Legge di riforma n° 210/1985.

Nella redazione del *Bilancio* andavano enumerati anche gli *appositi contributi* destinati alla ricerca e sviluppo.

E così pure, andavano elencati anche gli *appositi contributi* previsti, dalla *Decisione CEE* n° 327/1975, in materia di nuovi investimenti.

E, per finire, nella nuova struttura del *Bilancio aziendale* si dovevano riportare anche tutti i *contributi ricevuti dall'Ente*, in virtù di apposite sovvenzioni straordinarie.<sup>172</sup>

---

167. GUADAGNO, op. cit., pp. 218.

168. La "Legge" n° 216/1974 modificò, e anche aggiunse, numerosi articoli al "Codice Civile" in tema di "bilancio aziendale".

169. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 218.

170 E' a tutti noto il biblico iter burocratico della "Legge Finanziaria", con la apposita previsione delle "Entrate" e delle "Uscite".

171. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23.

In definitiva il nuovo sistema contabile, ispirato pienamente ai principi privatistici, dovette essere attuato in simultanea con la creazione di *tre nuovi sottoinsiemi di tipo contabile*, vale a dire:

- a)) la Contabilità Generale;
- b)) la Contabilità Analitica;
- c)) il relativo Controllo Finanziario.<sup>173</sup>

Analizziamo queste tre scritture contabili.

La *Contabilità Generale* rappresenta la scrittura classica del bilancio, esperita per rilevare i costi e i ricavi, a secondo della propria natura.<sup>174</sup>

La *Contabilità Analitica CoAn* è un'apposita contabilità, esperita allo scopo di confrontare e analizzare pedissequamente le previsioni e i risultati aziendali.

La *CoAn* rappresenta praticamente il sistema del controllo del budget.

Per questa operazione contabile, era necessario rilevare analiticamente le apposite *fonti di Spesa* distinte per *Apposita destinazione*: attribuendo minuziosamente, a queste spese, i relativi *Centri di responsabilità*.

In questa analisi, si rilevava la *tracciabilità delle spese*: e cioè, il percorso dall'iniziale processo di decisione, al finale processo di destinazione delle uscite di spesa.<sup>175</sup>

L'ultimo sistema contabile, attuato dal nuovo Ente Pubblico Economico FS, era rappresentato dal *Controllo Finanziario*.

Questo sistema contabile imponeva il controllo finanziario sulla spesa effettuata: esso fu attuato, e con discreto successo, durante la fase di transizione istituzionale nel nuovo Ente Pubblico Economico FS.<sup>176</sup>

#### ***5.5.6. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS: la nomina dei nuovi vertici aziendali***

Nella Legge n° 210 del 17/Maggio/1985, all'articolo 26, veniva previsto l'insediamento del CdA dell'Ente Pubblico Economico FS entro tre (3) mesi dall'entrata in vigore della presente: tale operazione doveva venire attuata, a rigor di logica, entro il mese di Agosto/1985.

---

172. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 71.

173. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 219.

174. GUADAGNO, op. cit., pp. 219.

175. GUADAGNO, op. cit., pp. 219.

176. GUADAGNO, op. cit., pp. 219.

Sempre nella suddetta Legge veniva previsto l'inizio del nuovo corso aziendale, a decorrere dal successivo 01/Gennaio/1986.<sup>177</sup>

Una volta insediato il nuovo CdA, venne nominato, nella carica di *Presidente* dell'Ente Pubblico Economico FS, l'On. Dr. Lodovico LIGATO, di area politica della *Democrazia Cristiana*.

A cui seguì la nomina del *Presidente* del *Collegio dei Revisori dei Conti*, nella figura del dottor Mario ANIELLO.

Ed infine, venne nominato come nuovo *Direttore Generale* dell'Ente Pubblico Economico FS il dottor Giovanni COLETTI.<sup>178</sup>

Tra l'altro, COLETTI fu anche il *Direttore Generale* uscente (e ultimo in carica) dell'Amministrazione Autonoma FS: seppur per i pochi mesi della fase finale.<sup>179</sup>

Quindi nel terzo quadrimestre dell'anno 1985, coesistevano in simbiosi due particolari e curiosi organismi aziendali: da una parte l'Amministrazione Autonoma FS uscente, e dall'altra parte il nuovo Ente Pubblico Economico FS.

Questi due particolari organismi, nella delicata fase di transizione, erano retti in segno di continuità, come detto sopra, dal medesimo *Direttore Generale* COLETTI.<sup>180</sup>

#### *5.5.6.1. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS. Prime deliberazioni del nuovo CdA, sullo studio di fattibilità del sistema ferroviario italiano ad AV // AC*

Tra i nuovi e più importanti provvedimenti dirigenziali, va menzionata l'importantissima *Deliberazione del CdA* n° 4 del 16/Gennaio/1986.

Tale delibera, per prima, pose le basi normative del *Sistema Alta Velocità AV // Alta Capacità AC* in Italia.

Tale rivoluzionario sistema trasportistico consisteva di un reticolo ferroviario, da realizzarsi con l'impiego di tecnologie ad altissimo livello, in grado di collegare velocemente la capitale amministrativa (Roma) e la capitale economica (Milano) fra di loro, e con il resto del paese.

Iniziava così l'avventura faraonica dell'avveniristica “**T ferroviaria**” italiana, in quanto reticolo conformato a sembianza: questa comprendeva la linea ferroviaria trasversale OVEST

---

177. GUADAGNO, op. cit., pp. 209.

178. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 209.

179. GUADAGNO, op. cit., pp. 209.

180. GUADAGNO, op. cit., pp. 210.

- EST da Torino a Venezia; intersecata a Milano dalla linea ferroviaria longitudinale NORD - SUD da Milano a Salerno.

Sempre a riguardo del Sistema AV // AC, venne poi emanata l'importante *Deliberazione del CdA n° 222 del 3/Luglio/1986*: con essa veniva definitivamente approvato lo studio di fattibilità del sistema ferroviario italiano ad AV//AC.<sup>181</sup>

### ***5.5.7. Il nuovo Ente Pubblico Economico FS, e la nuova Macrostruttura Organizzativa del 1986: confronti puntuali con la vecchia struttura amministrativa***

Fino al 1986, durante la breve transizione istituzionale, la struttura organizzativa del nuovo Ente Pubblico Economico FS rimase praticamente la stessa della vecchia Amministrazione Autonoma FS.

Ed infatti, i vecchi Servizi Centrali erano precedentemente in numero di tredici (13): e tali restarono anche con la nuova organizzazione.

All'interno dei nuovi *Servizi Centrali*, durante il passaggio istituzionale, furono riconvogliati però anche il *Centro Elettronico Unificato CEU*, e il *Settore Navigazione*.

A livello territoriale, nel vecchio sistema le *Direzioni Compartimentali* erano in numero di quindici (15): e tali rimasero anche dopo con la nuova organizzazione.

Ed anche le cinque (5) *Unità Speciali* transitarono nel nuovo palinsesto.

Nel nuovo *Ente Pubblico Economico FS* però, oltre al *Direttore Generale*, erano anche presenti ben quattro (4) *Vice - Direttori Generali Aggiunti*.<sup>182</sup>

Dopo questo breve passaggio di consegne, veniva finalmente ridefinita nel Settembre/1986 la nuova *Macrostruttura Organizzativa* interna dell'Ente Pubblico Economico FS (*Vedi Organigramma n°4 alla fine del presente Cap. V, a pag. 359*).

Nella vecchia Amministrazione Autonoma FS la macrostruttura era disegnata secondo il classico modello di *Organizzazione Funzionale* strutturata ad albero, con *l'integrazione verticale* (gerarchica interna) per ogni funzione: e quindi una struttura sviluppata prioritariamente in senso verticale.<sup>183</sup>

Contemporaneamente però, tale vecchia Macrostruttura Organizzativa Funzionale era anche sviluppata secondo un'*opportuna integrazione orizzontale*, decentrata sul territorio (quindi

---

181. GUADAGNO, op. cit., pp. 211.

182. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 210.

183 Vale a dire un'articolazione a "Livello di Funzioni".

intersecata da linee in senso orizzontale), in modo tale da essere articolata schematicamente su tre (3) livelli:<sup>184</sup>

a)) a Livello Generale Centrale (con i Dipartimenti Centrali e relative Direzioni Centrali, presenti a Roma);

b)) a Livello Compartimentale (con le Direzioni Compartimentali in numero di quindici (15), ereditate e mantenute dal vecchio sistema, e ricomprendenti le macro-zone);

c)) a Livello Territoriale (con gli Impianti di Produzione sparsi capillarmente sul territorio, e ivi già esistenti).<sup>185</sup>

### **Nuova Piramide Organizzativa**

#### **a)) Livello Generale Centrale della Piramide organizzativa**

Analizziamo la punta della nuova piramide organizzativa, e cioè il *Livello Generale Centrale*. Con il nuovo Ente Pubblico Economico FS, a Livello Generale Centrale, la vecchia Macrostruttura Organizzativa Funzionale veniva ridisegnata in modo tale da essere articolata su sei (6) nuovi Dipartimenti Centrali.

Questi ultimi sorsero dalle ceneri degli originari e storici dieci (10) Servizi Centrali dell' ex Amministrazione Autonoma FS, organizzati secondo il modello Piramidale Gerarchico (ad integrazione verticale): quindi, con la transizione avveniva un notevole accentramento nella gestione aziendale.<sup>186</sup>

A loro volta, i sei (6) nuovi Dipartimenti Centrali (cioè, le varie Funzioni) vennero singolarmente integrati verticalmente al proprio interno in: Direzioni Centrali.

A questa ultima regola, venivano comunque fatte delle deroghe: vi erano infatti, in compresenza, altre cinque (5) Direzioni Centrali completamente svincolate da qualsiasi Dipartimento Centrale di appartenenza.

I nuovi sei (6) Dipartimenti Centrali svolgevano le funzioni loro assegnate, espletando le seguenti attività interne di:

a) indirizzo;

b) pianificazione;

---

184. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 2.

185. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 212.

186. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

c) verifica.

I sei (6) nuovi Dipartimenti Centrali erano nell'ordine<sup>187</sup>:

**1)) *Dipartimento Produzione***: esso provvedeva alla produzione del servizio di trasporto.

Al suo interno, tale Dipartimento era poi articolato in altre dieci (10) Direzioni Centrali, che erano nell'ordine:

1a) Direzione Centrale pianificazione e controllo della produzione;

1b) Direzione Centrale sviluppo operativo;

1c) Direzione Centrale programmazione treni merci;

1d) Direzione Centrale programmazione treni viaggiatori;

1e) Direzione Centrale esercizio;

1f) Direzione Centrale navigazione;

1g) Direzione Centrale manutenzione infrastrutture;

1h) Direzione Centrale manutenzione corrente rotabili;

1i) Direzione Centrale logistica;

1j) Direzione Centrale acquisto materiali tecnologici.<sup>188</sup>

**2)) *Dipartimento Promozione e Vendita***: esso aveva il compito di coordinare tutte le attività di ricerca di mercato, di promozione, e di vendita del prodotto – trasporto.

Al suo interno, tale Dipartimento era poi articolato in altre quattro (4) Direzioni Centrali, che erano nell'ordine:

2a) Direzione Centrale pianificazione;

2b) Direzione Centrale trasporto intermodale merci;

2c) Direzione Centrale merci;

2d) Direzione Centrale viaggiatori.

**3)) *Dipartimento Potenziamento e Sviluppo***: esso riunificava tutte le attività legate alla realizzazione, al potenziamento delle infrastrutture, all'acquisizione e alla gestione del materiale rotabile, navigante, e ai relativi sistemi di mantenimento.

Inoltre esso provvedeva all'innovazione delle ferrovie e di tutto l'indotto connesso al territorio circostante e alla globalità del sistema dei trasporti.

---

187. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, op. cit., pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche MEZZANA, op. cit., pp. 1.

188. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 212.



Al suo interno, tale Dipartimento era poi articolato in altre undici (11) Direzioni Centrali, che erano nell'ordine:

- 3a) Direzione Centrale infrastrutture e sistemi di trasporto;
- 3b) Direzione Centrale materiale rotabile;
- 3c) Direzione Centrale sede corpo stradale;
- 3d) Direzione Centrale geologia e geotecnica;
- 3e) Direzione Centrale edifici civili, industriali, e impianti;
- 3f) Direzione Centrale comunicazioni, trasmissione delle informazioni, e telematica;
- 3g) Direzione Centrale segnalamento;
- 3h) Direzione Centrale energia, e alimentazione;
- 3i) Direzione Centrale officine nazionali rotabili;
- 3j) Direzione Centrale acquisto materiali di uso comune;
- 3k) Direzione Centrale unità per progetti speciali.

**4)) *Dipartimento Organizzazione:*** esso collegava tutte le attività legate all'acquisto e alla gestione delle risorse umane, organizzative, informative, e di tutte le altre ad esse connesse o strumentali.

Al suo interno, tale Dipartimento era poi articolato in altre sei (6) Direzioni Centrali, che erano nell'ordine.

- 4a) Direzione Centrale sviluppo organizzativo;
- 4b) Direzione Centrale gestione dirigenti, e quadri;
- 4c) Direzione Centrale risorse umane;
- 4d) Direzione Centrale relazioni industriali;
- 4e) Direzione Centrale formazione del personale;
- 4f) Direzione Centrale affari generali e sociali.<sup>189</sup>

**5)) *Dipartimento Finanze e Patrimonio:*** esso riuniva tutto l'insieme delle attività rivolte all'acquisto, allo sviluppo, e alla gestione delle risorse finanziarie, delle risorse patrimoniali, e delle risorse di partecipazione azionarie.

Al suo interno, tale Dipartimento era poi articolato in altre tre (3) Direzioni Centrali, che erano nell'ordine:

- 5a) Direzione Centrale partecipazioni, nuove iniziative, ed associazioni;

---

189. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 213.

5b) Direzione Centrale gestione finanziaria;

5c) Direzione Centrale gestione patrimonio.

6) *Dipartimento Controllo di Gestione e Ispettorato*: esso riuniva tutte quelle attività rivolte al controllo gestionale.

Inoltre, attraverso la funzione di ispettorato, esso vigilava sull'efficacia effettiva di tutte le apposite attività predisposte per l'attuazione dei programmi dell'ente.

Al suo interno tale Dipartimento era poi articolato in altre tre (3) Direzioni Centrali, che erano nell'ordine:

6a) Direzione Centrale programmazione e controllo;

6b) Direzione Centrale contabilità analitica;

6c) Direzione Centrale amministrazione e ispettorato.

7) *Direzioni Centrali svincolate*: esse erano del tutto indipendenti da qualsiasi appartenenza ad alcun Dipartimento Centrale.

Tali Direzioni Centrali, in numero di cinque (5), erano nell'ordine:

7a) Direzione Centrale Pianificazione e Coordinamento strategico;

7b) Direzione Centrale Affari Legali;

7c) Direzione Centrale Alta Velocità;

7d) Direzione Centrale Informatica;

7e) Direzione Centrale Istituto Sperimentale.<sup>190</sup>

Con questa nuova struttura organizzativa gestionale ora le *Norme interne di Servizio*, necessarie per il funzionamento della burocrazia aziendale, potevano essere emanate e/o modificate direttamente dal *Consiglio di Amministrazione CdA* dell'Ente Pubblico Economico FS: consentendo così uno sveltimento consistente nei tempi di attuazione.

Prima della riforma, invece, si dovevano emanare specifiche *Disposizioni di Legge*, dedicate ad uopo: con ulteriori lungaggini burocratiche, affinché potessero estrinsecare i loro effetti.<sup>191</sup>

Con la nuova *Macro-struttura organizzativa* si consumava una rivoluzione nell'organizzazione piramidale della vecchia Amministrazione Autonoma FS.

---

190. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 214.

191. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 23.

Nella nuova organizzazione si pretendeva una più ampia e moderna conoscenza e professionalità da parte della nuova dirigenza aziendale: quindi una nuova mentalità aziendale che la vecchia classe dirigente, subentrata di diritto durante la transizione istituzionale, non possedeva affatto.

La nuova struttura era certamente più aperta all'esterno, perché nuove e molteplici erano le avvincenti missioni verso cui era rivolta.<sup>192</sup>

Per rincorrere queste nuove missioni era però necessario attingere a forze dirigenziali nuove, libere dai molti pregiudizi del passato: quindi necessitava una nuova mentalità.

Anche se non era esplicitato chiaramente nel contenuto della Legge di riforma, dopo l'instaurazione della nuova dirigenza aziendale era necessario che il vecchio management lasciasse definitivamente il passo, per una supposta mentalità obsoleta.

Vennero perciò incoraggiate le fuoriuscite del vecchio personale dall'azienda: anche perché, a questo punto, demotivato dall'avventato corso intrapreso dalla nuova dirigenza.<sup>193</sup>

#### ***5.5.8. Le aspettative eccessivamente ottimistiche, riposte con il nuovo corso aziendale. La strombazzata Autonomia Gestionale, stravolta dall'imperterrita egemonia della classe politica***

La lottizzazione politica, estesa diffusamente sul territorio tramite le clientele elettorali, rappresentò l'elemento preponderante del periodo politico della *1° Repubblica Italiana*.

L'ipocrisia della classe politica, sempre più ammanicata negli affari ferroviari, compromise ancora di più, negli anni a venire, la già precaria gestione del trasporto ferroviario italiano.

Proprio per questo segno di rottura rispetto al passato, la ventata riformista ingenerò delle aspettative esagerate: la realtà dei fatti, invece, vanificò queste speranze.<sup>194</sup>

Il principale fautore della riforma, l'allora *Ministro dei Trasporti* SIGNORILE, aveva avuto propositi eccessivamente ottimistici, a riguardo.<sup>195</sup>

Dal 1/Gennaio/1986 l'Ente Pubblico Economico FS diede inizio al suo corso, ereditando l'ingestibile carrozzone dell'Amministrazione Autonoma FS.

---

192. GUADAGNO, op. cit., pp. 214.

193. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 214.

194. La riforma fu ampiamente caldeggiata da vari settori della società economica e politica del paese.

195. Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13; Sullo stesso argomento Cfr. anche Giovanni COLETTI, *Storia di una riforma*; Sullo stesso argomento Cfr. anche Italo BRIANO, *Storia delle ferrovie in Italia*, 1° ÷ 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977, pp. ??.

Con la riforma ferroviaria si assistette, nonostante i buoni intenti riposti, ad un aumento dell'interferenza politica nella gestione degli affari ferroviari: cosa che prima passava in secondo piano, in quanto della vita aziendale se ne occupava prettamente il Ministro dei Trasporti, con la sua opera mediatrice.

Sia durante che dopo la transizione istituzionale, le Ferrovie dello Stato continuarono ad essere lottizzate selvaggiamente, seguendo la moda già allora in voga nella società italiana della 1° Repubblica: d'altronde, tutti i partiti politici italiani furono concordi per partecipare a questa ghiotta spartizione ferroviaria.<sup>196</sup>

La tanto strombazzata autonomia gestionale era pertanto prettamente teorica, in quanto il nuovo Ente Pubblico Economico FS ricadeva ancora sotto la stretta egida del *Ministero dei Trasporti*: sia dal punto di vista amministrativo interno, che dal punto di vista economico.

La proclamata autonomia cui si faceva riferimento nella Legge di riforma, era infatti solo ed esclusivamente quella rivolta all'organizzazione interna dei servizi viaggiatori e merci, e alla gestione della manutenzione dei mezzi rotabili e per la trazione.<sup>197</sup>

Il nuovo assetto dirigenziale divenne ancor più terreno di conquista da parte delle varie fazioni politiche, con conseguente espansione della lottizzazione.

Ai posti di comando aziendali venivano immessi, in modo coattivo, uomini asserviti dal potere politico, per favorire i vari collegi elettorali di riferimento.<sup>198</sup>

La classe politica volle far così apparire fumosamente all'opinione pubblica che c'era la volontà concreta di risanare l'azienda ferroviaria, contenendo di rimessa la dilagante spesa pubblica: in realtà, tutti gli sforzi vennero concentrati per continuare, in modo occulto, con l'andazzo clientelare di sempre.

A ragione di ciò, continuavano ad affluire, in nome dello sperpero di Stato, gli spropositati *finanziamenti a pioggia*, che tanto successo riscuotevano tra la classe politica.

I politici infatti continuavano a sperperare denaro pubblico per coltivare, in modo collusivo, le clientele elettorali sui propri bacini di riferimento.<sup>199</sup>

---

196. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della Direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13; Sullo stesso argomento Cfr. anche FORGHIERI, op. cit., pp. 13.

197. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

198. Questa è l'osservazione puntuale di Marco PONTI, che è stato più volte consulente del "Ministero dei Trasporti", e tra l'altro presente anche all'epoca della trasformazione istituzionale.

199. FORGHIERI, op. cit., pp. 13.

Con un sistema siffatto, la capacità gestionale veniva drasticamente sempre più messa in ginocchio, per agevolare invece la ricerca di favoritismi e di collusioni tra il potere politico e le imprese private investite dalle commesse pubbliche.<sup>200</sup>

L'esperienza dei tempi recenti dimostrerà come nemmeno l'assetto societario di una azienda pubblica, seppur improntato all'autonomia gestionale tipica di un'impresa privata, sia sufficiente a recidere i legami collusi tra la classe politica e la gestione aziendale interna.<sup>201</sup>

#### ***5.5.9. I cambiamenti gestionali di facciata, intervenuti con la trasformazione istituzionale delle Ferrovie dello Stato. La chiusura burrascosa della Gestione LIGATO***

L'apparente volontà di modernizzazione da parte della classe politica, con lo scopo di accattivarsi il consenso elettorale, fu praticamente rinnegata dai fatti.

Tale riforma non ha praticamente mutato le preesistenti modalità di controllo pubblico nei confronti dell'azienda ferroviaria: l'Ente Pubblico Economico FS acquisiva infatti solo teoricamente l'autonomia gestionale, confermando quanto asserito in precedenza.

Il controllo indiretto sulla gestione dell'Ente Pubblico Economico FS, in particolare sull'attuazione degli investimenti, veniva peraltro mantenuto strettamente sotto l'egida della *Corte dei Conti*: impedendo così, di fatto, al management aziendale di agire autonomamente con scelte strategiche adeguate sul mercato dei trasporti.<sup>202</sup>

Si persisteva a rinnegare, da parte della classe politica, il naturale ruolo dello Stato in veste di *Proprietario//Azionista* dell'azienda pubblica: riversando invece volutamente questo delicato compito, certamente non di sua pertinenza, al management aziendale delle Ferrovie dello Stato.

Questo scambio di ruoli veniva messo in atto ovviamente in funzione degli interessi politici preminenti, chiaramente devianti dal raggiungimento dell'efficienza e dell'efficacia nel sistema ferroviario.

La nuova dirigenza aziendale agiva così imperterrita in funzione permanente di conflitto d'interessi: tra la mera funzione di *azionista // proprietario* dell'impresa (conferitagli

---

200. FORGHIERI, op. cit., pp. 13.

201. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13.

202. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 71.

volutamente e tacitamente dallo Stato) da un lato; e dall'altro, col suo ruolo naturale di *centro decisore* delle scelte strategiche aziendali.<sup>203</sup>

In realtà, il processo di riforma, avviato dal 01/gennaio/1986, ha riguardato l'azienda ferroviaria solamente sotto gli aspetti della natura giuridica e della propria organizzazione interna.

Col senno di poi, la riforma istituzionale ferroviaria non portò ad alcun tangibile mutamento nella struttura organizzativa delle Ferrovie dello Stato, nonostante i cambiamenti annunciati a gran voce.

Dall'inizio gestionale dell'Ente Pubblico Economico FS nel 1986, e fino alla successiva trasformazione in Ente Ferrovie dello Stato SpA nel 1992, vi furono solo dei cambiamenti poco significativi nella gestione aziendale.

Tale processo riformista non ha inciso neanche sul preesistente carattere monopolistico dell'Amministrazione Autonoma FS nel mercato del trasporto ferroviario italiano: monopolio ivi presente già dalla sua istituzione nel 1905.

Anche col nuovo corso, l'azienda continuava sempre ad agire in regime di monopolio pubblico: si continuava così a dribblare gli obiettivi da perseguire, e a scansare le responsabilità operative della dirigenza aziendale.<sup>204</sup>

A conferma di ciò, durante la vigenza del primo Consiglio di Amministrazione CdA del nuovo Ente, operante dal 1985 al 1988 inoltrato, si continuò praticamente ad operare alla stregua della precedente gestione.

Tra l'altro, il mutamento nell'organizzazione interna aziendale non sortì alcun effetto positivo, perché cambiò solamente la struttura dirigenziale.

Questi presunti cambiamenti, non solo non ebbero alcun riscontro positivo nella gestione aziendale ma, anzi, appesantirono ancora di più il perdurante deficit.<sup>205</sup>

Secondo gli ambiziosi intenti prefigurati dal Legislatore, l'azienda doveva iniziare ad operare come una normale impresa commerciale: con la differenza, però, che lo scopo principale era quello di giungere al pareggio di bilancio, anziché al conseguimento di profitto.<sup>206</sup>

---

203. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 71.

204. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13.

205. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

La tanto attesa riforma, tra l'altro, non ha neanche toccato la questione spinosa della Regolazione del mercato del trasporto ferroviario, nel nuovo contesto globale del Mercato Comune Europeo.

Nonostante questi antefatti negativi, l'opinione pubblica aveva avuto comunque, sin dall'inizio, l'impressione che si potesse finalmente invertire di tendenza alla rotta rovinosa delle Ferrovie dello Stato: ma, l'illusione durò veramente poco.<sup>207</sup>

Secondo i conclamati propositi dei riformatori, acquisendo tale rinnovata autonomia gestionale, le Ferrovie dello Stato avrebbero dovuto migliorare l'efficienza e l'economicità aziendale: le cose, purtroppo, ebbero degli epiloghi diversi.

Proprio tra il 1985 e il 1992 (durante la transizione in Ente SpA), i risultati gestionali delle Ferrovie dello Stato peggiorarono vistosamente: contrariamente alle previsioni, aumentò, in questo lasso di tempo, il deficit di bilancio.

Così pure, la stagnazione nella domanda di mobilità continuava a perdurare: con una vistosa tendenza al negativo.

Come se non bastasse, in codesto periodo aumentò vertiginosamente anche il costo del lavoro. Ma anche la leva tariffaria, pur necessitante già da molto tempo di adeguamenti al costo reale della vita, rimaneva praticamente immobile.<sup>208</sup>

Le presunte ventate di novità, dovettero ben presto scontrarsi anche con le tristi e note vicende di cronaca nera, che coinvolsero la nuova dirigenza aziendale delle Ferrovie dello Stato in uno scandalo senza precedenti.

Nella Primavera del 1988, lo *scandalo delle lenzuola d'oro* travolse l'intero vertice aziendale dell'Ente Pubblico Economico FS, costringendo alle dimissioni forzate il suo Presidente Ludovico LIGATO, e l'intero staff gestionale.

Al suo posto venne eletto l'Amministratore Straordinario Mario SCHIMBERNI, proveniente dalla grande industria chimica italiana.<sup>209</sup>

Nel 1992 si trasformò l'Ente in una Società per Azioni, per dare un'ulteriore sterzata al cattivo andamento gestionale già in atto da tempo.

---

206. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 22.

207. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 211.

208. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 22.

209. GUADAGNO, op. cit., pp. 215.

## **5.6. Il commissariamento straordinario dell'Ente Pubblico Economico FS: la Gestione SCHIMBERNI, dal dicembre/1988 al giugno/1990**

Nel 1986, a riforma appena avviata, il bilancio dell'Ente Pubblico Economico FS peggiorò vistosamente: con la stessa tendenza, anche la domanda di mobilità dava segni vistosi di stagnazione.

La situazione instauratasi all'interno dell'Ente Pubblico Economico FS divenne insostenibile, come detto sopra, a causa della sempre maggiore ingerenza politica.

L'apice si toccò quando i nuovi vertici aziendali furono travolti da continui scandali.

Ed ecco che ultimo della serie, lo scandalo delle lenzuola d'oro<sup>210</sup>, prese il sopravvento sulla vita aziendale: nella fatidica data del 25/Novembre/1988 le Ferrovie dello Stato dovettero essere commissariate, dopo la destituzione giudiziaria dell'intera dirigenza aziendale.<sup>211</sup>

A causa degli appalti pilotati, nel settore delle commesse per il rifornimento di materiali di consumo dei vagoni letto e cuccette, sia il Presidente LIGATO, che il *Consiglio di Amministrazione Cda* dell'Ente Pubblico Economico FS, furono costretti alle dimissioni.<sup>212</sup>

In cabina di regia, l'intera classe politica venne coinvolta in questa dolorosa vicenda giudiziaria: dai partiti di coalizione della maggioranza, ma anche a quelli di opposizione.

La spartizione politica, operata con l'arcinoto metodo della *lottizzazione*, era riuscita pienamente a disintegrare il benché minimo buon operato aziendale.<sup>213</sup>

A questo punto la stessa classe politica, rea confessa del misfatto fin lì operato, volle riscattarsi fumosamente, affidando così le cure del *commissariamento aziendale* ad una persona del tutto estranea alla politica: elemento di spicco, che avrebbe dovuto in seguito ritagliarsi giocoforza uno spazio di completa autonomia all'interno dell'Ente.

Per questo motivo, durante il *Governo DE MITA* allora in carica, venne nominato, nel Dicembre/1988, il *Commissario Straordinario* dell'Ente Pubblico Economico FS nella persona del Dottor Mario SCHIMBERNI: un manager proveniente dall'industria privata, e dalla carriera costellata di successi.<sup>214</sup>

SCHIMBERNI era reduce dal grosso successo professionale maturato nell'ambito del problematico e assai complesso risanamento del *Gruppo Chimico MontEdison*, portato a termine in tempi eccezionalmente brevi.

---

210. Le "Ferrovie dello Stato" furono coinvolte in uno scandalo senza precedenti, per i noti fatti di cronaca nera.

211. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 219.

212. Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

213. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

214. GUADAGNO, op. cit., pp. 219.



La libertà d'impresa era sempre stata l'eterna fissazione del manager SCHIMBERNI: da quando, sin da giovane, ebbe le prime esperienze direttive nell'ambito dell'industria privata.<sup>215</sup> Egli tentò con ogni mezzo di trasformare il *Gruppo Chimico MontEdison*<sup>216</sup> in una grande *Public Company*, secondo il modello seguito precedentemente dal *Gruppo Assicurazioni Generali*.<sup>217</sup>

Se tutto fosse andato liscio, con la trasformazione societaria la MontEdison sarebbe diventata, per dimensione, la seconda più grande *Compagnia Pubblica italiana*.

Senonché proprio quest'ultima battaglia fu persa da SCHIMBERNI, a causa della celebre e intricata *scalata finanziaria* della Famiglia FERRUZZI, che tanti strascichi portò nei tribunali giudiziari italiani e nella platea televisiva.<sup>218</sup>

Questa fu comunque la sua ultima esperienza nel settore privato, prima di salpare definitivamente presso il settore pubblico.

Nelle Ferrovie dello Stato SCHIMBERNI resse in carica dal Dicembre/1988, fino al Giugno/1990.<sup>219</sup>

### ***5.6.1. Il rivoluzionario Piano SCHIMBERNI: le tre fondamentali linee guida dell'improcrastinabile risanamento aziendale***

Nonostante SCHIMBERNI sia stato quantitativamente poco in carica, egli riuscì a rivoluzionare le Ferrovie dello Stato come mai era stato fatto in precedenza.<sup>220</sup>

Il *Commissario Straordinario* SCHIMBERNI varò la sua personale riforma gestionale aziendale secondo tre rivoluzionarie linee guida, al fine di operare il risanamento dell'Ente Pubblico Economico FS: il tutto confluì nel famigerato *Piano SCHIMBERNI*.

#### **1° Linea guida**

Come primo obiettivo, vi era quello di far retrocedere le *Organizzazioni Sindacali* dai successi sin lì avuti con l'espansione esorbitante della pianta organica e delle rivendicazioni economiche: era assolutamente necessario rinegoziare, e sgonfiare questa pratica leziosa.

#### **2° Linea guida**

---

215. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

216. Colosso chimico con sede operativa a Milano, in Foro Bonaparte.

217. A questo grande gruppo sarebbe seguita di lì a poco anche la privatizzazione della *TeleCom*.

218. Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

219. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

220. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 219.

Come secondo obiettivo, era assolutamente necessario rinegoziare i contratti con i fornitori esterni, giudicati sin lì troppo esosi, al fine di ricondurre a tetti ragionevoli gli esborsi: l'eccessiva onerosità contrattuale fu infatti, appena in precedenza, all'origine dello scandalo delle lenzuola d'oro.

### **3° Linea guida**

Come terzo obiettivo, era assolutamente necessario ridimensionare e ridisegnare il piano di investimenti dispersivo e inconcludente, introdotto dalla famigerata *Legge dello Stato* n° 17 del 12/Febbraio/1981.<sup>221</sup>

Dopo l'emanazione di questa legge, diventata tristemente famosa a causa degli eccessivi oneri ricaduti sulla collettività, dilagarono gli esosi e sperperanti *investimenti a pioggia*.

Per la realizzazione di queste faraoniche opere pubbliche erano sorti numerosissimi cantieri, operanti a stralci: tutto ciò purtroppo senza arrivare ad alcuna conclusione fattiva di tali lavori, nell'ambito dei tempi ragionevoli stabiliti dai relativi contratti d'opera.<sup>222</sup>

Con tale mutata mentalità, SCHIMBERNI operò decisamente in netta controtendenza rispetto ai suoi predecessori: questi chiari elementi di diversità potevano certamente distinguersi soprattutto nell'ambito della strenua autonomia aziendale da lui operata.

Questo diverso modo di agire verso l'esterno, rispetto al passato, gli dava sicuramente modo di rintuzzare prontamente qualsiasi tentativo di ingerenza della classe politica nei confronti della sua linea gestionale.

SCHIMBERNI è stato sicuramente il miglior Amministratore di sempre che le Ferrovie dello Stato abbiano mai avuto, anche per la lungimiranza strategica con cui ha operato.<sup>223</sup>

Come prima cosa, per dare maggiore incisività alla sua azione, egli scelse personalmente i migliori dirigenti che aveva disponibili nella sede centrale di Roma, e li catapultò sulle varie *Sedi Compartimentali Territoriali*: egli era talmente convinto che un'azienda rispettabile e prestigiosa, per essere tale, doveva essere gestita direttamente sul territorio, per calarsi nella realtà.

Attraverso le rinegoziazioni sindacali, egli riuscì a ristabilire una nuova dialettica nella contrattazione del lavoro, agganciandola direttamente ai criteri economici dell'efficienza e della produttività.

---

221 Trattasi del "Programma Integrativo 1980 – 85", corposo programma di investimenti nel settore ferroviario.

222. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

223. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

Egli riuscì a legare gli aumenti salariali proporzionalmente ad incrementi reali di produttività: prima di lui, cosa del tutto impercorribile.

Questo straordinario risultato fu raggiunto attraverso l'introduzione dei *Contratti Integrativi* di lavoro: in questo modo, egli riuscì ad avviare un sistema di relazioni sindacali molto simile a quelle in atto nel sistema industriale privato.

SCHIMBERNI considerò sostanzialmente l'Ente Pubblico Economico FS alla stregua di una grossa impresa industriale privata, dove la performance aziendale più importante era considerata il *prodotto finale*: nella fattispecie, l'*erogazione del servizio di trasporto ferroviario*.<sup>224</sup>

Queste concezioni erano del tutto inusitate per un ambiente che da sempre viveva in un clima soporifero: dove, cioè, i minimi cambiamenti impiegavano molto tempo prima di divenire operativi ed essere assimilati.

Ragion per cui, questa sua particolare intraprendenza e spregiudicatezza fu vista come fumo negli occhi da molti ambienti politici ed economici.

Sia l'ambiente politico che il sistema sindacale considerarono fuori da ogni ragionevolezza la sua gestione, e addirittura troppo avanti coi tempi: pertanto, vi furono profonde e continue incomprensioni tra le parti, sin dalle fasi iniziali.

Anche in seguito, col successore che lo avvicendò, le rivoluzionarie idee di SCHIMBERNI non furono assimilate e comprese del tutto: tanto è vero che, alla scadenza del suo mandato, le Ferrovie dello Stato tornarono ad essere il carrozzone pubblico di sempre, apparentato nella mala sorte allo stagnante sistema pubblico.<sup>225</sup>

Sul fronte delle relazioni sindacali (in esecuzione alla sua prima *Linea Guida*), il 5/Luglio/1989 venne firmato congiuntamente un nuovo pre-accordo, che sfociò successivamente nella firma del *Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro CCNL 1990 - 1992*: su questo impervio fronte, un grande successo personale.

La stipula definitiva del *CCNL 1990 - 92* venne firmata postuma in data 18/Luglio/1990 (appena dimessosi), con vigenza retroattiva dal 01/Gennaio/1990, con validità fino al 31/Dicembre/1992.

---

224. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

225. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

La linea manageriale di SCHIMBERNI ebbe ampio successo pure sul fronte annoso e irrisolto della rinegoziazione dei contratti con i fornitori (in esecuzione alla sua seconda *Linea Guida*), a riguardo delle varie commesse pubbliche.<sup>226</sup>

Ma sul fronte della sua terza *Linea Guida*, cioè quello del ridimensionamento degli esosi investimenti già stanziati<sup>227</sup>, le cose non presero la piega delineata nel suo ambizioso Piano programmatico.

L'intento del Piano SCHIMBERNI era quello di ridurre alla cifra (seppur già troppo consistente) di 48.000 miliardi di Lire (Lire correnti al 1989) gli esborsi per le opere già cantierizzate con la Legge n° 17/1981.

Nonostante la sostanziosa riduzione di tale esosa cifra, secondo SCHIMBERNI, l'intero ammontare dell'investimento previsto doveva essere direzionato verso gli interventi veramente necessari della rete infrastrutturale.

Tali interventi mirati dovevano essere, sempre secondo SCHIMBERNI, dedicati con urgenza al quadruplicamento della linea ferroviaria da Milano a Bologna, e della linea da Bologna a Firenze.

Si trattava di interventi ormai improcrastinabili, su linee ferroviarie ormai al collasso già da troppo tempo.

Se questi interventi fossero stati compiuti in tempi ragionevoli, sarebbe stato possibile alleviare, con un certo grado di soddisfazione, i problemi di circolazione sulla più importante linea longitudinale del paese, sull'asse fondamentale Nord - Sud.

Il *Piano SCHIMBERNI* venne però rispedito clamorosamente al mittente, ad opera del Ministro dei Trasporti (in carica pro tempore) onorevole Carlo BERNINI, di area democristiana DC, suo nemico giurato da sempre.<sup>228</sup>

### ***5.6.2. Lo sfoltimento del personale ferroviario in eccesso: l'utilizzo sconsigliato degli esodi incentivati su base volontaria***

Sin dal momento del suo ingresso sulla scena, SCHIMBERNI lasciò subito dei segni tangibili: egli infatti iniziò una profonda ristrutturazione dell'azienda, operando prioritariamente una drastica riduzione del personale ferroviario.

---

226. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

227. Opere faraoniche attuate attraverso i *finanziamenti a pioggia*, stabiliti dalla "Legge" n° 17/1981.

228. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

All'uopo, fu elaborato un piano programmatico di prepensionamenti volontari del personale ferroviario, considerato eccedentario in seguito alle mutazioni del contesto economico.

Di concerto con i *Sindacati Confederali* FILT - CGIL – FIT - CISL – UILT - UIL e con il *Sindacato Autonomo* SMA - FISAFS, egli approntò un apposito accordo programmatico, che fu recepito nella *Deliberazione dell'Amministratore Straordinario AS n° 243/AS del 14/Settembre/1989*.

Per attuare tale programma di prepensionamenti furono impiegati i fondi finanziari previsti dalla *Legge dello Stato n° 541 del 24/Dicembre/1988*.<sup>229</sup>

In pochi anni andarono in pensione anticipata, su base volontaria, decine di migliaia di ferrovieri, molti dei quali addirittura in giovane età.

Per questo motivo, le Ferrovie dello Stato persero molte teste pensanti: personale altamente specializzato che non ebbe modo di ritrasmettere, alle generazioni future, quanto sin lì maturato sulla base dell'esperienza professionale.

Questo fu l'inusuale e avventato metodo scelto da SCHIMBERNI per diminuire i costi di esercizio aziendali: certamente un metodo costosissimo per la collettività, che tale dovette sobbarcarsi per molto tempo ancora l'onere di questa sconsiderata operazione di sfoltimento.

SCHIMBERNI mirava ad un forte recupero di produttività, attraverso la contestuale diminuzione del costo unitario del lavoro: i ferrovieri più giovani, rimasti al lavoro, dovettero così pagare lo scotto dei numerosi errori gestionali del passato.<sup>230</sup>

### ***5.6.3. Gli effimeri preparativi di SCHIMBERNI ad un'imminente ed epocale riforma, secondo il modello della Società per Azioni***

In questo nuovo corso dell'Ente Pubblico Economico, in realtà, si stava camuffando alla perfezione l'imminente passaggio istituzionale rivolto verso un nuovo modello organizzativo di tipo societario.<sup>231</sup>

Tra i primi strani presagi di questi ulteriori cambiamenti, verso la fine degli anni '80, in concomitanza con le ultime fasi di vita dell'Ente Pubblico Economico FS, furono elargiti inconsuetamente aumenti salariali per tutti i ferrovieri di ordine e grado: ad una prima vista superficiale, aumenti completamente sganciati dalla logica della produttività.

---

229. Nello specifico, questa era la "Legge Finanziaria 1989".

230. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 219.

231. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

In realtà si trattò di una strategia aziendale ben precisa, tesa a imbonire il consenso dei lavoratori, per traghettarli poi in sordina verso quella che sarebbe stata preannunciata come una nuova riforma di carattere epocale.

Gli aumenti salariali, apparentemente dettati dall'illogicità, erano volti ad ammansire completamente i lavoratori, e soprattutto le loro *Organizzazioni Sindacali*, in un futuro prossimo assai irto di difficoltà.

I ferrovieri, saziati a dovere con queste esche, sarebbero così stati ridotti all'impotenza e incapaci di pensare, di fronte a questi grossi e imminenti cambiamenti.<sup>232</sup>

Infatti, in codesta riforma vi furono degli stravolgimenti organizzativi, mai accaduti in precedenza nella lunga storia delle Ferrovie dello Stato.

Alla fine del 1992 venne puntualmente realizzata un'epocale riforma ferroviaria, operata secondo il modello della *Società per Azioni SpA*.

Anche questo mutamento istituzionale non risolse affatto i problemi di fondo, legati alla scarsa competitività delle Ferrovie dello Stato, nel contesto delle varie modalità di trasporto.<sup>233</sup>

Di questa riforma epocale, sempre preannunciata ma mai concretizzata, si cominciarono ad averne le prime avvisaglie verso la fine degli anni '80.

In realtà, non esisteva un disegno ben preciso: era trapelata solamente notizia, negli ambienti politici ed economici, che l'obiettivo finale riformista sarebbe stato quello della creazione di una Società per Azioni SpA, minimizzando però la questione.

Ma la nuova riorganizzazione in realtà, secondo la nuova formula societaria, avrebbe avuto come conseguenza logica quella di un'immediata e massiccia riduzione del personale ferroviario.

Questo imminente e drammatico futuro scenario provocò immediatamente l'avversione delle *Organizzazioni Sindacali* e dei ferrovieri stessi che, storicamente, sono sempre stati lavoratori ad *altissimo tasso di sindacalizzazione*.<sup>234</sup>

Alla fine di questo percorso minato, le tre *Organizzazioni Sindacali Confederali* CGIL - CISL - UIL (soprattutto la CGIL, il maggior sindacato italiano) dovettero accusare una sconfitta pesantissima, a seguito di questi attacchi effimeri da parte aziendale.

---

232. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

233. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 68.

234. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

La tanto attesa riforma, caldeggiata con tanto vigore da parte sindacale, si rivelò ora inaspettatamente come un boomerang.

Soprattutto la FILT - CGIL perse rapidamente consensi: dalle sue schegge nacquero i *Comitati di Base CoBas*.

I *CoBas* erano gli antesignani dei futuri *Sindacati Autonomi Corporativi*: cioè, sindacati creati strettamente per difendere la Categoria specifica, il mestiere.<sup>235</sup>

Il modo di operare della nuova Dirigenza Aziendale era quindi perfettamente improntato al *modus operandi*, adottato e rispolverato per l'occasione in chiave machiavellica: vale a dire, secondo il pensiero politico del *dividi et impera*.

Questa massima politica fu adottata dalla dirigenza aziendale per spaccare il fronte compatto e numeroso dei ferrovieri, organizzati sindacalmente.

In questo modo, il fronte sindacale fu frantumato per favorire numerose altre sigle sindacali di categoria, con interessi totalmente diversi le une dalle altre.

Dividendo gli interessi dei lavoratori, la Dirigenza Aziendale si trovava di fronte ad avversari minuscoli che, secondo le proprie puntuali previsioni, sarebbero stati messi di fronte all'impotenza e quindi relegati.

Le imminenti riforme avrebbero dovuto trovare così la strada spianata: le cose però non andarono così lisce, e se ne vedranno in seguito le ragioni.<sup>236</sup>

I drastici cambiamenti trovarono poi concreta applicazione, verso la fine degli anni '80, con l'entrata in scena del nuovo *Amministratore Delegato Straordinario* FS dottor Lorenzo NECCI.

#### ***5.6.4. L'abbandono definitivo dell'anacronistico Modello Aziendale Funzionale del 1905 (parzialmente riabilitato con modifiche nel 1986)***

Tra le ultime cose portate a compimento dall'*Amministratore Straordinario* SCHIMBERNI, prima delle sue dimissioni avvenute nel Giugno/1990, vi fu la predisposizione di un'ennesima riorganizzazione strutturale delle Ferrovie dello Stato (*Vedi Organigramma n° 5 alla fine del presente Cap. V, a pag. 361*).

---

235. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

236. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

Contestualmente, alla stessa data, venne nominato al suo posto il *Commissario Straordinario* avvocato Lorenzo NECCI: che poi divenne anche il primo e nuovo *Amministratore Delegato* nel nuovo corso nell'Ente FS SpA.

Nel segno della continuità, tutto il lavoro di SCHIMBERNI venne portato a compimento dal successore NECCI, tramite la Deliberazione dell'*Amministratore Straordinario AS n° 674-AS* del 25/Ottobre/1990: atto che recava tutte le basi normative per ridefinire nuovamente l'intera struttura organizzativa delle Ferrovie dello Stato.<sup>237</sup>

La *Deliberazione n° 674-AS/1990* sopprimeva de facto la precedente organizzazione strutturale appena creata nel Settembre/1986, subito dopo l'istituzione dell'Ente pubblico Economico FS.<sup>238</sup>

La precedente Macrostruttura organizzativa venne soppressa perché, contrariamente alle attese, essa risultò un fallimento totale.

La struttura organizzativa del Settembre/1986, era ramificata secondo la logica della Organizzazione funzionale strutturata ad albero, con l'integrazione in linea verticale (gerarchica interna) per ogni funzione.<sup>239</sup>

Contemporaneamente però, tale modello aziendale era anche strutturato ad integrazione orizzontale, decentrata sul territorio a vari livelli.

Per quel che riguardava il *Livello Generale Centrale*, la vecchia macrostruttura era impersonata dai *Dipartimenti Centrali*, e dalle relative *Direzioni Centrali Autonome*.

Nel cessato modello funzionale - gerarchico, i Dipartimenti Centrali e le Funzioni Centrali erano specializzati al cospetto delle sole funzioni: quindi, esisteva praticamente la sola specializzazione per gruppi di processi della medesima specie tecnico - economica.

Per tale motivo, anche il recente modello organizzativo del 1986 era privo di orientamento ai risultati economici nel mercato<sup>240</sup>., non producendo così gli effetti attesi.<sup>241</sup>

Con la suddetta Organizzazione funzionale ci si trovò costantemente in assenza di qualsiasi corrispondenza biunivoca tra le istanze di costo iniziali e i ricavi finali.

Il modello aziendale del Settembre/1986 comportò, inoltre, continue difficoltà nel coordinamento gestionale tra livello centrale e livello periferico: le insormontabili difficoltà si denotarono proprio per l'eccessivo accentramento decisionale, tralasciando ancor più la periferia.

---

237. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 220.

238 Vale a dire, la precedente "Macrostruttura organizzativa" del Settembre/1986.

239. Vale a dire un'articolazione a "Livello di Funzioni".

240. E, nella fattispecie, al "cliente finale", utilizzatore del servizio stesso.

241. GUADAGNO, op. cit., pp. 221.



Questo modello aziendale risentiva quindi della mancanza di un flusso continuo bidirezionale di informazioni tra il centro decisionale generale (posto a Roma) e gli organi periferici dislocati sul territorio.

La causa della mancanza del coordinamento gestionale fu dovuta alla carenza di delega aziendale: svantaggio che fu insito nella natura di tale forma di organizzazione aziendale.<sup>242</sup>

#### *5.6.4.1. Il compimento fattivo della riorganizzazione aziendale, predisposta dal dimissionario SCHIMBERNI. Il varo postumo del nuovo Modello Divisionale Line - Staff*

Secondo SCHIMBERNI era necessario rivolgere maggiore attenzione agli obiettivi di innovazione e sviluppo, responsabilizzando di più il management e il personale ferroviario nello svolgimento dei propri compiti.

Gli obiettivi di innovazione e sviluppo, in questa nuova logica, dovevano essere improntati a una gestione prettamente imprenditoriale, per raggiungere dei significativi risultati economici. Era necessario abbandonare la logica distorta dell'unico obiettivo perseguibile, a dispetto del costo realmente sostenuto: e cioè del servizio sociale pubblico di trasporto.<sup>243</sup>

Ecco il motivo per cui l'*Amministratore Straordinario* SCHIMBERNI voleva soppiantare l'obsoleto modello operativo funzionale, parzialmente poi riabilitato nel Settembre/1986: per riorganizzare l'azienda secondo la più moderna e remunerativa *Organizzazione Divisionale*.

SCHIMBERNI, seguendo alla lettera il nuovo modello divisionale di stretta importazione anglosassone, voleva articolare l'Ente Pubblico Economico FS secondo una scala di *Divisioni Operative*: divisioni supportate innanzitutto dalle *Funzioni Centrali*, le quali ultime dovevano poi coordinare direttamente le *Direzioni Compartimentali* a livello territoriale.

Ed ecco quindi che puntualmente, nel 1990, l'organizzazione interna aziendale venne rivoluzionata proprio in virtù di tale inedito disegno.

La nuova organizzazione aziendale non sarebbe più stata basata su un modello strettamente gerarchico integrato verticalmente, come in precedenza: bensì su un nuovo modello integrato orizzontalmente, denominato Line - Staff.<sup>244</sup>

---

242. GUADAGNO, op. cit., pp. 221.

243. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 221.

244. GUADAGNO, op. cit., pp. 221; Anche Tale acronimo stava a significare una "squadra gestionale" disposta in linea orizzontale, e non più in senso verticale gerarchico.

Questa nuova formula gestionale era improntata alla completa autonomia gestionale delle singole strutture; ma anche all'autonomia sotto il profilo finanziario.

Tale inedito modello organizzativo, tra l'altro, ben si adattava agli imminenti decentramenti controllati delle varie attività economiche, queste ultime costituite sul campo da distinte società.<sup>245</sup>

### **Modello Divisionale Line - Staff**

A compimento postumo del lavoro di SCHIMBERNI, ad opera del subentrante *Amministratore Straordinario* Lorenzo NECCI, con la *Deliberazione* n° 674-AS del 25/Ottobre/1990 venne così definita la creazione:

- a) di otto (8) Divisioni Operative;
- b) di nove (9) Funzioni Centrali indipendenti;<sup>246</sup>
- c) di quindici (15) Direzioni Compartimentali.<sup>247</sup>

Nel nuovo *modello Divisionale Line- Staff* la struttura organizzativa aziendale era basata su distinte *Divisioni Operative*: ognuna di queste Divisioni doveva avere un proprio conto economico, e dotarsi di precise caratteristiche industriali.

Tali Divisioni dovevano quindi essere pienamente responsabili: dei costi, dei ricavi, dei margini lordi, dei profitti, e degli investimenti.

Le *Divisioni Operative* assumevano così la piena responsabilità della propria operatività, in modo tale da porsi sul mercato in posizione di piena autonomia gestionale.

Le inedite otto (8) *Divisioni Operative* sostituirono i recenti sei (6) *Dipartimenti Centrali*, appena creati nel Settembre/1986.

Si ricorda come tali ultimi Dipartimenti sorsero dalle ceneri degli originari dieci (10) Servizi Centrali, insiti con la nascita dell'Amministrazione Autonoma FS nel 1905.

#### **a) Divisioni Operative**

Nella nuova struttura organizzativa aziendale, denominata *Organizzazione Divisionale Line Staff*, coesistevano alla pari le seguenti *Divisioni*:

---

245. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "Wikipedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 4.

246. In pratica, le "Funzioni Centrali" rappresentavano la nona "Divisione Operativa", indipendente dalle altre otto.

247. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

**a1))** Divisione Esercizio: in essa confluirono il precedente Dipartimento Produzione, e la precedente Direzione Centrale Acquisti.

Essa era poi articolata internamente su otto (8) Servizi;

**a2))** Divisione Passeggeri: essa era articolata internamente su sette (7) Servizi;

**a3))** Divisione Trasporto Locale: essa era articolata su 6 Servizi, ed aveva sede operativa a Milano;

**a4))** Divisione Patrimonio: essa era articolata internamente su cinque (5) Servizi;

**a5))** Divisione Informatica: essa era articolata internamente su sei (6) Servizi;

**a6))** Divisione Navigazione: essa era articolata internamente su quattro (4) Servizi;

**a7))** Divisione Tecnologie e Sviluppo di Sistema;

**a8))** Divisione Costruzioni: essa era articolata internamente su dieci (10) Servizi.

### **b)) Funzioni Centrali**

Nella struttura Divisionale Line Staff, vi erano anche le seguenti nove (9) Funzioni Dipartimenti Centrali, non appartenenti ad alcuna Divisione operativa, e dotate di ulteriore articolazione interna attraverso opportune Unità Funzionali.

Nel modello divisionale le nove (9) Funzioni Dipartimenti Centrali agivano secondo un principio di sussidiarietà, nei confronti del Presidente, del CdA, e del Direttore Generale dell'Ente Pubblico Economico FS.

Le suddette Funzioni Dipartimenti Centrali assunsero compiti di consulenza al Direttore Generale, e di supporto alle inedite otto (8) Divisioni Operative.

Come si può denotare, un delicatissimo compito d'assieme assolvibile solamente con una struttura molto flessibile e versatile.

Le Funzioni Centrali erano nell'ordine le seguenti:

**b1))** Funzione Centrale Amministrazione e Controllo: essa internamente era articolata su quattro (4) Unità Funzionali;

**b2))** Funzione Centrale Finanza: essa internamente era articolata su sei (6) Unità Funzionali;

**b3))** Funzione Centrale Organizzazione: essa internamente era articolata su cinque (5) Unità Funzionali;

**b4))** Funzione Centrale Qualità: essa internamente era articolata su due (2) Unità Funzionali;

**b5))** Funzione Centrale Relazioni Esterne: essa internamente era articolata su tre (3) Unità Funzionali;

**b6))** Funzione Centrale Relazioni Industriali: essa internamente era articolata su tre (3) Unità Funzionali;

**b7))** Funzione Centrale Segreteria Generale, e Affari Legali: essa internamente era articolata su tre (3) Unità Funzionali e, in aggiunta, su una (1) Segreteria Generale;

**b8))** Funzione Centrale Strategia: essa era assistita solamente da un (1) Responsabile di Progetto;

**b9))** Funzione Centrale Studi Istituzionali, ed Internazionali: essa internamente era articolata su due (2) Unità Funzionali.

### **c)) Direzioni Compartimentali**

In questo modello organizzativo aziendale era presente anche un'altra peculiarità particolare. Infatti, nella stessa struttura organizzativa, coesistevano adesso le quindici (15) Direzioni Compartimentali (già presenti in precedenza), con un grado di autonomia gestionale certamente più elevato rispetto al modello organizzativo precedente.

Tra l'altro, le quindici (15) Direzioni Compartimentali ricadevano ora sotto l'egida della Divisione Esercizio, il cui coordinamento esercitato riguardava però solamente gli aspetti legati strettamente alla produzione.<sup>248</sup>

#### *5.6.4.2. I cambiamenti tangibili, intervenuti col nuovo Modello Divisionale Line - Staff del 1990: diversità profonde, rispetto al vecchio Modello Funzionale del 1905*

Ad una prima vista, abbastanza frettolosa, sembrerebbe che nulla fosse cambiato con quest'ultima *Organizzazione Divisionale Line - Staff* dell'Ottobre/1990, rispetto alla precedente *Organizzazione Funzionale – Gerarchica* del 1905.<sup>249</sup>

Le nuove *Divisioni Operative* sembrerebbero così straordinariamente simili ai vecchissimi *Servizi Centrali* del 1905.

Così pure, le nuovissime *Funzioni Centrali* assomiglierebbero moltissimo agli *Uffici Centrali Autonomi*; o addirittura ai vecchissimi *Ispettorati Generali*.

Verosimilmente, anche le nuove *Direzioni Compartimentali* mantennero la loro consistenza numerica rispetto al passato, in numero di (15) quindici.<sup>250</sup>

In realtà però, dietro questa apparente staticità, la *Macrostruttura Organizzativa* dell'Ente Pubblico Economico FS subì un mutamento epocale.

---

248. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 221.

249. Tale organizzazione fu poi parzialmente modificata nel Settembre/1986, nella fase d'avvio del nuovo *Ente Pubblico Economico FS*.

250. GUADAGNO, op. cit., pp. 223.

Rispetto al vecchio modello organizzativo funzionale di tipo gerarchico, in questo nuovo *modello Divisionale Line - Staff* le *Funzioni Centrali* adesso disponevano, attraverso i loro articolati supporti, del pieno controllo operativo su tutte le nuove Divisioni Operative.

In questo modo si sarebbero ottenuti degli innegabili vantaggi, basati sullo stretto controllo delle azioni operative: un drastico accorciamento della catena produttiva.

Come rovescio della medaglia, emersero però inaspettatamente anche degli evidenti difetti di nascita, che si analizzeranno con dovizia di particolari nel seguito della trattazione.

Tale nuova struttura organizzativa fece da preludio alla nuova trasformazione in Ente FS SpA, cioè fino alle soglie del 1992: il concepimento di una nuova e rivoluzionaria organizzazione decentrata di svariate *Attività Societarie*.<sup>251</sup>

### ***5.6.5. I contrasti insanabili di SCHIMBERNI, nei confronti della collusa classe politica***

Diventa opportuno premettere che SCHIMBERNI venne nominato *Commissario Straordinario* delle Ferrovie dello Stato, proprio per recidere le continue intrusioni di una classe politica ormai egemone anche in tutti gli altri affari di Stato.

Sul capovolgimento di fronte, adesso la classe politica gli presentò il conto bocciando il suo Piano di lavoro, con una disinvoltura assai sconcertante e in modo irresponsabile.

Tra le *Linee Guida* impartite per risanare l'azienda, contenute nel *Piano SCHIMBERNI*, era prevista l'imposizione prioritaria della revisione dei contratti già stipulati con i fornitori esterni.

Tali contratti erano stati gonfiati esageratamente per mezzo di truffaldine revisioni dei prezzi: concordate prima unilateralmente da parte del cartello dei fornitori, e poi accettate di sommosa anche dalla controparte secondo un filo comune collusivo.

Con il ribasso contrattuale imposto ora unilateralmente dalla parte aziendale, gli arrabbiati fornitori, fortemente ammanicati con relazioni clientelari alla classe politica, osteggiarono apertamente questa nuova e sfavorevole situazione.

---

251. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 4; Sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 223.

A causa di questo improvviso capovolgimento di fronte nei rapporti contrattuali, scaturì simultaneamente l'avversione indiretta della classe politica sull'intero operato gestionale di SCHIMBERNI.

Pertanto era necessario rimuovere immediatamente questo scomodo personaggio, che ostacolava imperterrito le *illegittime pretese* della clientela elettorale di riferimento.<sup>252</sup>

Il *Piano SCHIMBERNI* venne però ulteriormente ridicolizzato dai politici, anche per altri motivi.<sup>253</sup>

In modo del tutto irriverente, al cospetto della classe politica, sin dal suo insediamento SCHIMBERNI bocciò pure clamorosamente e senza appello il faraonico piano dedicato all'*Alta Velocità AV // Alta Capacità AC*.

Nella disastrosa fase gestionale sin lì ereditata, egli era convinto assertore che lo Stato non poteva permettersi ulteriormente delle spese folli: se non a condizione di ripianare prima il debito profondo delle Ferrovie dello Stato.

Di tutt'altro parere era invece la classe politica, che non vedeva l'ora di ricominciare con gli sperperi di Stato, per recuperare il potere clientelare sui propri collegi di riferimento.

La brusca inversione di tendenza imposta prioritariamente dal *Piano SCHIMBERNI*, all'insostenibile elargizione di *finanziamenti a pioggia*, era visto come fumo negli occhi dai politici.<sup>254</sup>

Motivo per cui, gli stessi politici non potevano ulteriormente tollerare il comportamento irrispettoso di questo manager proveniente dall'industria privata, e con assurde pretese di sovvertimento del sistema collusivo, sin lì in atto nella spartizione elettorale del territorio.

#### *5.6.5.1. Le sensazionali contromosse di SCHIMBERNI, allo strapotere ingerente della classe politica*

Conseguentemente all'avversione della classe politica nei suoi confronti, SCHIMBERNI con la sua nota lungimiranza manageriale giocò però d'anticipo ancora una volta.

Per contrastare la prevedibile avversione politica, egli propose di trasformare immediatamente l'Ente Pubblico Economico FS niente meno che nella nuova forma societaria della *Società per Azioni SpA*.

---

252. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

253. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

254. Finanziamenti dispersivi, abilmente orchestrati con la *Legge dello Stato* n° 17/1981.

Un'abile mossa, di certo coerente con gli obiettivi gestionali da lui prefissati attraverso la *Divisionalizzazione Operativa*: ma assai azzardata per il clima politico a lui ostile di quell'epoca.<sup>255</sup>

Non solo sbalordì i politici e l'opinione pubblica con questo artificio di ingegneria gestionale; ma per spiazzare ancora di più la classe politica, addirittura, egli ipotizzò e propose concretamente l'istituzione di un'*Autorithy dei Trasporti*.

Questo nuovo soggetto istituzionale doveva, secondo SCHIMBERNI, porsi in antitesi con lo Stato: lo Stato inteso sia nella sua funzione di *Azionista unico*, che nella sua funzione di *Cliente* dei servizi di trasporto.<sup>256</sup>

La nuova *Authority* proposta doveva anche porsi in antitesi con l'*Ente Pubblico Economico FS*; e, al contempo, anche in antitesi con il *Sindacato*, altra istituzione necessaria per la dialettica e la costruzione aziendale.

Con questa particolare contrapposizione di interessi<sup>257</sup>, l'*Autorithy dei Trasporti* avrebbe dovuto quindi svolgere la funzione esclusiva di *Regolatore istituzionale* del *Mercato dei trasporti*, per la mobilità di persone e cose.

L'*Autorithy* avrebbe quindi dovuto svolgere questo delicatissimo compito, assolvendo in pieno agli interessi della collettività.

Collettività immersa pienamente in un contesto globale, in cui i vari sistemi di trasporto avrebbero dovuto coesistere, nel futuro e aperto mercato, secondo regole ben precise e imparziali.<sup>258</sup>

In precedenza, la classe politica azzerò clamorosamente il *Piano SCHIMBERNI*, per paura di farsi sottomettere ed esautorare definitivamente.

E anche adesso, con questa inedita situazione la classe politica bocciò, senza appello, la presentazione di questo ulteriore e rivoluzionario pacchetto di riforme: la *Società per Azioni* non era affatto nei piani auspicati del *Governo italiano*.

Il fautore principale di questa clamorosa bocciatura fu ancora una volta il *Ministro dei Trasporti* in carica Carlo BERNINI, dell'allora *Governo ANDREOTTI* di coalizione.

---

255. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

256. Lo Stato era l'"azionista unico" dell'"Ente Pubblico Economico FS"; ma al contempo, in antitesi, era anche suo "cliente" privilegiato per l'acquisto dei servizi di trasporto.

257. Contrapposizione esistente tra lo "Stato azionista", lo "Stato cliente", l'"Ente Pubblico Economico FS", e il "Sindacato".

258. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

Gli strappi a questo punto erano evidenti, ed insanabili: pertanto SCHIMBERNI fu costretto nel Giugno/1990 a dare le dimissioni, per incompatibilità di intenti ed obiettivi rispetto alla missione che gli era stata invece originariamente affidata.<sup>259</sup>

#### ***5.6.6. Le dimissioni forzate di SCHIMBERNI, col conseguente drastico ridimensionamento dell'autonomia gestionale. Il ritorno di esperienza con Riccardo BIANCHI, primo Direttore Generale dell'Azienda Autonoma FS***

Le dimissioni forzate di SCHIMBERNI furono esattamente la fotocopia di ciò che accadde ben 75 anni prima al *Direttore Generale* dell'*Amministrazione Autonoma FS* Riccardo BIANCHI, fautore nel 1905 della *Nazionalizzazione* della composita e variegata rete ferroviaria italiana.<sup>260</sup>

Anche BIANCHI era convinto assertore della piena autonomia gestionale delle Ferrovie dello Stato: ma, anche in quel caso, la classe politica gli presentò il conto, e nel 1915 egli dovette dimettersi.

La classe politica dell'epoca impastoiò in sordina l'operato di BIANCHI attraverso l'emanazione di una serie di leggi che, poco per volta e inavvertitamente, limitavano drasticamente le competenze del Direttore Generale FS.

Al contempo però, vennero travasate di soppiatto tali competenze al *Ministro dei Trasporti* in carica, attraverso un camuffamento dei poteri di controllo di questa figura istituzionale.

Il colpo finale a BIANCHI venne poi inflitto dai politici, prendendo a pretesto la sua presunta incapacità nella predisposizione del servizio di trasporto durante l'evento calamitoso del terremoto della Marsica in Abruzzo.

A questo punto il *Direttore Generale FS* BIANCHI venne esautorato, e con esso ridimensionata l'autonomia gestionale sin lì goduta dall'*Azienda Autonoma FS*.<sup>261</sup>

---

259. FORGHIERI, op. cit., pp. 14; Sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 220.

260. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

261. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.



5.6.6.1. *Le ultime agitate fasi di vita dell'Ente Pubblico Economico FS: il passaggio di testimone da SCHIMBERNI a NECCI, con la stipula del CCNL 1990 – 92*

Intanto nel 1989 divenne *Presidente del Consiglio della Repubblica Italiana* l'onorevole Antonio AMATO: nella carica di *Ministro dei Trasporti* venne designato l'Onorevole Giancarlo TESINI.

Le Ferrovie dello Stato, come si vedrà in seguito, vennero trasformate agli inizi degli anni '90 in Società per Azioni, secondo il tipico assetto societario suddiviso in molte azioni proprietarie.

Per arrivare a questa trasformazione epocale, bisognava prioritariamente ridefinire le condizioni del nuovo *Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro CCNL*: i lavori preparatori di esso vennero avviati e conclusi durante la gestione aziendale SCHIMBERNI, che terminò poi burrascosamente nel Giugno/1990.

A seguito delle dimissioni di SCHIMBERNI, alla guida dell'Ente Pubblico Economico FS venne nominato l'avvocato Lorenzo NECCI, nella duplice veste di *Presidente* e di *Amministratore Delegato*: egli restò in carica dal Giugno/1990, fino al 1996.<sup>262</sup>

A questo punto, per traghettare concretamente il processo di ristrutturazione era necessario arginare la conflittualità sindacale esplosa verso il 1987 / 88: si doveva ripristinare la pace sindacale, ritrovando l'unitarietà tra le *Organizzazioni Sindacali*, i loro *Rappresentanti Sindacali*, e i lavoratori.

Venne così avviata concretamente la fase denominata della *Concertazione Sindacale* durante il mandato dell'*Amministratore Delegato* NECCI, con cui si suggellò definitivamente il suddetto accordo contrattuale.<sup>263</sup>

Questa fase transitoria di pace armata si concluse infatti con la stipula finale del nuovo *Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro CCNL 1990 - 92*.

Dal punto di vista salariale, il CCNL 1990 - 92 fu assai remunerativo per i ferrovieri di ogni ordine e grado.

Al contempo, si dava però inizio anche all'uso di strumenti operativi e ad azioni di vario genere, occultate opportunamente ed in modo impercettibile, abilmente tese alla massiccia e imminente nuova ristrutturazione dell'azienda ferroviaria.<sup>264</sup>

---

262. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

263. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia nciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

### ***5.6.7. L'aumento della produttività aziendale, perseguita attraverso l'incentivazione degli esodi volontari. La dinamica perversa dell'aumento del costo del lavoro***

La prima significativa Riforma ferroviaria, nel breve arco di tempo dal 1985 al 1992, si concluse con un saldo praticamente nullo: ancora una volta, gestione inefficiente dell'azienda ferroviaria.

L'obiettivo perseguito dalla nuova dirigenza aziendale del nuovo Ente Pubblico Economico FS, fino alla prima metà degli anni '90, fu quello del drastico risanamento del bilancio aziendale.

Obiettivo da perseguirsi, secondo tale impostazione strategica, attraverso la riduzione del costo del lavoro: riduzione ottenuta esclusivamente con il drastico ridimensionamento del personale ferroviario, grazie ai prepensionamenti incentivati su base volontaria.<sup>265</sup>

Certamente fuori di dubbio che il personale ferroviario era di gran lunga superiore alle reali esigenze aziendali: gli esuberanti risultavano tali, anche in virtù dei consistenti ammodernamenti tecnologici che sarebbero stati imminente messi in atto.

Gli esodi incentivati permisero ai ferrovieri la fuoriuscita su base volontaria, secondo ben determinati criteri di anzianità contributiva previdenziale.

Lo scopo perseguito con questa operazione fu quello di ridurre il *costo del lavoro*, per migliorare di converso gli *indici di produttività* aziendale.

Per il contenimento del costo del lavoro, simultaneamente alla terapia degli esodi incentivati, fu attuato il *blocco del Turn Over*: vale a dire il blocco temporaneo di nuove assunzioni, impedendo parzialmente il ricambio generazionale per un determinato periodo di tempo.<sup>266</sup>

Ma già dalla metà degli anni '90 emersero, con una certa drammaticità, i continui fallimenti delle varie strategie di risanamento aziendale, intraprese nel lungo corso degli anni dalle precedenti gestioni.

Tali fallimenti furono evidenti, soprattutto laddove si osservasse con attenzione gli indici statistici della produzione: in particolare, l'analisi del fattore del costo unitario di produzione (*costo del lavoro*) risulta fondamentale per comprendere la drammaticità di quanto asserito.

---

264. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

265. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "Wikipedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

266. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

Tali risultati attesi furono vani, in quanto il costo unitario del lavoro crebbe invece a dismisura: i miglioramenti degli indici di produttività furono praticamente annientati.<sup>267</sup>

Tale costo, a causa delle pressanti rivendicazioni sindacali, non fu affatto imbrigliato nell'austera tenaglia dinamica conseguente al consistente ridimensionamento del personale.

I costi crebbero invece smisuratamente, seguendo così una linea di tendenza opposta a quella perseguita.<sup>268</sup>

Per sortire dei risultati diversi da questi, sarebbe stato necessario, dopo la drastica riduzione del personale, vigilare strettamente su tale fattore.

Tutto ciò per dire che la maggiore produttività si sarebbe dovuta perseguire non solo con lo strumento dei prepensionamenti, che tanti oneri scaricò sulla collettività: bensì con altri strumenti ritenuti più idonei e più elastici per la delicata situazione creatasi.<sup>269</sup>

#### *5.6.7.1. I dati statistici aziendali nello scorcio di vita dell'Ente Pubblico Economico FS. Le aspettative ottimistiche deluse dai pessimi risultati gestionali*

Per confutare la dura realtà dei fatti, si analizzeranno attentamente i dati statistici in possesso.

Prima di tutto, verrà posta in rilievo l'esorbitante consistenza del personale al 31/Dicembre/1985, alla chiusura dell'ottantennale attività dell'Amministrazione Autonoma FS.

A questa data c'erano infatti in attività ben 216.310 unità lavorative, di ogni ordine e grado.<sup>270</sup>

Riguardo alla consistenza del personale, dal 1986 e fino alla fine del 1999 il personale ferroviario fu ridotto di oltre 100.000 unità.

Restringendo un po' di più il campo, le unità lavorative, nell'intero periodo intercorrente tra il 1985 e il 1997 diminuirono, da circa 216.000 unità a circa 120.000 unità lavorative: con un decremento notevole di circa il 44,5 % rispetto alla consistenza iniziale del 1985.<sup>271</sup>

Si osservi la dinamica del personale ferroviario, dopo i prepensionamenti attuati dalla fine degli anni '80.

---

267. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 68.

268. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 23.

269. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 68.

270. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

271. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 68.

Verso la metà degli anni '80, come detto sopra, risultavano in esercizio circa 215.000 ferrovieri: con il traghettamento graduale verso il nuovo Ente Pubblico Economico FS, si arrivò comunque ad un primo consistente decremento delle unità lavorative, già nel corso del 1988.

Pertanto agli inizi del 1990, e poi ancora dal 1992 con la costituzione ufficiale dell'Ente FS SpA, sotto le spinte degli esodi incentivati (culminanti nel 1995 / 96) si arrivò ad una drastica riduzione del personale ferroviario.

A seguito della prima ondata di prepensionamenti, avvenuta durante il 1990, risultava una media annua di 200.405 ferrovieri in servizio, con un calo di circa 15.000 unità rispetto agli anni precedenti: alla data finale del 31/Dicembre/1990 erano in servizio 186.688 ferrovieri effettivi.

Durante il 1991 risultava una media annua di 180.055 ferrovieri in servizio.

Mentre nel 1992, in media, vi era una consistenza di 167.566 unità: al 31/Dicembre/1992 risultavano in forza 164.655 unità lavorative.<sup>272</sup>

Anche nel primo quinquennio di vita dell'Ente FS SpA, cioè dal 1992 al 1997, venne avviato un frastagliato percorso di risanamento aziendale: su tutto incombeva continuamente il destino del dibattito politico sulla delicata tematica delle privatizzazioni delle imprese pubbliche.<sup>273</sup>

Al 31/Dicembre/1999 la consistenza dei ferrovieri fu ridotta sino a 112.018 unità lavorative: i lavoratori rimasti in attività dovettero sopperire all'innalzamento della produttività, abbassando così fortemente il costo del lavoro.<sup>274</sup>

Gli esodi proseguirono in minor tono anche all'inizio dei primi anni del 2000, sempre comunque adottando, tramite concertazione tra azienda e sindacato, soluzioni tese all'abbandono prematuro del posto di lavoro.

Al 31/Dicembre/2003 si arrivò così ad una consistenza di circa 100.000 ferrovieri in attività: a tale ridotta consistenza si arrivò quindi dopo ben nove (9) campagne di prepensionamento, intraprese dalla metà degli anni '80, e proseguite gradatamente fino alla prima metà degli anni 2000.<sup>275</sup>

---

272. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 220.

273. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

274. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

275. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

Per effettuare il confronto diretto tra i due distinti fattori del *Costo del Lavoro* e della *Produttività*, sempre nello stesso periodo intercorrente tra il 1985 e il 1997, si osservi come il costo del lavoro unitario crebbe da circa 55.000.000 Lire a circa 82.000.000 Lire (entrambi i valori riferiti a Lire correnti al 1997): con un incremento straordinario di circa il 48,4 % rispetto al valore iniziale del 1985.<sup>276</sup>

Pertanto, la produttività del personale in un primo momento crebbe: infatti da 332.971 “UT/n° dipendenti” del 1990, si passò alla cifra di 378.257, per attestarsi infine a 418.886 “UT/n° dip” nel 1992.

Altri risultati gestionali dal 1990 al 1992 ebbero un’evoluzione positiva: proprio in coincidenza con la riduzione del personale.

Si osservi inoltre come le Unità di traffico (d UT) crebbero mediamente dal 2 al 3 % circa dal 1990 al 1992.

Tutto ciò si può notare dalla tabella seguente (*Vedi Tab. 10*).<sup>277</sup>

**Tabella 10:** Alcune performances dell’Ente Pubblico Economico FS negli ultimi suoi anni di vita

<b>Performances dell’Ente Pubblico Economico FS (ultimi anni di vita)</b>				
<i>Periodo Anni)</i>	<i>1989</i>	<i>1990</i>	<i>1991</i>	<i>1992</i>
<b>Viaggiatori / Km (milioni)</b>		45.512	46.427	48.361
<b>Tonnellate / Km</b>		21.217	21.680	21.830
<b>d UT su anno preced</b>		2,6 %	2,1 %	3,1 %
<b>Media dipendenti annua</b>	215.000	200.405	180.055	167.566
<b>Consistenza dipendenti al 31/Dicembre/-----</b>		186.688		164.655
<b>Produttività (UT/n° dipendenti)</b>		332.971	378.257	418.886

**Fonte:** Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l’azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pag. 220

Dai suddetti dati statistici, si denota chiaramente che l’effetto atteso nella produttività dai prepensionamenti è stato letteralmente annientato dalla corrispondente impennata del costo del lavoro unitario.<sup>278</sup>

276. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 68.

277. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l’azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 220.

### ***5.6.8. L'avvio di una nuova coscienza innovativa, nel modo di ripensare il sistema dei trasporti: a dispetto della crescita dell'ingerenza politica***

A dispetto dei primi deludenti risultati gestionali, nella neonata riforma ferroviaria si intravedeva comunque un barlume di speranza.

Con la riforma, si dava infatti impulso alla ridefinizione della strategia aziendale delle Ferrovie dello Stato: soprattutto al cospetto della vita sociale ed economica del paese, in così profondo cambiamento in quell'epoca.

Con la riforma prese il via una nuova coscienza nei confronti dei futuristici progetti dell'*Alta Velocità AV // Alta Capacità AC* nel paese: sino allora, invece, tali concetti erano stati accantonati perché elementi estranei alla modernizzazione del paese.<sup>279</sup>

Questo improvviso mutamento culturale aprì un nuovo concetto di sviluppo del sistema dei trasporti, attuabile solamente con poderosi investimenti.

Anche in seguito, nonostante molti aspetti di segno negativo, le critiche furono assai favorevoli alla *Separazione Gestionale* delle attività ferroviarie, perché in questo modo ci si poteva dedicare con maggior attenzione ai problemi interni delle Ferrovie dello Stato.

Gli ambiziosi progetti dovevano sfociare nella modernizzazione del trasporto ferroviario del paese, gettando il seme per delle idee completamente innovative a favore della mobilità di persone e di cose.

Dal canto suo, la classe politica doveva impegnarsi più concretamente per avviare fattivamente i dettami di due nuovi concetti rivoluzionari nel sistema della mobilità.

Da un lato l'*integrazione, tra le varie modalità di trasporto*, nella mobilità delle persone (Trasporto Viaggiatori).

Dall'altro lato, per favorire anche l'*intermodalità*, tra le varie modalità di trasporto, nella mobilità delle cose (Trasporto Merci).

Con queste due innovative concezioni nel modo di ripensare il sistema strutturale ferroviario, si potevano definitivamente avviare i processi necessari per l'attuazione di corposi e mirati investimenti dedicati alle infrastrutture.

---

278. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 68.

279. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13.

Alla base di questi progetti avveniristici c'erano pur sempre le stazioni ferroviarie, ripensate opportunamente come centri nevralgici di raccolta e smistamento per la mobilità di persone e cose.<sup>280</sup>

Purtroppo però, contrariamente alle attese, tutti gli errori del passato, emersero in tutta la loro drammaticità, condizionando pesantemente anche le scelte per il futuro.

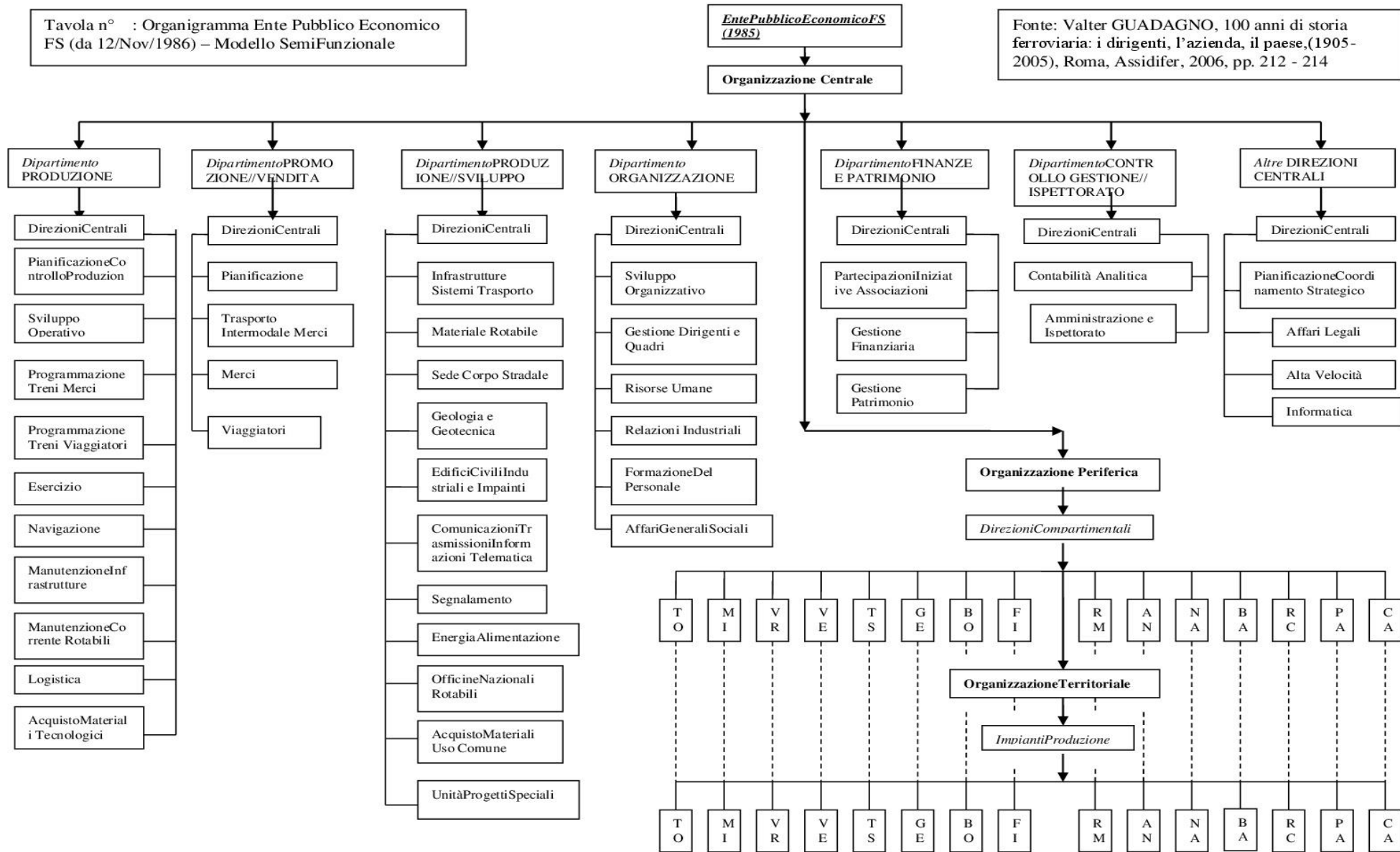
Queste innovative idee non riuscirono ad essere calate in modo soddisfacente nella realtà a causa dell'instabilità gestionale, provocata dalla sempre maggiore ingerenza politica, addirittura cresciuta ulteriormente con la nuova riforma.<sup>281</sup>

Con queste considerazioni negative, la riforma tanto attesa non migliorò affatto l'organizzazione del lavoro; ne', tanto meno, migliorò la gestione delle Risorse Umane.

---

280. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

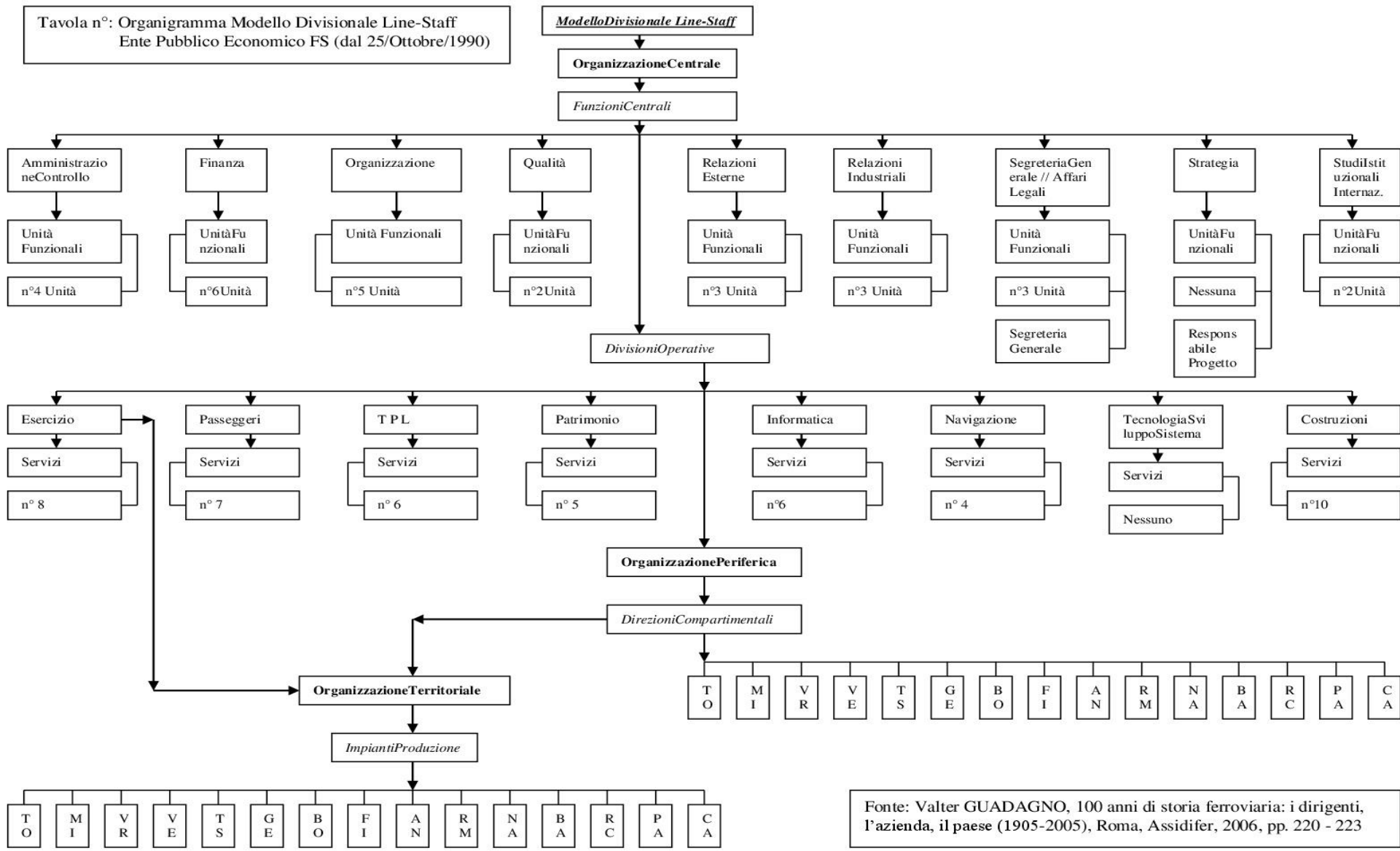
281. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.







**Organigramma 5:** Organigramma Ente Pubblico Economico FS (25/Ott/1990): Modello Divisionale “Line-Staff”; T. pag. 342



**Fonte:** Valter GUADAGNO, 100 anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 – 2005), Roma, Assidifer, 2006, pp. 220 - 223



## CAPITOLO VI°.

### IL PERIODO DELLE GRANDI RIFORME ISTITUZIONALI DELLE FERROVIE DELLO STATO (1985 - 1997): IL LENTO E CONTINUO PROCESSO RIFORMISTA.

#### LA TRANSIZIONE VERSO L'ENTE FS SPA (1985), SINO ALLE SOGLIE DELLA DIVISIONALIZZAZIONE (1997)

##### **6.1. La moda imperante della Privatizzazione delle imprese pubbliche, erogatrici di servizi collettivi. La brusca imposizione della *Politica Comunitaria*, per il contenimento della spesa pubblica**

Un'altra tappa miliare del processo di riforma che investì le Ferrovie dello Stato, fu la trasformazione istituzionale da *Ente Pubblico Economico* a *Società per Azioni SpA*.

Verso la fine del 1991 il Governo italiano dovette mettere in atto delle azioni politiche assai drastiche, per contrastare la crisi economica del paese: bisognava obbligatoriamente porre un tetto massimo al deficit dilagante della spesa pubblica interna.

Questo perché la *Politica Comunitaria*, per mezzo delle sue emanazioni legislative, impose ai *Paesi Membri europei* il rigido controllo del bilancio statale, per porre limite ivi al dilagante disavanzo degli anni '70 ed '80.

Fino ad allora, infatti, la maggior parte delle spese pubbliche di questi paesi era direzionata quasi esclusivamente a favore della politica sociale.<sup>1</sup>

Per arginare l'inarrestabile spesa pubblica, in linea con tali indicazioni comunitarie, i vari Governi avvicendatisi nel nostro paese scelsero di procedere, il più speditamente possibile, alla privatizzazione delle grosse aziende pubbliche nazionali, erogatrici di *Servizi Collettivi*.<sup>2</sup>

Con le privatizzazioni venne però gradualmente ridefinito il concetto, sino ad allora in voga, di cosa fosse il *Servizio Pubblico*: tale caposaldo sociale era infatti inteso tutto a favore della collettività, senza alcun condizionamento.

---

1. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "Wikipedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 4.

2. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 223.

D'altronde, a tale concetto economico fu strettamente agganciata la politica attuata fino agli anni '70 nel nostro paese.

Alla base della politica del dopoguerra vi era intrisa l'idea di far assumere ai servizi di utilità collettiva il carattere pubblicistico: con l'avvio della *Privatizzazione*, invece, questo concetto veniva completamente scardinato.

Pertanto, con tale ripensamento concettuale, prese avvio anche nel nostro paese l'epoca dei grandi *Processi di Privatizzazione*, attuati con diversa intensità nei colossi pubblici, perennemente in deficit: tutto ciò nel tentativo di salvarli dalla distruzione ormai certa.

Le grosse aziende di Stato, dai disastrosi bilanci, con il *Decreto Legge DL n° 333* dell'11/Luglio/1992 divennero formalmente delle *Società per Azioni*: tra queste, la *Società Italiana Per l'esercizio telefonico SIP*, le *Poste Italiane*, ed altre.

L'avvio generalizzato del processo di Privatizzazione fu un evento di portata storica: le elefantiche aziende nazionalizzate dovevano pertanto svecchiarsi, puntando decisamente ad obiettivi di risanamento, attraverso sostanziosi recuperi di efficienza e di produttività.<sup>3</sup>

Anche la situazione finanziaria delle Ferrovie dello Stato era in una fase di evoluzione negativa: era necessario avviare immediatamente anche qui il processo di privatizzazione.

Dopo le Ferrovie dello Stato, fu poi la volta della trasformazione in *Società per Azioni* dell'*Istituto per la Riconversione Industriale IRI*; a cui seguì l'*Ente Nazionale Idrocarburi ENI*; ed infine toccò all'*Ente Nazionale per l'Energia Elettrica ENEL*.

Anche nelle Ferrovie dello Stato, come in altri grosse aziende pubbliche, subentrò ovviamente una certa dose di rassegnazione tra i lavoratori, a causa degli inevitabili strascichi che tale processo avrebbe portato nelle abitudini sin lì presenti.

### ***6.1.1. La transizione impercettibile dall'Ente Pubblico Economico FS, verso l'Ente FS SpA La Separazione Contabile - Gestionale, in conformità alla fondamentale Direttiva CEE n° 440/1991***

Si farà un'attenta analisi del processo di trasformazione graduale, che ha permesso il traghettamento dell'Ente Pubblico Economico FS alla nuova società Ente FS SpA: e da quest'ultima, alla successiva fase della *Divisionalizzazione*.

Passando poi in rassegna attraverso le varie riorganizzazioni interne, e le conseguenze che queste hanno comportato sulla vita aziendale stessa.

---

3. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della Direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

Dal 1986 al 1995 le Ferrovie dello Stato, sempre alla ricerca spasmodica di una benché minima autonomia gestionale, attuarono delle profonde ristrutturazioni interne, coinvolgendo in un turbinio continuo il personale dipendente, i quadri, e la classe dirigente.<sup>4</sup>

Le continue e profonde ristrutturazioni interne dovettero confrontarsi puntualmente con la *Direttiva CEE* n° 440/1991: questa fondamentale fonte normativa comunitaria, in materia di trasporto ferroviario, impose la separazione contabile – amministrativa tra il *Gestore della Rete Infrastrutturale*, e il *Gestore del Servizio di trasporto*, nelle imprese pubbliche ferroviarie.

Tale Direttiva doveva rapportarsi continuamente, per stretta analogia, a quanto stava accadendo nel trasporto stradale su gomma: in questa particolare situazione trasportistica, l'*infrastruttura stradale* (la strada, unica per tutti) doveva permettere la circolazione di molti e diversi *vettori*, sia per costituzione fisica che per natura di trasporto.<sup>5</sup>

Per ottemperare fattivamente a tali disposizioni comunitarie in materia di liberalizzazione del mercato dei trasporti, si dovette scorporare, nel corso delle successive riorganizzazioni interne, la gestione dell'*infrastruttura ferroviaria*<sup>6</sup> dalla gestione dei servizi di trasporto veri e propri.

Si analizzerà, per tappe, questo lento e frastagliato *Processo di Liberalizzazione e Privatizzazione* delle Ferrovie dello Stato.<sup>7</sup>

Il primo piccolo segno tangibile di un imminente cambiamento, in chiave di lettura societaria, arrivò già nel 1984 con la nascita (addirittura già all'interno della ex Amministrazione Autonoma FS) della società *ItalFerr SpA*: la missione vocata di questa società fu quello di promuovere e proiettare l'*Ingegneria Ferroviaria* italiana sui mercati esteri.<sup>8</sup>

In seguito, nel 1991 (durante la vigenza finale dell'Ente Pubblico Economico FS), nasceva sempre internamente la società *Treni ad Alta Velocità TAV SpA*: con lo scopo esclusivo di

---

4. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

5. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, op. cit., pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche MEZZANA, op. cit., pp. 1.

6. Il complesso degli impianti e delle linee ferroviarie.

7. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, op. cit., pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, op. cit., pp. 1.

8. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, op. cit., pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, op. cit., pp. 1.

promuovere e riorganizzare il trasporto ferroviario viaggiatori, per l'aumento della capacità e della velocità dei convogli.<sup>9</sup>

Sempre nel 1991, nasceva internamente la società *MetroPolis SpA*: questa ultima società sorse con lo scopo di gestire e valorizzare il *patrimonio immobiliare* delle Ferrovie dello Stato.<sup>10</sup>

### ***6.1.2. Le tappe normative essenziali del processo di concepimento e formazione del nuovo Ente FS SpA***

Si osserverà cronologicamente, per sommi capi, il percorso normativo e conseguentemente gestionale che consentì alle Ferrovie dello Stato la trasformazione secondo la più moderna forma organizzativa della Società per Azioni.

1)) La base di partenza di questa ulteriore trasformazione fu, come detto sopra, la *Direttiva CEE* n° 440 del 29/Luglio/1991: recante disposizioni sulla *Separazione Gestionale* tra l'Infrastruttura e il servizio di trasporto.

2)) All'origine di questa trasformazione istituzionale, vi fu poi il *Decreto Legge DL* n° 386 del 5/Dicembre/1991<sup>11</sup>: dove fu previsto puntualmente che le *Aziende Autonome Statali* potessero essere trasformate in Società per Azioni SpA.

3)) Altro riferimento normativo di base fu la *Legge dello Stato* n° 412 del 30/Dicembre/1991, più esattamente all'articolo 25.

Questo articolo era dedicato interamente al *Piano di Ristrutturazione* dell'Ente Pubblico Economico FS.<sup>12</sup>

4)) Altra tappa fondamentale di questo percorso fu la *Deliberazione CIPE* n° 018 del 25/Marzo/1992.

Con questa delibera, si procedeva a determinare gli indirizzi necessari per la trasformazione in Società per Azioni degli *Enti di Gestione delle Partecipazioni Statali*, degli *altri Enti Pubblici Economici*, nonché delle *Aziende Autonome Statali*.

---

9. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

10. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, op. cit., pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, op. cit., pp. 1.

11. Il "DL" n° 386/1991 fu convertito successivamente con la "Legge dello Stato" n° 35 del 29/Gennaio/1992.

12. Cfr. Enzo RAINONE [a cura di], "Ente FS SpA I riferimenti normativi di base", L'Amministrazione Ferroviaria, Anno XIX, n° 10, Ottobre 1992, pp. 19.

Tali indirizzi dovevano attuarsi in conformità agli indirizzi di politica economica ed industriale, deliberati dal CIPE, ai sensi dell'articolo 1 del *Decreto Legge DL n° 386 del 5/Dicembre/1991* (convertito poi, senza modificazioni, con la *Legge dello Stato n° 35 del 29/Gennaio/1992*).<sup>13</sup>

5)) A rinforzo degli indirizzi di politica economica ed industriale, intervenne successivamente la *Deliberazione CIPE n° 051 del 12/Giugno/1992*.<sup>14</sup>

Con la suddetta Deliberazione, si avviava fattivamente la procedura di trasformazione dell'Ente Pubblico Economico FS in Società per Azioni.

6)) Successivamente, a sostegno della trasformazione societaria, intervenne il fondamentale *Decreto Legge DL n° 333 del 11/Luglio/1992*<sup>15</sup>, il quale demandò, per forza di legge, al *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica CIPE* la trasformazione in Società per Azioni SpA di alcuni ben determinati grossi *Enti Pubblici Economici*.<sup>16</sup>

Tra gli Enti Pubblici Economici da trasformare in Società per Azioni SpA in questo provvedimento, vi furono ricompresi l'*Istituto per la Riconversione Industriale IRI*, l'*Ente Nazionale Idrocarburi ENI*, l'*Istituto Nazionale per le Assicurazioni INA*, e l'*Ente Nazionale per l'Energia Elettrica ENEL*.

Sempre nel dettato del DL n° 333/1992, al CIPE era inoltre demandata l'eventuale individuazione e trasformazione in Società per Azioni di ulteriori Enti Pubblici Economici.<sup>17</sup>

Proprio in virtù dell'allargamento concesso dal DL n° 333/1992, fu decisa in seguito anche la trasformazione dell'*Ente Pubblico Economico FS* in *Ente FS Società per Azioni SpA*.

7)) Il *Decreto Legge DL n° 386/1991* ed il *Decreto Legge DL n° 333/1992* furono i pilastri dell'ultima e fondamentale *Deliberazione CIPE n° 060 del 12/Agosto/1992*: da cui poi prese concretamente avvio il *Processo di Liberalizzazione* delle Ferrovie dello Stato.

La trasformazione in Società per Azioni SpA venne puntualmente sancita da tale ultima Deliberazione, e resa operativa seduta stante ex lege.<sup>18</sup>

Con la Deliberazione CIPE n° 060/1992, esattamente all'articolo 1, si prevedeva la trasformazione verso la più moderna forma organizzativa della Società per Azioni.

---

13. Cfr. Enzo RAINONE [a cura di], "Ente FS SpA I riferimenti normativi di base", L'Amministrazione Ferroviaria, Anno XIX, n° 10, Ottobre 1992, pp. 23 - 24.

14 Cfr. RAINONE [a cura di], op. cit., pp. 24 - 25.

15. Il "DL" n° 333/1992 fu convertito poi con la "Legge dello Stato" n° 359 del 8/Agosto/1992.

16. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 73.

17. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 223.

18. GUADAGNO, op. cit., pp. 223.



Nel contenuto normativo di codesta Deliberazione, era prevista inoltre la piena titolarità di tutte le azioni del nuovo *Ente FS SpA* nelle mani del *Ministero del Tesoro*, del *Ministero dei Trasporti*, e del *Ministero del Bilancio*.

L'esercizio dei diritti dell'*Azionista Unico Stato* veniva svolto congiuntamente tra i tre ministeri, previa intesa.<sup>19</sup>

### ***6.1.3. L'epocale trasformazione nella forma della Società per Azioni FS portata a compimento finale da NECCI. Le prime positive reazioni politiche e sindacali***

Era necessario invertire immediatamente rotta alla delicata congiuntura aziendale, ritornata di segno negativo nel primo periodo degli anni '90: pertanto, le idee rivoluzionarie di SCHIMBERNI, volutamente e irresponsabilmente accantonate dai politici per esautorarlo, vennero rispolverate in pompa magna.

I tempi erano improvvisamente cambiati: mai fu più inopportuna la precedente bocciatura del progetto di trasformazione aziendale, da Ente Pubblico Economico a Società per Azioni.

Il tanto temuto terremoto societario, provocato dalle dimissioni volontarie di SCHIMBERNI, divenne ora una necessità ineluttabile per il nuovo *Presidente* ed *Amministratore Delegato* NECCI.<sup>20</sup>

Pertanto, l'Ente Pubblico Economico FS nel 1992, durante la gestione NECCI, e dopo un lungo iter procedurale, venne investito dall'ondata travolgente della *Privatizzazione Fredda*. Privatizzazione così ironicamente denominata, in quanto la natura giuridica veniva si mutata nella forma della Società per Azioni, ma restava pur sempre *totalitaria la Partecipazione Azionaria Pubblica*.

Infatti, il *Capitale Sociale* del nuovo Ente FS Società per Azioni SpA apparteneva interamente al *Ministero del Tesoro*, il quale attuava di diritto la funzione di *Azionista Unico di Riferimento* di concerto con il Ministero dei Trasporti e con il Ministero del Bilancio: quindi un *Gruppo Societario*, alla cui testa c'era ancora saldamente lo *Stato*.<sup>21</sup>

Nel 1992, a seguito della *Delibera CIPE* n° 060 del 12/Agosto/1992, si concluse fattivamente la trasformazione societaria in applicazione del *Decreto Legge DL* n° 333 dell'11/Luglio/1992 (convertito quest'ultimo nel frattempo dalla *Legge dello Stato* n° 359 dell'08/Agosto/1992).

---

19. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 73.

20. Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

21. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 22.

Un passaggio epocale conseguì alla prima trasformazione strutturale dell'Ente Pubblico Economico Ferrovie dello Stato in Società per Azioni: profondi mutamenti si sarebbero da lì a poco presentati con la successiva e ulteriore *Societarizzazione* dell'Ente FS SpA.

Proprio quest'ultima e ulteriore trasformazione risultò di assai difficile concretizzazione, in quanto necessitava di una modernizzazione delle culture dei soggetti pubblici: una evoluzione questa di difficile compimento nella cultura politica e dirigenziale italiana dell'epoca.

Seguendo pedissequamente i dettati economici della *Societarizzazione*, venne poi appositamente istituita la *Società Holding* a capo del gruppo formato da altre consociate Società per Azioni.

La *Società Holding Ferrovie dello Stato SpA* era dunque un'apposita società finanziaria che stava al vertice di altre Società per Azioni minori.

Il controllo di queste ultime veniva esercitato dalla Società Holding attraverso il possesso di tutte, o anche della maggioranza delle azioni del loro capitale sociale.<sup>22</sup>

Pertanto, da questo preciso momento l'Ente FS SpA doveva iniziare a trasferire ad altre Società, da crearsi appositamente ex novo, le attività in concessione da esso precedentemente svolte originariamente sotto forma di Amministrazione Autonoma FS, e poi sotto la precedente forma di Ente Pubblico Economico FS.<sup>23</sup>

La dirigenza aziendale fu assai favorevole a questa ulteriore riforma in Società per azioni, perché così si riusciva a traghettare gradualmente il passaggio ad una nuova organizzazione gestionale, più razionale e più efficiente.

Tale trasformazione avrebbe permesso, secondo i piani auspicati, una maggiore operatività sul mercato dei trasporti: consentendo così all'azienda ferroviaria una maggiore autonomia finanziaria e gestionale.

Favorevoli a questa trasformazione furono anche tutte le maggiori *Organizzazioni Sindacali*, con l'eccezione del solo sindacato autonomo SMA - FISAFS.

La preoccupazione del Sindacato Autonomo SMA - FISAFS si giustificava col fatto che al personale ferroviario non sarebbe più stato garantito il mantenimento del proprio posto di lavoro: e, tanto meno, sarebbe stata loro consentita la prosecuzione automatica delle carriere, com'era sempre avvenuto in precedenza.

---

22. Vincenzo PALESE, *La riforma delle Ferrovie dello Stato nello scenario europeo*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 01.

23. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

Ma anche le forze politiche, tranne poche eccezioni, furono favorevoli alla trasformazione societaria: perché con tale organizzazione si potevano creare le premesse per ridurre il deficit aziendale, sin lì perennemente gravante sulle casse pubbliche.<sup>24</sup>

L'intento principale che portò alla trasformazione delle Ferrovie dello Stato, secondo la formula della Società per Azioni, fu quello di svincolare maggiormente l'azienda dalle intromissioni politiche sempre più insistenti.

Ma anche questo ammirevole intento portò, nel 1985, l'Amministrazione Autonoma FS a diventare un Ente Pubblico Economico: pur tuttavia, in questo caso, l'autonomia era solo una questione formale di facciata.

Ma anche nel 1992 la riforma operò solo una mera privatizzazione formale, e non anche nei contenuti di base: infatti, il Ministero del Tesoro (di concerto con il Ministero dei Trasporti e con il Ministero del Bilancio) continuò ancora a rimanere l'azionista unico di riferimento per conto dello Stato.<sup>25</sup>

#### ***6.1.4. Le prime fasi di vita del nuovo Ente FS SpA La nomina dei vertici aziendali, con la riconferma dell'Amministratore Delegato NECCI.***

La *Società per Azioni* è una particolare associazione di capitali, conferiti appositamente in una particolare struttura, che ha degli scopi prettamente imprenditoriali.

Tale struttura imprenditoriale opera primariamente all'interno, e conseguentemente poi anche all'esterno, attraverso tre importanti organi istituzionali:

- 1) l'Assemblea degli Azionisti;
- 2) il Consiglio di Amministrazione CdA;
- 3) il Collegio dei Revisori dei Conti (in analogia al Collegio Sindacale).

Tale articolata struttura doveva crearsi, in stretta analogia, anche per le Ferrovie dello Stato.

Dopo la nascita ufficiale dell'Ente FS SpA, sancita con la Delibera CIPE n° 060 del 12/Agosto/1992, venne successivamente indetta in data 22/Dicembre/1992 la *1° Assemblea Ordinaria e Straordinaria degli azionisti*: nella fattispecie, il Ministero del Tesoro (di

---

24. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "Wikipedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 4; Sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 223.

25. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 4.

concerto con il Ministero dei Trasporti e con il Ministero del Bilancio) rappresentava lo *Stato* in qualità di *azionista unico di riferimento*.<sup>26</sup>

Con codesta prima Assemblea venne approvato, innanzitutto, il nuovo *Statuto Sociale* dell'Ente FS SpA.<sup>27</sup>

Lo Statuto Sociale del nuovo Ente FS SpA fu conformato alle classiche regole di funzionamento di una tipica Società per Azioni, secondo quanto previsto dal *Codice Civile* in materia.

Il *dettato normativo* dello *Statuto Sociale* si componeva di ben 28 articoli.

All'**articolo 5** veniva informato preventivamente che il Capitale Sociale iniziale ammontava a n° 42.417.892.391 *azioni ordinarie*, del valore di Lire 1.000 ciascuna (Lire correnti dell'epoca).<sup>28</sup>

Sempre in data 22/Dicembre/1992, nella medesima Assemblea, venne nominato il dottor Benedetto DE CESARIS come nuovo *Presidente del Consiglio di Amministrazione Cda*.

Contestualmente, nella stessa data, furono effettuate le seguenti nomine:

- a) del Presidente del Collegio Sindacale, nella persona del dottor Valentino MORRONI;
- b) dei due Sindaci Effettivi;
- c) dei due Sindaci Supplenti;
- d) dei Consiglieri di Amministrazione.

Il 23/Dicembre/1992<sup>29</sup>, con la prima riunione del neonato *Consiglio di Amministrazione Cda*, venne nominato il primo *Amministratore Delegato* del nuovo Ente FS SpA, nella persona dell'avvocato Lorenzo NECCI: egli era già stato *Amministratore Straordinario AS* dal Giugno/1990, e peraltro uscente, in sostituzione del dimissionario AS Mario SCHIMBERNI.<sup>30</sup>

Con il primo *Ordine di Servizio OS* n° 1 del 24/Dicembre/1992, cioè il giorno dopo la propria nomina, l'*Amministratore Delegato* NECCI confermava tutte le disposizioni di esercizio, di struttura, e di funzionamento già previgenti nel precedente Ente Pubblico Economico FS.<sup>31</sup>

Nel suddetto Ordine di Servizio, l'*Amministratore Delegato* NECCI si autoconferiva l'esercizio della continuità di tutte le funzioni e competenze, previgenti nella medesima posizione del cessato ente.<sup>32</sup>

---

26. Su molti documenti aziendali dell'epoca, risulta che la data di approvazione dello "Statuto Sociale" fosse invece quella del 18/Dicembre/1992: data di convocazione della prima "Assemblea straordinaria ed Ordinaria".

27. Cfr. AA. VV., "Lo Statuto e gli Organi dell'Ente FS SpA", L'Amministrazione Ferroviaria, Anno XX, n° 2, Febbraio 1993, pp. 4 - 8.

28. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 224.

29. Cfr. AA. VV., op. cit., pp. 9 - 14.

30. GUADAGNO, op. cit., pp. 224.

31 Cfr. AA. VV., op. cit., pp. 51.

Con tale primo Ordine di Servizio iniziò ufficialmente la vita del nuovo Ente FS SpA  
Con tale nuova forma societaria si era preparato il terreno fertile all'imminente *Separazione contabile - gestionale*, tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione dell'attività di trasporto: tutto questo per dar corso effettivo a quanto indicato dalla fondamentale *Direttiva CEE* n° 440/1991.<sup>33</sup>

#### ***6.1.5. Il Piano d'Impresa (1993-2000): gli inediti rapporti contrattuali scaturenti tra lo Stato e l'Ente FS SpA Il raggiungimento del solo risanamento contabile, verso la fine del 1995***

Nella prima fase di avvio, l'Ente FS SpA venne gestito secondo gli indirizzi delineati dal *Piano d'Impresa 1993 – 2000*: documento programmatico, appositamente integrato dall'analitico *Piano Triennale 1993 - 95* di dettaglio.<sup>34</sup>

Il suddetto Piano d'Impresa venne conformato in ottemperanza alla congiunta *Direttiva dei Ministri Azionisti* del 17/Novembre/1992, che fu precedentemente inviata ai vertici aziendali dell'Ente FS SpA per l'approntamento programmatico.<sup>35</sup>

L'approvazione finale congiunta del Piano<sup>36</sup> avvenne in data 9/Dicembre/1992, ad opera della *Delibera dei Ministri Azionisti*.<sup>37</sup>

L'intento principale del *Piano Triennale 1993 - 95* fu quello di regolamentare i rapporti intercorrenti tra l'Ente FS SpA da un lato, e lo Stato dall'altro lato.

Si fa però riferimento allo *Stato* inteso nella sua duplice funzione di *Azionista Pubblico // Proprietario*, e di *Cliente* dei servizi di trasporto.

Lo Stato, in veste di *Azionista Pubblico // Proprietario unico*, doveva in prima battuta reperire le risorse finanziarie necessarie per acquistare successivamente esso stesso (adesso però in

---

32. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 224.

33. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 73.

34. A sua volta, la presentazione di un nuovo "Piano d'Impresa 1995 – 2000" sostituì i due precedenti Piani congiunti qui illustrati.

35. Si fa riferimento alla "Direttiva" emanata congiuntamente dal "Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica", dal "Ministro del Tesoro", e dal "Ministro dei Trasporti".

36. GUADAGNO, op. cit., pp. 224.

37. Fu sempre approvato congiuntamente dai tre "Ministri" che approvarono la "Direttiva" del 17/Novembre/1992.

veste di *Stato Cliente*) i servizi dal gestore Ente FS SpA, da affidare al pubblico *Trasporto Locale*.<sup>38</sup>

Con il particolare impegno contrattuale, stabilito dal Piano Triennale 1993 - 95, lo Stato doveva pure impegnarsi concretamente per reperire le risorse finanziarie necessarie per mantenere e migliorare tecnologicamente la rete di trasporto.

Nel far questo, lo Stato doveva inoltre completare i processi di ristrutturazione già in corso d'opera: processi per mezzo dei quali si dovevano raggiungere gli standard produttivi qualitativi e quantitativi, stabiliti a livello comunitario.

Oltre alla rete infrastrutturale, lo Stato era obbligato ad investire ingenti risorse anche per l'acquisto di materiale rotabile e per la trazione.

Il gravoso impegno contrattuale stabilito dal Piano Triennale 1993 - 95 doveva essere attuato, ovviamente, in sinergia con l'applicazione di una congrua politica tariffaria commerciale, adeguata alle naturali necessità del mercato dei trasporti.<sup>39</sup>

Il Piano Triennale 1993 - 95 (di dettaglio al Piano d'Impresa 1993-2000) perseguì il ragguardevole obiettivo dell'incremento significativo del margine operativo lordo entro la fine del 1995, e il conseguente miglioramento del risultato di esercizio.

Però, alla fine del 1995, il miglioramento del conto economico venne raggiunto dal punto di vista della sola situazione contabile, ma non anche di quella gestionale.

Tale obiettivo contabile veniva perlopiù attraverso lo stretto contenimento dei costi di esercizio, che fu ottenuto esclusivamente attraverso la riduzione dell'impiego del *Fattore Lavoro*.

Questo avvenne soprattutto attraverso i massicci prepensionamenti e il blocco parziale del Turn Over: ma, i gravosi oneri di tale operazione vennero scaricati giocoforza sulla collettività.<sup>40</sup>

Pur tuttavia, dopo il 1995, anche il risanamento contabile venne annientato dalle rigorose politiche di finanza pubblica, che il nostro paese dovette affrontare per poter entrare a pieno titolo negli stretti parametri imposti dalla moneta unica europea.

Con il conseguente rigore finanziario, si ebbe un drastico taglio dei trasferimenti statali alle imprese pubbliche, in stato di perdurante deficit.

---

38. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assider Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 224.

39. GUADAGNO, op. cit., pp. 224.

40. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 22.

E fu proprio a seguito di tali pesanti azioni politiche, che il deficit dell'Ente FS SpA riprese la sua corsa impazzita, raggiungendo la straordinaria cifra negativa di oltre 7.000 miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca): valore assai più pesante rispetto a quello ottenuto nel 1992, poco prima della mutazione in Società per azioni.<sup>41</sup>

### ***6.1.6. La riorganizzazione aziendale del 1993, nel nuovo corso dell'Ente FS SpA: il primo timido avvio della Direttiva CEE n° 440/1991***

Numerose le novità a riguardo della macrostruttura organizzativa, ridisegnata nuovamente subito dopo l'istituzione dell'Ente FS SpA (Vedi Organigramma n° 6 alla fine del presente Cap. VI, a pag. 449).

Infatti, il 26/Marzo/1993 le recenti otto (8) Divisioni Operative del 1990 (che andarono in precedenza a sostituire i 6 Dipartimenti Centrali del 1905) vennero soppresse.<sup>42</sup>

Dalle loro ceneri vennero istituite cinque (5) *Aree di Specializzazione*:

- 1)) Area Rete;
- 2)) Area Trasporto;
- 3)) Area MERCI;
- 4)) Area Ingegneria e Costruzioni;
- 5)) Area Stazioni.<sup>43</sup>

Era così la prima volta che compariva ufficialmente una distinzione netta tra l'Infrastruttura (*Area Rete*) e i Servizi di Trasporto (*Area Trasporto*): in conformità a quanto previsto dalla *Direttiva CEE n° 440/1991*.

Si trattò quindi di una profonda rivoluzione: venne attuata così, per la prima volta, la mera *Separazione Gestionale* delle varie attività costitutive dell'Ente FS SpA

Pur tuttavia, la redazione del bilancio aziendale restò per il momento ancora unica: dovevano però venire specificate le varie voci di Entrata ed Uscita, relative alle varie Divisioni Operative.

---

41. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 23.

42. La precedente riorganizzazione aziendale era avvenuta ad opera della "Deliberazione dell'Amministratore Straordinario" SCHIMBERNI n° 674-AS del 25/Ottobre/1990,

43. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

Tale *Separazione Gestionale* fu poi l'anticipatrice della conseguente *Separazione Contabile*: all'uopo, vennero successivamente configurati dei *Bilanci Separati* per ogni diversa *Attività Operativa*.<sup>44</sup>

### **6.1.7. L'Atto di Concessione in favore del nuovo Ente FS SpA: il Decreto del Ministro dei Trasporti DMT n° 225 – T / 1993**

Con il *Decreto Ministro Trasporti DMT n° 225-T* del 26/Novembre/1993 (meglio conosciuto come l'*Atto di Concessione del Ministro dei Trasporti*), al nuovo Ente FS SpA venne contestualmente conferita, per la *durata massima di settanta (70) anni*<sup>45</sup>, la *Concessione di Gestione del Servizio e delle Attività* sulle reti precedentemente servite ed ereditate dall'Ente pubblico economico FS, ed in precedenza dall'Amministrazione Autonoma FS.<sup>46</sup>

In epoca successiva, il *Decreto Ministro Trasporti DMT n° 138 - T* del 31/Ottobre/2000 abrogò il DMT n° 225 – T / 1993, solamente per la parte riguardante la durata della Concessione: tale nuova durata venne ridefinita in *sessanta (60) anni*, a decorrere dalla data postuma del 31/Ottobre/2000.

Tale *Atto di Concessione Ministeriale* configurava, dal punto di vista giuridico ed amministrativo, il classico accordo esistente tra una generica impresa contro un organismo di diritto pubblico.

Al tempo stesso, nel contenuto normativo dell'*Atto di Concessione* coesistevano anche delle norme del tutto particolari, che erano tipiche di un generico *Ente Strumentale*.

In questo generico Ente Strumentale, lo Stato rappresentava il soggetto *super partes*: in questo suo peculiare ruolo, allo Stato veniva affidata la funzione di impartire sia gli indirizzi più confacenti all'organizzazione aziendale, che di delineare gli obiettivi conseguibili dall'Ente FS SpA.<sup>47</sup>

Con codesto Atto di Concessione furono attribuite delle particolari funzioni ai vari attori in gioco: si prefigurava una sorta di preparazione del terreno all'imminente *Processo di Liberalizzazione*.

---

44. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

45. Si intendono settanta [70] anni a partire dalla data del "DMT" n° 225-T del 26/Novembre/1993: vale a dire, fino al 26/Novembre/2063.

46. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 74.

47. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 74.



Al soggetto Stato venne riconfermato, con competenze proprie, il ruolo di *Proprietario della rete*; ma in aggiunta, gli venne assegnato anche il ruolo di *Gestore del Servizio di trasporto*.

Questa particolare attribuzione di ruoli distinti prefigurava già la separazione delle funzioni, che di lì poi sarebbe stata costituita concretamente con la *Separazione contabile - gestionale*.

Di fronte però, con una quanto mai evidente confusione di ruoli, ci si trovava sempre lo Stato: in quanto ancora unica figura di riferimento, per entrambe le funzioni sopra menzionate.<sup>48</sup>

Questo particolare *Atto di Concessione* conferiva al *Ministro dei Trasporti* i poteri tipici di un *Rapporto Concessorio*: vale a dire i poteri di vigilanza, di indirizzo, di revoca, e di decadenza.<sup>49</sup>

### **Articolo 2**

Al nuovo Ente FS SpA venne inoltre conferito il compito della progettazione e la gestione dei nuovi impianti, e di quelli già esistenti: secondo quanto previsto all'articolo 2 del suddetto DMT n° 225 – T / 1993.

### **Articolo 3**

Al nuovo Ente FS SpA venne pure assegnato il compito della prosecuzione dei rapporti contrattuali già in atto con la società *Treno Alta Velocità TAV SpA*: secondo quanto previsto all'articolo 3 di codesto atto.<sup>50</sup>

### **Articolo 6**

Il nuovo Ente FS SpA era inoltre obbligato ad effettuare in tempi certi la *separazione gestionale - contabile* tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione del servizio di trasporto: questo era quanto previsto all'articolo 6.<sup>51</sup>

### **Articolo 8**

All'articolo 8, veniva disciplinato il regime di esercizio delle attività ferroviarie, secondo il modello classico di una normale impresa commerciale.

Sempre all'articolo 8, era inoltre previsto che l'Ente FS SpA fosse obbligato a sviluppare il trasporto ferroviario, in modo tale che il relativo esercizio fosse svolto in modo efficiente ed economico.<sup>52</sup>

### **Articolo 10**

---

48. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 74.

49. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 73.

50. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 73.

51. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 74.

52. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 74.

In riferimento al precedente articolo 8, era consequenziale ed eloquente il dettato del successivo articolo 10: in cui si ribadiva, con forza, che la gestione organizzativa ed aziendale dell'Ente FS SpA doveva conformarsi necessariamente a principi di efficienza ed economicità.

Pertanto, il nuovo Ente doveva conformarsi al raggiungimento di obiettivi tendenti all'innovazione gestionale, allo sviluppo tecnologico, e all'apertura della cooperazione con le altre reti ferroviarie estere.<sup>53</sup>

### **Articolo 13**

Il presente *Atto di Concessione Ministeriale* obbligava inoltre l'Ente FS SpA a disciplinare adeguatamente l'imposizione e la remunerazione degli obblighi di servizio pubblico: secondo quanto previsto all'articolo 13.<sup>54</sup>

### **Articolo 14 // Articolo 15**

Cosa importantissima, *l'Atto di Concessione Ministeriale* disciplinava due particolari contratti, da stipularsi obbligatoriamente tra lo Stato e l'Ente FS SpA.

Trattasi del *Contratto di Servizio Pubblico*, regolamentato all'articolo 14; e del *Contratto di Programma*, regolamentato al successivo articolo 15.

In entrambi i contratti, pur se diversi nella sostanza, si ravvisava un segno comune: quello della pluriennale durata della vigenza in essere.

Entrambi i contratti, dal punto di vista giuridico, assumevano la conformazione tipica degli *Atti Paritari*: cioè di tutti quegli atti giuridici che regolano l'attività negoziale tra soggetti separati ed autonomi.<sup>55</sup>

#### *6.1.7.1. Il Piano d'Impresa, negli intenti dell'Atto di Concessione n° 225 – T / 1993: la naturale convergenza tra il Contratto di Servizio Pubblico, e il Contratto di Programma*

Un'altra particolarità balza agli occhi: entrambi i Contratti, di *Servizio Pubblico* e di *Programma*, fanno continuamente riferimento alle disposizioni contenute nel Piano d'Impresa.

---

53. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 74.

54. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 74.

55. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 75.

Per questo motivo, particolare importanza riveste la minuziosa predisposizione del *Piano d'Impresa*: in analogia col *Piano Industriale* della generica impresa privata.

La Società che gestisce l'Infrastruttura (ovverosia l'Ente FS SpA), deve elaborare progetti atti a consentire adeguati investimenti alla rete ferroviaria: secondo delle priorità ben definite dalle *Normative comunitarie*.

Le priorità negli investimenti dovevano essere mirate agli adeguamenti infrastrutturali e tecnologici, allo scopo di conseguire il miglioramento dei tempi di percorrenza dei convogli.

Nell'*Atto di Concessione* n° 225 – T / 1993 veniva indicato che l'Ente FS S.pa<sup>56</sup>, in adozione del tipico Piano d'Impresa, doveva gestire l'Infrastruttura secondo precisi criteri di economicità e di efficienza gestionale: appoggiandosi, in questa spasmodica ricerca, agli Standard europei stabiliti dalle Normative Comunitarie, soprattutto in materia di integrazione della rete dei trasporti.

Pertanto il tipico Piano d'impresa doveva conformarsi a criteri coerenti: fra quanto preventivato in sede di stanziamento di adeguati investimenti, e quanto invece ottenuto realmente in termini di miglioramento infrastrutturale.<sup>57</sup>

Lo Stato, da parte sua, doveva impegnarsi direttamente nella tutela del proprio sistema ferroviario, tramite la *Legge annuale di Bilancio*: in questa legge viene stabilito il prezzo che lo Stato deve esborsare a fronte dell'acquisto dei *Servizi di Trasporto*, e del mantenimento vitale per l'esercizio efficiente dell'infrastruttura.<sup>58</sup>

Per rendersi conto della consistenza significativa di questa simbiotica confluenza dei *Contratti di Programma e di Servizio Pubblico*, si osservi che, nell'arco temporale intercorrente tra il 1997 e il 2000, le risorse finanziarie disponibili per il Piano d'Impresa aumentarono fino ad arrivare ad uno stanziamento di circa 99.662 miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca).

Di questa cifra consistente, ben 15.895 miliardi di Lire (Lire correnti all'epoca) furono destinate al mantenimento vitale dell'azienda: vale a dire, alla manutenzione delle linee e degli impianti, e anche all'acquisto del materiale rotabile.

Mentre altri 28.286 miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca) furono destinati al potenziamento della rete infrastrutturale esistente.

---

56. Con questo Atto avendo l'Ente FS SpA" ottenuto la "Concessione" di settanta [70. anni per la gestione del servizio e delle attività della rete ferroviaria italiana, ereditata dalla precedente gestione.

57. Vincenzo PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 02.

58. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 77.

Il residuo di questi ultimi stanziamenti, vale a dire circa 55.000 miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca), furono inoltre dirottati verso la realizzazione delle nuove ed ipertecnologiche linee ad *Alta Velocità AV // Alta Capacità AC*.<sup>59</sup>

Si osservi ora la cronologia dei vari *Piani d'Impresa aziendali*, predisposti dal momento della fase conclusiva dell'Ente Pubblico Economico FS, e continuando poi con la transizione verso il nuovo corso dell'Ente FS SpA.

In particolare, fu il Piano d'Impresa 1995 - 2000, il primo della serie, ad essere elaborato dopo l'emanazione dell'Atto di Concessione n° 225 - T / 1993, così come si può osservare dalla seguente successione:

- a) 1992 – 1995;
- b) 1993 – 2000 (integrato dall'analitico **Piano Triennale** 1993-95 di dettaglio);
- c) 1995 – 2000 (elaborato in ottemperanza *all'Atto di Concessione* n° 225-T/1993);
- d) 1996 – 1998;
- e) 1997 – 2000 (**Piano Industriale CIMOLI**);
- f) 2007 - 2011 (**Piano Industriale MORETTI**);

#### *6.1.7.2. L'impatto delle Leggi Finanziarie sul nuovo Piano d'Impresa. Il coinvolgimento diretto dello Stato, in vista della Separazione Gestionale tra l'Infrastruttura e il Servizio di Trasporto*

Particolare incidenza, nella preparazione dei vari Piani d'Impresa, hanno avuto gli avvicendamenti successivi delle varie *Leggi Finanziarie dello Stato*.

A ragione di quanto asserito, particolari compiti sono stati riservati allo Stato, conferiti in forza dalla *Legge dello Stato* n° 550 del 28/Dicembre/1995 (60).

Nel contenuto della suddetta *Legge Finanziaria 1996* vi era stabilito quanto lo Stato, per sua competenza, doveva destinare agli investimenti; e quanto, invece, per ripianare le perdite di gestione incorse negli esercizi aziendali precedenti, tra il 1988 e il 1992.<sup>61</sup>

Con la successiva *Legge dello Stato* n° 663 del 23/Dicembre/1996<sup>62</sup>, si era comunque provveduto ad una corposa revisione dei trasferimenti, previsti originariamente dalla *Legge Finanziaria 1996* precedente.

---

59. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 76.

60. Vale a dire, la "Legge Finanziaria 1996".

61. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 77.

Infatti, all'articolo 2 comma 13 del *Collegato alla Finanziaria 1997 (Legge dello Stato n° 662 del 23/Dicembre/1996)*, si era provveduto alla revisione del *Contratto di Servizio Pubblico e di Programma*: tale da diminuire l'impegno, da parte dello Stato, di ben 2.810 miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca).

Con questo consistente taglio finanziario, al contempo si rimpinguava adeguatamente il fabbisogno operativo, necessario all'Ente FS SpA per poter operare così più snellamente sul mercato.<sup>63</sup>

Quanto previsto dalla revisione operata con la *Legge Finanziaria 1997*, era valido solo però per il corrente anno 1997.

Altre novità sono poi intervenute con la *Legge dello Stato n° 450 del 27/Dicembre/1997*<sup>64</sup>: più esattamente all'articolo 55 del *Collegato alla Finanziaria 1998 (Legge dello Stato n° 449 del 27/Dicembre/1997)*.

Con tale dispositivo, si assegnava al Ministero del Tesoro la competenza sulla valutazione della redditività della gestione dell'infrastruttura, cioè di un particolare ramo aziendale.

Il motivo di questa particolare attribuzione di competenza era dovuta all'imminente separazione contabile, tra il ramo aziendale in questione, (cioè la gestione dell'infrastruttura), e le attività di trasporto: così veniva disposto dalla legge, per apportare sul bilancio le eventuali variazioni sulla situazione patrimoniale dell'Ente FS SpA.<sup>65</sup>

Sempre con la *Legge Finanziaria 1998* veniva incaricato il *Governo della Repubblica* di dare una ridefinizione agli indirizzi da seguire per il piano di riorganizzazione aziendale.<sup>66</sup>

A riguardo invece del triennio 1998 – 2000, ulteriori disposizioni e precisazioni sarebbero state impartite dopo l'attuazione dell'imminente riassetto societario.

L'eloquente riferimento ai nuovi standard europei a cui conformarsi, era chiaramente enucleato nei lavori preparatori dell'imminente *Piano d'Impresa 1996 – 1998*: tali lavori preparatori, in realtà, furono traslati per problemi di ridefinizione organizzativa e finanziaria, e sfociarono con la presentazione postuma del nuovo *Piano d'Impresa 1997 – 2000* targato CIMOLI.<sup>67</sup>

---

62. Vale a dire, la "Legge Finanziaria 1997".

63. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 77.

64. Vale a dire, la "Legge Finanziaria 1998".

65. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 78.

66. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 78.

67. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 232.

Nel *Piano CIMOLI* era contenuto un impegno solenne, da parte dello Stato, al fine di intraprendere la realizzazione dell'*Alta Velocità AV // Alta Capacità AC*, sull'asse orizzontale da Torino, Milano, a Venezia; a sua volta intersecato con l'asse verticale da Milano, Roma, a Napoli, e Salerno.

Chiaro era il riferimento alla realizzazione del reticolo ferroviario ipertecnologico dell'*Alta Velocità // Alta Capacità*, conformato a somiglianza della lettera a stampatello "T".<sup>68</sup>

Secondo i lavori preparatori del *Piano d'Impresa 1996 – 1998*, lo Stato ribadiva con forza gli impegni di finanziamento già deliberati con il precedente *secondo Contratto di Programma 1993*, che era stato sottoscritto in data 29/Dicembre/1992.

Tali finanziamenti erano stati stabiliti nella somma di 24.500 miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca), equamente distribuiti nell'arco temporale dal 1993 al 1997.<sup>69</sup>

Nel *Piano d'Impresa 1996 - 1998* vi erano connessi particolari obblighi anche per l'Ente FS SpA: quest'ultimo doveva impegnarsi a separare al più presto la gestione dell'infrastruttura dalla gestione del servizio di trasporto, secondo i dettami della *Direttiva CEE n° 440/1991*.<sup>70</sup>

### **6.1.8. Il Contratto di Servizio Pubblico, nelle previsioni dell'Atto di Concessione n° 225 – T / 1993**

All'articolo 14 dell'*Atto di Concessione n° 225 – T / 1993* venne disciplinato il *Contratto di Servizio Pubblico*, in attuazione del *Regolamento CEE n° 1.191 del 26/Giugno/1969*<sup>71</sup>, e della *Direttiva CEE n° 440 del 29/Luglio/1991*.<sup>72</sup>

Questo particolare contratto regola la delicatissima materia degli *obblighi di servizio ferroviario*, e degli altri obblighi complementari da parte dello Stato.

In particolare, esso riguarda gli obblighi di acquisto dei servizi di trasporto da parte dello Stato, nella sua veste di *Cliente*.

Tutto questo al fine di garantire alla collettività i servizi di trasporto necessari: e pertanto propriamente denominati servizi di interesse pubblico.<sup>73</sup>

---

68. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 232.

69. GUADAGNO, op. cit., pp. 232.

70. GUADAGNO, op. cit., pp. 232.

71. Così come modificato dal "Regolamento CEE" n° 1.893 del 20/Giugno/1991.

72. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 74.

73. Vincenzo PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 02.

Il *Contratto di Servizio Pubblico*, a riguardo, determina degli importanti parametri quantitativi e qualitativi, facendo prioritariamente riferimento alle linee ferroviarie da predestinare a tale scopo.

Si fa dunque riferimento:

1)) agli obblighi derivanti dal servizio di trasporto.

In questa prima casistica, rientrano i servizi ferroviari viaggiatori da fornire alla collettività, nonché i servizi di trasporto merci: nella globalità, servizi da erogare nella quantità e qualità richiesta dal mercato.

2)) agli obblighi derivanti dai servizi complementari di trasporto.

In questa seconda casistica rientrano anche i servizi sostitutivi ed integrativi su gomma.<sup>74</sup>

3)) agli obblighi derivanti dai servizi a condizioni imposte.

In data 13/Febbraio/1996 venne firmato il *Contratto di Servizio Pubblico 1994 – 1996*: esso venne sottoscritto tra l'*Amministratore Delegato* NECCI (per conto dell'Ente FS SpA), e il *Ministro dei Trasporti e della Navigazione* (per conto dello Stato italiano).<sup>75</sup>

Questo era il secondo della serie complessiva di tali atti negoziali: ma anche il primo stipulato in osservanza di determinate normative comunitarie.

#### *6.1.8.1. La compensazione degli oneri derivanti dagli Obblighi di Servizio Pubblico, secondo quanto previsto dallo stesso contratto*

Parlando dei particolari *obblighi di servizio pubblico*, si fa riferimento al prezzo da praticare alle prestazioni oggetto di contratto: per far fronte all'erogazione di tali servizi, vengono stabiliti degli appositi compensi economici.<sup>76</sup>

A riguardo dei treni viaggiatori messi a disposizione della collettività, in virtù del servizio pubblico, tali obblighi vengono compensati in base alla quantità dei *Milioni di Km // Treno effettuati*<sup>77</sup>: quindi, prima di tutto, si deve determinare la quantità necessaria dei servizi viaggiatori, da fornire in regime di servizio pubblico.

Il *Contratto di Servizio Pubblico* stabilisce inoltre la necessaria quantità e qualità del servizio di trasporto merci da porre in offerta, così come richiesto dal mercato.

---

74. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 231.

75. GUADAGNO, op. cit., pp. 231.

76. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 76.

77. E' l'unità di misura di riferimento.

Gli oneri dovuti dallo Stato, a fronte di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, vengono dunque disciplinati dall'*articolo 10* di codesto Contratto.

Essi vengono calcolati con un sistema del tutto particolare, non però esente da critiche.

Innanzitutto, tali compensi economici sono calcolati in ragione del costo minimo di produzione, sostenuto da treni aventi una sufficiente composizione minima del convoglio.

Ad uopo si estrapola, come base iniziale, uno specifico *convoglio campione* per il trasporto passeggeri, effettuato con una adeguata composizione minima di materiale rotabile, e completata dal mezzo di trazione.

Essendo questo il riferimento comune di base, per tutti i tipi di servizi generici, viene allora rimborsato dallo Stato il costo chilometrico sostenuto dall'effettuazione di questo particolare specifico convoglio campione di riferimento.

Tale compensazione rappresenta quindi, prima di tutto, la *parte fissa degli introiti* (ovverosia, rimborsi statali), incamerati dalle imprese erogatrici del servizio.

Ed inoltre, se sussistesse un'ulteriore richiesta di posti nel servizio viaggiatori, riscontrabile tramite una vendita supplementare di *Documenti di viaggio*, sarebbe la stessa società erogatrice del servizio di trasporto a doversi fare fronte economicamente.<sup>78</sup>

Se, in base a questi criteri, l'offerta del servizio di trasporto risultasse eccessivamente oneroso per la Società di trasporto, sono previste delle particolari autorizzazioni per l'uso alternativo del servizio sostitutivo: tutto ciò se ritenuto più conveniente per scarsa frequentazione, o per particolari difficoltà di esercizio.

Sono comunque fatti salvi i *servizi minimi da garantire*, per l'esigenza della collettività.<sup>79</sup>

Questo particolare sistema di compensazione è basato, in aggiunta, anche su una *parte variabile*: costituita dalle suppletive entrate tariffarie.<sup>80</sup>

In sintesi, lo Stato utilizza un particolare *sistema virtuale*, che incentiva il mantenimento dei servizi con bassa utilizzazione: questo a prescindere dalla particolare fascia oraria di percorrenza (di punta, o meno); ma anche a prescindere dalla specifica tratta ferroviaria in uso (linea secondaria a bassa utilizzazione, o meno).

---

78. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 76.

79. Vincenzo PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 03.

80. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 231.



Di converso, lo Stato, nei servizi ad *alta frequentazione*, deve mettere a disposizione un numero quantitativamente inferiore di posti, nei vari convogli viaggiatori, a quello effettivamente richiesto dalla collettività.

Questo a prescindere dalla favorevole o meno traccia orario disponibile; ma anche a prescindere dall'utilizzo di appetibili o meno tratte ferroviarie.

Il suddetto sistema di compensazione degli oneri è tuttavia privo di una qualsiasi logica di valutazione concreta della qualità e della quantità del servizio.

Basti pensare all'indefinito concetto della congrua composizione dei convogli campione di riferimento: sia a riguardo del materiale rotabile da impiegare, che sul mezzo di trazione più adeguato.

Ma, è altrettanto pacifico che ben difficilmente si può trovare un metodo alternativo a quello menzionato sopra, per quantificare esattamente tali oneri.<sup>81</sup>

L'assai discusso sistema di quantificazione degli *oneri di servizio pubblico*, basato su un artificio del tutto psicologico, si perfezionò poi ulteriormente con un altro meccanismo previsto all'articolo 5 dello stesso Contratto di Servizio Pubblico: la *qualità* nell'offerta del *Servizio Pubblico*.

#### *6.1.8.2. La qualità nell'offerta del Servizio Pubblico, secondo quanto previsto nello stesso contratto*

Il *Contratto di Servizio Pubblico* stabilisce anche il *livello della Qualità* disponibile per l'offerta dei servizi di trasporto ferroviari: questo parametro viene stabilito in base alla *Carta dei Servizi Pubblici*, apposito *Regolamento* in cui sono previsti degli standard specifici da garantire.<sup>82</sup>

Dissertando degli obblighi particolari di servizio pubblico, si fa spesso ricorso all'orario di Servizio.

---

81. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 76.

82. Vincenzo PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 03.

Deve essere lo stesso Ente FS SpA a predisporre l'apposito *Orario Generale di servizio ferroviario*, secondo le sue particolari esigenze: con una banale e quanto mai tacita approvazione di esso, da parte del *Ministero dei Trasporti*.<sup>83</sup>

Entrando in ulteriori dettagli, secondo l'articolo 11 del *Contratto di Servizio Pubblico 1994 - 1996*, lo Stato doveva trasferire per ogni anno commerciale della sua vigenza circa 183 miliardi di Lire all'Ente FS SpA (Lire correnti d'epoca), in compensazione dei viaggi gratuiti e a tariffa ridotta.

Quasi la metà di questa somma, in realtà, veniva però trasferita, a titolo di integrazione, per gli obblighi tariffari agevolati del trasporto merci.<sup>84</sup>

In una logica di completa apertura del mercato dei trasporti, vi deve essere allora la coesistenza di servizi di trasporto effettuati sulla base di *principi strettamente commerciali*, affiancati ad altri servizi di trasporto effettuati invece sulla base degli *obblighi di servizio pubblico*.

Ed avendo riguardo all'effettuazione dei servizi di trasporto commerciali, in un futuribile contesto era scontato che l'impegno finanziario dovesse essere consistente.

Questo anche per smarcarsi dall'inarrestabile concorrenza di altre società ferroviarie, ma anche a riguardo dei servizi effettuati alternativamente con altre modalità di trasporto.<sup>85</sup>

Diverso invece il discorso per i servizi effettuati in regime degli obblighi di servizio pubblico. Peraltro, il sistema dei compensi a fronte degli oneri derivanti dal servizio pubblico, lasciava sottintendere che la qualità del servizio offerto, in questa particolare tipologia di offerta, non potesse essere del tutto soddisfacente.

Tanto è vero che la quantità nell'offerta del Servizio Pubblico restava immutata: giocoforza, la qualità diventava la valvola di sfogo, e ovviamente essa scemava a parità di oneri sostenuti.<sup>86</sup>

Nel generico Contratto di Servizio Pubblico si fa ampio riferimento anche alle relazioni finanziarie tra le parti, alle clausole addizionali, alle modificazioni contrattuali.

Non ultimo, sono pure previste delle particolari sanzioni, in caso di inadempienza parziale o totale del Contratto in questione.<sup>87</sup>

---

83. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 76.

84. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 231.

85. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 76.

86. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 76.

### **6.1.9. Il Contratto di Programma, secondo quanto disposto dall'Atto di Concessione n° 225 – T / 1993**

Il *Contratto di Programma* è opportunamente enucleato all'articolo 15 dell'*Atto di Concessione* n° 225 – T / 1993.

Si osserverà nel dettaglio il contenuto normativo e la natura preminente del Contratto di Programma, conformato pienamente a quanto disposto dalle *Normative Comunitarie* in tema di trasporto ferroviario.

Secondo le disposizioni comunitarie, l'Infrastruttura ferroviaria di ogni paese membro deve essere gestita garantendo un'elevata efficienza gestionale e qualitativa, al fine di ottenere la massima economicità del servizio.

Nella realtà dei fatti esso rappresenta uno speciale contratto, stipulato tra due contraenti particolari: lo *Stato* da una parte, e l'*Impresa Ferroviaria* Ente FS SpA dall'altra.

Il Contratto di Programma rappresenta quindi la classica attività negoziale tra un tradizionale organismo di tipo pubblicistico (lo Stato), al cospetto di una generica impresa privata (l'Ente FS SpA): pertanto, con la stipula vengono stabiliti obblighi reciproci, in capo alle parti.<sup>88</sup>

Questo speciale Contratto regola la *disciplina degli oneri di esercizio e di infrastruttura*, della cui copertura si deve far carico completamente lo Stato.

Nel far questo, vengono stabilite regole e criteri ben precisi per armonizzare e concretizzare gli investimenti destinati allo sviluppo e alla ristrutturazione dell'Ente FS SpA.<sup>89</sup>

Nel Contratto di Programma vengono disciplinati tutti gli aspetti organizzativi ed economici, relativi alla gestione dell'infrastruttura.

Nello specifico, per l'infrastruttura sono stati istituiti i relativi criteri di gestione, e previsti i particolari obblighi di mantenimento degli impianti e delle linee.

Si osservi puntualmente la *serie cronologica* dei Contratti di Programma, succedutisi dal momento della loro istituzione.

1)) Contratto di Programma 1991 - 1992: fu stipulato il 23/Gennaio/1991, e tra l'altro è anche il primo della serie;

---

87. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 74.

88. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 75.

89. Vincenzo PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 02.

2)) Contratto di Programma 1993: fu stipulato in data 29/Dicembre/1992, e il secondo della serie;

3)) Contratto di Programma 1994 – 2000: fu stipulato in data 25/Marzo/1996, ed è il terzo della serie.

Al contempo, il suddetto fu anche il primo Contratto ad essere stipulato in piena aderenza alle Normative Comunitarie.

A questo seguirono poi ben tre (3) Addendum.

4)) Contratto di Programma 2001 - 2005: fu stipulato in data 2/Maggio/2001, ed è il quarto della serie.

#### *6.1.9.1. La rivoluzione apportata dal Contratto di Programma (1994 - 2000), in stretta aderenza alle Normative Comunitarie: le prime importanti conseguenze*

Per capire la portata di tale rivoluzione, è necessario analizzare il Contratto di Programma 1994 - 2000: esso fu il terzo della serie complessiva, ma il primo stipulato con regole proprie aderenti alle Normative Comunitarie.

Lo schema provvisorio di questo Contratto<sup>90</sup> venne approvato con la *Deliberazione CIPE* n° 011 del 13/Marzo/1996, ai sensi dell'articolo 3 comma 1 del *Decreto Presidente Repubblica DPR* n° 373 del 20/Aprile/1994.

Dopodichè, il testo definitivo del Contratto di Programma 1994 - 2000 venne sottoscritto, in data 25/Marzo/1996, dall'*Amministratore Delegato* NECCI (per conto dell'Ente FS SpA) e dal *Ministro dei Trasporti e della Navigazione* (per conto dello Stato).<sup>91</sup>

La sottoscrizione di tale Contratto rappresentò anche l'ultimo atto amministrativo deliberato dall'*Amministratore Delegato* NECCI, durante il suo mandato: esso fu considerato di importanza fondamentale, soprattutto alla luce delle innovazioni apportate.

Nel Contratto vengono chiaramente desunti i principi che sono posti alla base della regolarizzazione degli *oneri di esercizio*, dovuti al mantenimento in essere degli *obblighi di servizio pubblico*.

Nel Contratto di Programma lo Stato deve garantire, in piena conformità alle Norme comunitarie, l'equilibrio contabile tra i costi e i ricavi dell'esercizio ferroviario: il pareggio del bilancio è da considerarsi pertanto l'obiettivo minimo da perseguire.

---

90. Ovverosia, lo "Schema di Contratto di Programma" tra il "Ministro dei Trasporti" e l'"Ente FS SpA".

91. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 231.

Per ottenere tale obiettivo contabile, lo Stato deve ricavare gli introiti necessari attraverso la fissazione del *Canone d'uso dell'Infrastruttura*; ma anche con la determinazione dei contributi, e delle compensazioni.<sup>92</sup>

Per questo motivo, in esso vengono puntualmente definiti i vari criteri per regolare la *tariffazione* nell'uso dell'infrastruttura, da corrispondere da parte delle imprese ferroviarie: lo Stato, ai sensi dell'articolo 4 (punto 4.1.), deve pertanto definire le modalità per fissare il canone d'uso dell'infrastruttura.

Nell'articolo 5 del suddetto Contratto di Programma si fa proprio riferimento alla mancanza (in quell'epoca) dell'applicazione di un canone d'uso: quindi un problema basilare che verrà poi risolto, nel corso degli anni, dalla *Legislazione Italiana* in stretta aderenza alle Normative Comunitarie.

L'essenza della disciplina comunitaria trasuda proprio dall'articolo 5 di codesto Contratto: laddove vengono enucleati gli investimenti e i rimborsi dovuti in esecuzione del mantenimento della rete ferroviaria in esercizio.

E di rinforzo ancora, all'articolo 4 (punto 4.2.): la società che gestisce l'infrastruttura, per mezzo dei trasferimenti finanziari riservati ad uopo dallo Stato, ha l'obbligo di mantenere e preservare le linee ferroviarie in esercizio, curandone la relativa manutenzione.<sup>93</sup>

Nel Contratto di Programma sono anche regolate le apposite contribuzioni e sovvenzioni statali destinate al miglioramento dell'infrastruttura, cioè la fruizione di particolari finanziamenti.

Vengono così stabiliti i criteri tecnici necessari per stabilire l'ammontare degli investimenti da attuare, per far poi fronte alle innovazioni tecnologiche e alla progettazione ed esecuzione di opere innovative.<sup>94</sup>

Il Contratto di Programma deve farsi comunque carico anche dell'orientamento da dare agli investimenti, affinché in esso venga formulato correttamente il *Piano di ristrutturazione* dell'Ente FS SpA.

Dal dettato contrattuale viene infatti desunta la quantificazione concreta degli oneri finanziari, sorti in seguito alla ristrutturazione aziendale: tutto questo sempre in ottemperanza alle normative comunitarie in tema di trasporto.

---

92. Vincenzo PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 02.

93. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 232.

94. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 75.

Nel concetto di ristrutturazione aziendale vengono ricompresi anche i particolari ammortizzatori sociali, creati per dare sfogo all'eccesso di forza lavoro.<sup>95</sup>

E fatto assai importante, nel Contratto di Programma sono pure previsti tutti i casi in cui ci si può discostare dalle ferree regole dell'economia, in nome dell'interesse pubblico prevalente: viene praticamente consentita la presenza di un certo passivo controllato, in alcuni casi meritevoli di tutela sociale.<sup>96</sup>

Nel Contratto di Programma sono anche disciplinati i fondi di gestione dei debiti già contratti: ma, anche di quelli da contrarre successivamente.

Anche in quest'ultimo caso l'onere che eventualmente ne consegue, di importo comunque predeterminato, è sempre da porsi a carico dello Stato.<sup>97</sup>

#### *6.1.9.2. Il Contratto di Programma (1994-2000): l'utilizzo di appositi criteri contabili per la redazione del bilancio, in ottemperanza all'imminente Separazione Contabile*

Nel Contratto di Programma è disciplinata minuziosamente anche la maggior parte dei *criteri contabili*, da inserire nel bilancio, riguardanti il settore del trasporto ferroviario.

Lo scopo prioritario di tale disciplina è quello di coinvolgere direttamente lo Stato, affinché si sottoponga obbligatoriamente alle normative comunitarie.

Ma, allo stesso tempo, viene coinvolto pienamente anche l'Ente FS SpA, affinché venga redatto il proprio bilancio aziendale secondo norme contabili precise.

A ragione di ciò nel bilancio aziendale, redatto secondo tali indicazioni, devono apparire chiaramente e separatamente tutti gli elementi contabili relativi alla sola gestione dell'Infrastruttura; distintamente dagli elementi contabili relativi alla sola gestione del Servizio di Trasporto.

Questi elementi, conteggiati separatamente, devono essere chiaramente rubricati sul bilancio aziendale, in ottemperanza comunque ai principi del diritto privato.<sup>98</sup>

Più specificatamente, nell'inedito Contratto di Programma 1994 - 2000 sono state impartite precise disposizioni affinché, già a partire dalla Redazione di Bilancio FS del 1997, venissero

---

95. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 75.

96. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 74.

97. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 74.

98. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 75.

riportati i resoconti della gestione dell'Infrastruttura e dell'attività del Servizio di trasporto su colonne chiaramente distinte (*Separazione Contabile*).

La *Separazione contabile*, in attuazione della *Direttiva CEE* n° 440/1991, rappresenta concettualmente l'esordio della postuma *Societarizzazione* dell'Ente FS SpA.<sup>99</sup>

Tra l'altro, il Contratto di Programma 1994 - 2000 innovava chiaramente anche a riguardo dell'assetto proprietario dell'azienda, dando precise disposizioni per l'apertura obbligata all'azionariato privato.

Pertanto queste prime indicazioni obbligatorie, impartite anzitempo dal Contratto di Programma 1994 - 2000, sono state poi inglobate nella specifica *Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri DPCM* del 30/Gennaio/1997, altrimenti denominata come la *Direttiva PRODI*.<sup>100</sup>

### *6.1.9.3. La Carta della Mobilità e dei Servizi Pubblici: i doveri delle imprese erogatrici di Servizi Pubblici di trasporto*

La *Carta della Mobilità e dei Servizi Pubblici* fa parte integrante del Contratto di Programma. Secondo il suddetto Regolamento, tutti i soggetti economici che erogano dei servizi pubblici di trasporto, devono sottostare a delle condizioni ben precise.

Innanzitutto, tali soggetti devono individuare chiaramente quali sono i fattori determinanti per la *qualità del servizio* da offrire; dopodichè gli stessi soggetti, devono adottare e rendere pubblici gli standard qualitativi e quantitativi da rispettare.

Le imprese che gestiscono il trasporto, ogni anno hanno l'obbligo dell'adozione dei programmi di investimento e miglioramento tecnologico, al fine di migliorare gli standard dei servizi.<sup>101</sup>

La sottoscrizione della *Carta della Mobilità e dei Servizi Pubblici* disciplina però anche i diritti e i doveri dei clienti - viaggiatori.<sup>102</sup>

A riguardo dei diritti dei viaggiatori, vi sono dei punti fermi da garantire nei loro confronti.

---

99. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 232.

100. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 78.

101. Vincenzo PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 03.

102. PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, op. cit., pp. 03.

L'impresa erogatrice del servizio pubblico di trasporto, prioritariamente, ha l'obbligo di pubblicare gli orari dei servizi e di renderli reperibili: l'*Orario Generale* deve poter essere consultato agevolmente dai clienti – viaggiatori.

Così pure, vi deve essere un'informativa comprensibile sul viaggio, e sulle tariffe ad esso applicate.

I viaggiatori, secondo questo contratto, hanno diritto alla sicurezza, e alla tranquillità del viaggio; e così pure hanno diritto alla continuità e alla certezza del servizio.

L'impresa che gestisce il servizio di trasporto pubblico deve garantire il rispetto degli orari in tutte le fermate previste; così pure, le stazioni adibite alla raccolta dei viaggiatori devono essere lasciate in uno stato ritenuto decoroso.

Il personale ferroviario deve essere chiaramente reperibile e riconoscibile durante il viaggio, per qualsiasi eventualità sia necessaria.

Deve essere garantito un accettabile contenimento dei tempi di attesa; e vi deve essere la possibilità di accedere agevolmente a qualsiasi procedura di reclamo.

Deve essere garantito il rispetto del divieto di fumare.<sup>103</sup>

I clienti – viaggiatori hanno tuttavia anche dei particolari doveri.

I clienti non devono salire a bordo dei treni senza il titolo di viaggio, o di prenotazione obbligatoria per particolari servizi.

Il singolo viaggiatore deve occupare un solo posto a sedere, relativo al solo titolo di viaggio personale.

Ci si deve comportare in modo decoroso, senza insudiciare o danneggiare i convogli.

In definitiva, i viaggiatori dovranno rispettare tutte le regole previste per l'utilizzo dei convogli in cui viaggiano.<sup>104</sup>

#### ***6.1.10. Le performances allettanti nella prima fase di vita dell'Ente FS SpA. Il periodo gestionale dal 1992, fino al 1995***

Nelle prime fasi di vita dell'Ente FS SpA, il risultato gestionale evidente comportò un consistente abbattimento dei costi di esercizio.<sup>105</sup>

---

103. Vincenzo PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 03.

104. PALESE, *Evoluzione del mercato dei trasporti*, op. cit., pp. 03.

105. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.



Per analizzare quale impatto abbia prodotto sulle Ferrovie dello Stato l'applicazione del nuovo *Piano Triennale 1993 – 95*, diventa necessario soffermarsi sui dati statistici in nostro possesso dal 1992 al 1995.

Le performances erano tutte in netto miglioramento rispetto al 1992, eccettuato il solo anno 1993: questo sta a significare che le azioni prodotte dal nuovo management aziendale, inquadrato nella più flessibile struttura della Società per Azioni, avevano ottenuto l'effetto migliorativo auspicato.<sup>106</sup>

Fino al primissimo inizio degli anni '90 l'andamento del traffico risultava paurosamente stagnante: a risentirne di più fu il trasporto merci piuttosto che quello viaggiatori, anch'esso comunque in forte crisi.

La stagnazione del traffico ferroviario perdurava ormai da lungo tempo per il trasporto merci, nonostante l'industria siderurgica del paese fosse allora in forte espansione.<sup>107</sup>

Le Ferrovie dello Stato continuarono a subire ancora una volta gli effetti della spietata concorrenza del trasporto su gomma.

Si fecero sentire pesantemente tutti gli sbagli del passato, dovuti ai mancati investimenti sul settore ferroviario: a fronte di questa arretratezza infrastrutturale, il gap con il settore stradale non poteva che appesantirsi ancora di più.

Ma dopo questo primo periodo negativo, analizzando la situazione del Trasporto Viaggiatori con i *Viaggiatori // Km* (unità di misura) si può notare, eccettuato il solo 1993, un netto incremento rispetto al periodo precedente.

Ancora più performante la situazione del Trasporto Merci: netto miglioramento delle *Tonnellate // Km* (unità di misura), sempre con l'eccezione del 1993.

Analizzando congiuntamente gli indicatori del Trasporto Viaggiatori e Merci, si può notare un netto incremento degli stessi rispetto all'anno precedente con il *Delta UT* (unità di misura).<sup>108</sup>

Analizziamo la situazione del personale ferroviario in forza.

La consistenza del personale fu in netta discesa nel periodo considerato dal 1992 al 1995: sia come *Valore Medio Annuo*, ma anche come *Valore Assoluto* riferito alla fine di ogni anno solare.

In questo caso, l'annata 1993 conferma il trend presente in diminuzione.<sup>109</sup>

---

106. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 225.

107. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

108. GUADAGNO, op. cit., pp. 225.

109. GUADAGNO, op. cit., pp. 225.

Anche la *Produttività del Personale* con le *UnitàTreno // n° dipendenti* (unità di misura) ha avuto un trend continuamente crescente, con impennate considerevoli negli anni 1994 e 1995.<sup>110</sup>

Osserviamo adesso la tabella (*Vedi Tab. 11*), con i dati presentati in quest'ultima analisi aziendale.<sup>111</sup>

**Tabella 11:** Performances nei primi anni di vita dell'Ente FS SpA: 1992 – 1995

<b>RISULTATI GESTIONALI ENTE FS SPA (nei primi anni della sua istituzione)</b>					
		1992	1993	1994	1995
Treni Viaggiatori	<b>Viaggiatori / Km (mil)</b>	48.361	47.101	48.900	49.700
Treni Merci	<b>Tonnellate / Km (mil)</b>	21.830	20.226	22.533	24.071
Viaggiatori (+) Merci	<b>dUT su anno precedente</b>	3,1 %	- 4,1 %	6,1 %	3,3 %
	<b>Media Annua Dipendenti</b>	167.566	159.577	140.249	129.839
	<b>Dipendenti al 31/Dic</b>	164.655			126.061
	<b>Produttività (UT/n° dip.)</b>	418.886	421.909	509.330	568.173

**Fonte:** Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pag. 225

### ***6.1.11. Gli effetti devastanti delle varie campagne di prepensionamento volontario dei ferrovieri. Il ricorso smodato al lavoro straordinario***

Con la copiosa fuoriuscita di lavoratori altamente specializzati, operata in un arco di tempo ristretto, e contemporaneamente la costante arretratezza tecnologica della macchina ferroviaria, il primo tangibile effetto negativo fu il collassamento nell'organizzazione del lavoro.

La nuova dirigenza aziendale si trovò ben presto a fare i conti con l'ingestibilità di una macchina altamente complessa, come quella ferroviaria, senza l'ausilio del personale numericamente necessario per poter adempiere alla propria missione istituzionale.

110. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 225.

111. GUADAGNO, op. cit., pp. 225.

Oltretutto, questo drastico dimagrimento occupazionale, provocò ulteriori squilibri logistici tra il Nord e il Sud del paese: infatti, l'offerta del servizio di trasporto di persone e cose ne risentì pesantemente a livello territoriale.

I ferrovieri rimasti in servizio, dopo i massicci esodi, non erano più distribuiti omogeneamente sul territorio italiano: con questa situazione logistica, non c'era più la possibilità di soddisfare le esigenze di mobilità da un capo all'altro del paese.<sup>112</sup>

Il peggioramento nell'offerta del servizio di trasporto fu certamente la cosa più rimpianta del vecchio sistema aziendale: e molte altre disfunzioni, presenti precedentemente, continuarono a manifestarsi anche a riforma inoltrata.

Ragion per cui, bisognava correre al più presto ai ripari.

Con l'organizzazione del lavoro ridotta ai minimi termini, scarseggiava prima di tutto il *Personale di Macchina PdM* per condurre i mezzi di locomozione.

I mezzi di trazione ferroviari, mancando il Personale, restavano inutilizzati nei depositi degli impianti di produzione: con la conseguenza di enormi spese, dovute alla soppressione dei convogli per il trasporto viaggiatori e merci.<sup>113</sup>

Perappare questa vertiginosa falla, la dirigenza aziendale ricorse all'uso spropositato dello *straordinario selvaggio*.

Soprattutto, se ne fece massiccio ricorso fra le categorie turniste del *Personale di Macchina PdM* e del *Personale Viaggiante PV*: cioè, laddove la produttività era talmente tangibile nella produzione finale del servizio di trasporto.<sup>114</sup>

Veniva flessibilizzata selvaggiamente la tipica rigidità dei turni di servizio, impostati pedissequamente con la speciale normativa contrattuale sull'orario di lavoro: in questo modo, venivano tappati i buchi lasciati aperti nei turni di servizio del personale.

Ma l'uso sfrenato dello straordinario fece innalzare ben presto il disavanzo del bilancio aziendale: ormai l'azienda era costretta a ricorrere a spese enormi, per ripianare lo straordinario, pur di poter garantire il servizio di trasporto alla collettività.<sup>115</sup>

---

112. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

113. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

114. Queste due particolari categorie di ferrovieri effettuavano prettamente "turni continuativi non cadenzati" nell'arco delle 24 ore.

115. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

#### *6.1.11.1. Il costo dei prepensionamenti selvaggi scaricati sulla collettività: il mero raggiungimento di un effimero incremento nella produttività*

La dirigenza aziendale, nel corso del processo di ristrutturazione, scelse la strada apparentemente più facile per far decollare in modo impattante la produttività.

Di converso, fu la collettività che dovette sobbarcarsi gli enormi oneri di questa scellerata operazione politica.

Come si può ben intuire, il costo gravante sulla collettività dai numerosi prepensionamenti non era stato affatto tenuto in considerazione nei disegni dei vertici aziendali.<sup>116</sup>

Si sarebbe dovuto operare ben diversamente per ottenere un considerevole aumento della produttività, evitando così tali effetti distorsivi.

L'azienda sarebbe dovuta intervenire attraverso l'aumento della produzione e del fatturato: cioè, attraverso l'espansione della propria attività sul mercato.

Per attuare questa operazione, sarebbe stato necessario un imponente programma di investimenti pubblici, tesi all'ammodernamento tecnologico e all'espansione dell'intero sistema produttivo ferroviario.

Così però non avvenne: proprio l'arretratezza tecnologica, per ragioni strettamente storiche, fu da sempre il tallone di Achille dell'azienda ferroviaria.<sup>117</sup>

#### *6.1.11.2. La valorizzazione delle professioni, e la ridefinizione delle carriere. Altro pesante fallimento del nuovo corso aziendale*

Altro fallimento, direttamente legato al nuovo corso aziendale, fu il *Processo di valorizzazione delle professioni*, e la *Ridefinizione delle carriere*.

Due tappe assai evolutive della nuova organizzazione del lavoro, ed espressamente menzionate nel pre - accordo contrattuale di lavoro del 1990, sfociante poi con la firma del definitivo CCNL 1990 - 92.

I miglioramenti di carriera, secondo i propositi iniziali, dovevano servire a migliorare l'efficienza gestionale e la professionalità di tutti i ferrovieri: tali obiettivi dovevano essere

---

116. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

117. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

raggiunti attraverso una maggiore flessibilità lavorativa, ma anche attraverso la riqualificazione delle varie mansioni.<sup>118</sup>

Questi due inediti processi delle carriere presero invece direzioni devianti da quelle originarie, vanificando l'ammirevole intento previsto nel suddetto pre - accordo contrattuale.<sup>119</sup>

Tutt'altro risultato fu raggiunto: si ottenne invece solamente la promozione automatica, verso i livelli stipendiali superiori, di una quota parte consistente di ferrovieri.

Lavoratori, questi ultimi, evidentemente poco attratti dalla professionalità e dall'etica morale: al contrario, invece, assai ammalati dagli incentivi economici agganciati al passaggio superiore di categoria stipendiale.<sup>120</sup>

Tra l'altro, il fenomeno delle *promozioni automatiche*, non corrisposte da corrispettivi incrementi nella produttività, pur essendo stato un classico esempio del malcostume italiano negli anni '80, fu addirittura esasperato ulteriormente durante la successiva riorganizzazione avvenuta nel Maggio/1999, con l'istituzione delle *Divisioni per Area d'affari*.

Per rendersi conto di ciò, basti pensare che anche in questa ultima fase di ristrutturazione fu operato un taglio drastico del personale.

Il dimagrimento nelle piante organiche, avallato da quasi tutti i Sindacati, fu poi compensato da imbonimenti aziendali, camuffati dall'elargizione di ingiustificati passaggi di categoria automatici, ma solo ad alcune categorie di ferrovieri.

Di certo ingiustificati, perché questi passaggi di categoria stipendiale erano del tutto sganciati dalla reale dinamica della produttività.

Ovvio che la nuova dirigenza aziendale fosse messa ancora una volta messa sotto accusa da parte delle restanti categorie di ferrovieri, in cui invece la propria mansione lavorativa era strettamente legata ad incrementi reali di produttività.

E quindi, le pesanti critiche addossate di converso anche alla classe politica, e soprattutto alle *Organizzazioni Sindacali Confederali*, ree non confesse di questo misfatto contrattuale, erano totalmente giustificate.<sup>121</sup>

---

118. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 3.

119. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

120. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

121. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 3.

### 6.1.11.3. L'abbassamento preoccupante della sicurezza nell'esercizio ferroviario.

#### *Tragica conseguenza dell'esasperata ristrutturazione dell'Ente FS SpA*

L'inedita formula della Società per Azioni consentì una maggiore autonomia finanziaria e gestionale al nuovo corso delle Ferrovie dello Stato.

Bisogna ricordare che lo Stato era l'*unico azionista di riferimento* dell'impresa, con solo capitale pubblico: questo fatto apparentemente insignificante, ma invero non di poco conto, lasciò il personale ferroviario, di qualsiasi genere e grado, svincolato da qualsiasi controllo operativo dall'alto.<sup>122</sup>

La consistenza del personale ferroviario diminuiva sempre più, di anno in anno: pertanto, secondo gli intendimenti, la produttività avrebbe dovuto aumentare.

Frattanto, i nuovi assunti entravano in azienda ricoprendo posizioni professionali con un livello stipendiale ben più alto dei loro predecessori.

Con la fuoriuscita incentivata del personale, di qualsiasi genere e grado, risultava difficoltoso, se non addirittura impossibile, ritrasmettere una professionalità adeguata e la cultura del lavoro specializzato alle generazioni debuttanti.

Questa importante concausa provocò, nell'immediato, la perdita dell'identità collettiva del *Corpo militaresco ferroviario*, che sin lì aveva caratterizzato le Ferrovie dello Stato.<sup>123</sup>

Altro fatto importante, con la trasformazione da Azienda Autonoma a Ente Pubblico Economico prima, e a Società per Azioni poi, avvenne la mutazione dello *Status Giuridico* del personale ferroviario in attività.

Il personale ferroviario, inquadrato comunque nel sistema parificato dei *Pubblici Dipendenti*, transitò coattivamente verso la sfera dell'*Impiego Privato*, abbandonando così le classiche tutele previste dal primo.

Le conseguenze giuridiche più eclatanti di questo passaggio apparentemente impercettibile, toccarono alcuni capisaldi assai importanti, che da sempre differenziano l'Impiego Pubblico da quello Privato.

Vale a dire, la stabilità del posto di lavoro, la certezza nelle regole sulle assunzioni, lo sviluppo automatico di carriera, ed altri aspetti ancora.<sup>124</sup>

La ristrutturazione esasperata, ed eccessivamente affrettata, ebbe come conseguenza diretta quella di far calare vertiginosamente gli *standard di sicurezza* elevati già esistenti, che erano

---

122. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 225.

123. GUADAGNO, op. cit., pp. 226.

124. GUADAGNO, op. cit., pp. 226.

stati fino a quel momento il fiore all'occhiello delle Ferrovie dello Stato, in ambito addirittura mondiale.

Si giunse purtroppo agli albori di quello che sarebbe poi diventato un assai triste epilogo per l'economia italiana: quello del raggiungimento di risultati economici significativi a qualsiasi costo, e senza il rispetto di qualsivoglia regola.

A seguito di questa dilagante corrente di pensiero economico, numerosi furono gli incidenti ferroviari: alcuni dei quali, purtroppo, con esiti nefasti.

Con tale drammatica situazione, diventava necessario recuperare al più presto un'immagine rassicurante presso l'opinione pubblica.

Anche in virtù dei consistenti investimenti che sarebbero stati rivolti alle automazioni, e alle numerose e avveniristiche evoluzioni tecnologiche.

Altissima tecnologia da iniettare senza ulteriori esitazioni, e con grande dispendio di energia, nell'intero settore ferroviario.<sup>125</sup>

### ***6.1.12. L'ennesima modifica della struttura organizzativa dell'Ente FS SpA, nel 1996***

L'Amministratore Delegato NECCI, durante il suo mandato, volle imprimere un'ulteriore svolta modificando ancora una volta la *Struttura Organizzativa* dell'Ente FS SpA.

La situazione interna era nuovamente entrata in una delicata fase di fibrillazione, nonostante la più agile formula della Società per Azioni avesse consentito maggiori performances, rispetto alla situazione precedente.

L'evoluzione di una nuova struttura organizzativa interna si rendeva ancora una volta necessaria, a causa dell'insorgenza imprevista di numerosi fattori esterni ad alto rischio: tra i quali, in particolare, spiccavano la riduzione complessiva dei contratti pubblici, e l'aumento inaspettato del costo del lavoro.

E soprattutto, stava per terminare la discussa fase degli ammortizzatori sociali, che già avevano scaricato completamente sulla collettività i consistenti oneri previdenziali derivanti dai prepensionamenti.

Stando così la situazione, la priorità assoluta imponeva lo stretto controllo sull'esercizio del bilancio economico aziendale.<sup>126</sup>

---

125. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 226.

126. GUADAGNO, op. cit., pp. 231.

Con queste premesse negative, la svolta impressa dall'Amministratore Delegato era dietro l'angolo: infatti, egli emanò l'*Ordine di Servizio OS* n° 5 nel 4/Marzo/1996, con cui si modificava ancora una volta l'assetto verticistico aziendale (*Vedi Organigramma n° 7 alla fine del presente Cap. VI, a pag. 451*).

Da questo momento l'Ente FS SpA disponeva di una *nuova Macrostruttura Organizzativa*: la costituzione di due (2) Direzioni di Gruppo, e di sette (7) Direzioni di Area.

#### *6.1.12.1. Le due Direzioni di Gruppo, nella nuova struttura organizzativa dell'Ente FS SpA*

Con l'OS n° 5/1996, venivano istituite due (2) nuove *Direzioni di Gruppo*, garantendo così il massimo di coesione e di unità all'interno della  *Holding Ferrovie dello Stato SpA*, nell'intento di raggiungere l'obiettivo del massimo sviluppo possibile.<sup>127</sup>

Veniva così abolita contestualmente la carica, originariamente istituita nel 1905, del Direttore Generale FS: questa carica veniva ora sdoppiata in due (2) nuovi *Direttori di Gruppo*.<sup>128</sup>

Con la modifica dell'originaria Direzione Generale, si consumava un significativo cambiamento nella struttura direttiva dell'Ente FS SpA.

A riguardo delle due (2) nuove Direzioni di Gruppo, l'azienda era ora così organizzata:

- a)) Direzione di Gruppo per la Gestione DGG, retta da un proprio Direttore;
- b)) Direzione di Gruppo per lo Sviluppo e la Diversificazione DGSD, retta anch'essa da un proprio Direttore.<sup>129</sup>

#### *6.1.12.2. La creazione delle sette Direzioni di Area, nella nuova struttura organizzativa dell'Ente FS SpA*

Al contempo, il 4/Marzo/1996 avveniva un altro grosso mutamento nella macrostruttura organizzativa dell'Ente FS SpA.

---

127. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 231.

128. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

129. GUADAGNO, op. cit., pp. 231.



In questa rinnovata fase, venivano sopresse le precedenti cinque (5) Aree, create precedentemente in data 26/Marzo/1993 proprio dall'Amministratore Delegato NECCI.

Con il nuovo OS n° 5/1996 venivano istituite le nuove sette (7) *Direzioni di Area*: per consentire una maggiore attenzione gestionale sul risultato finale.

Le *Direzioni di Area* erano organizzate secondo la forma gestionale dell'*Area Strategica d'Affari ASA*.<sup>130</sup>

Tali erano nell'ordine:

- 1)) *ASA Rete*. Essa comprendeva il Servizio degli orari, e l'Ingegneria inerente alle infrastrutture.
- 2)) *ASA Passeggeri*. Era ricompreso sia il Personale Viaggiante, che il Settore Navigazione.
- 3)) *ASA Trasporto Metropolitano e Regionale*. In questa area erano ricompresi anche gli autoservizi.
- 4)) *ASA Logistica Integrata*. Era l'area interamente dedicata al Trasporto Merci.
- 5)) *ASA Materiale Rotabile e Trazione*. Era ricompreso anche l'approvvigionamento, e la manutenzione dei rotabili.
- 6)) *ASA Servizi di Ingegneria*. Si aveva particolare riguardo al progetto AV // AC, ed agli altri grandi progetti infrastrutturali.
- 7)) *ASA Attività Immobiliari*<sup>131</sup>;

Dopo questa ennesima rivoluzione gestionale, in un primo momento il bilancio aziendale parve migliorare assai, ma solamente in termini di margine operativo lordo.<sup>132</sup>

## **6.2. L'esautorazione giudiziaria di NECCI: l'avvicendamento del nuovo Amministratore Straordinario CIMOLI, nel 1996**

La stipula del *Contratto di Programma 1994 – 2000*, in data 25/Marzo/1996, rappresentò l'ultimo atto amministrativo deliberato dall'*Amministratore Delegato* NECCI, durante il suo mandato.

---

130. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

131. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

132. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

La Gestione NECCI terminò in modo burrascoso, dopo che una ennesima escalation giudiziaria travolse i vertici aziendali dell'Ente FS SpA.

Gli scandali, questa volta, riguardavano l'operato personale di NECCI: reo sospetto, secondo molte accuse, di esternalizzare a persone compiacenti le varie attività ferroviarie in corso di deframmentazione.

L'*Amministratore Delegato* NECCI fu così costretto a rassegnare le proprie dimissioni, e a consegnarsi alla Giustizia.<sup>133</sup>

Pertanto, l'Ente FS SpA dovette essere ancora una volta commissariato: a seguito di questo sconvolgente epilogo giudiziario venne insediato l'ingegnere Giancarlo CIMOLI, quale nuovo *Amministratore Straordinario*.

CIMOLI venne ufficialmente investito con tale carica in data 3/Ottobre/1996.

Anch'egli, al pari di SCHIMBERNI e dello stesso NECCI, proveniva dall'ambiente della grande industria chimica italiana, in cui aveva svolto precedentemente attività manageriali di grande prestigio.<sup>134</sup>

Appena insediato nella sua nuova carica, CIMOLI impresse un'improvvisa accelerata ai processi di riforma già in atto nell'Ente FS SpA.

Il suo tempestivo e personale processo di ristrutturazione si basava essenzialmente sulla presentazione del rivoluzionario *Piano d'Impresa 1997 – 2000*.

Motivo di questa brusca accelerazione nel processo di riforma già in atto, fu l'improvviso peggioramento dei conti aziendali.

Infatti, proprio nel corso avanzato del 1996, e comunque con una tendenza di segno negativo già in atto dalla fine del 1995, era presente un deficit aziendale di circa 2.260 miliardi di Lire (Lire correnti dell'epoca) in più rispetto al precedente anno 1995.

Nulla di particolarmente negativo si lasciava però presagire nell'ultimo scorcio di tempo della precedente gestione NECCI: soprattutto viste le performances di tutto rispetto raggiunte, invece, nel corso del risanamento nel periodo appena precedente, dal 1993 al 1995.

Per questo motivo, per CIMOLI era necessario un rilancio aziendale immediato, con l'adozione di un programma virtuoso e impattante: dedicato esclusivamente a sostenere la competitività dell'intero trasporto ferroviario nel mercato globale.<sup>135</sup>

---

133. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 232.

134. GUADAGNO, op. cit., pp. 232.

135. GUADAGNO, op. cit., pp. 232.

### ***6.2.1. La Divisionalizzazione, introdotta nel rivoluzionario Piano d'Impresa (1997 - 2000) di CIMOLI. Alla ricerca spasmodica del raggiungimento di obiettivi economici rilevanti***

Con il *Piano d'Impresa 1997 – 2000*, l'Amministratore Straordinario CIMOLI si prefiggeva l'obiettivo di ristrutturare l'intera organizzazione delle Ferrovie dello Stato, attraverso la *Divisionalizzazione* aziendale: vale a dire, con la *Separazione Gestionale* delle varie e specifiche attività.

Con questa nuova terminologia economica, di importazione prettamente anglosassone, si indicava il fatto che le singole strutture aziendali (nella fattispecie, le *Divisioni Aziendali*) dovevano essere direttamente responsabili del loro singolo patrimonio e dei propri risultati gestionali.

L'obiettivo della *Divisionalizzazione* coincideva pienamente con quanto imposto agli Stati membri<sup>136</sup> dalle *Normative comunitarie*, in tema di trasporto ferroviario: in particolar modo, dalla *Direttiva CEE* n° 440/1991.

Secondo l'ambizioso Piano d'Impresa 1997 – 2000, per CIMOLI, c'erano tutte le premesse per riottenere un incremento del 20 % nel traffico merci, e un incremento appena superiore al 10 % nel traffico viaggiatori di media e lunga percorrenza.<sup>137</sup>

Con questo ambizioso programma, CIMOLI si prefiggeva un incremento teorico di circa 11,3 % di *Unità Treno UT* vendute.

Il giro di boa dell'intero programma veniva fissato entro il 2000, con il perseguimento del possibile pareggio di bilancio aziendale.<sup>138</sup>

Con un siffatto Piano d'Impresa, sin troppo ambizioso e asfissiante, era ovvio che l'intero personale ferroviario sarebbe stato messo sotto eccessiva pressione: questo a causa della molteplicità degli obiettivi da perseguire.

Troppa carne sul fuoco in un arco di tempo così ridotto: soprattutto se ragguagliato al precedente ed estenuante immobilismo, durato per decenni.

In questo modo, si obbligava la Dirigenza aziendale a conseguire risultati utili a tutti i costi, in tutti i settori produttivi: anche stravolgendo qualsiasi regola etica e morale nello svolgimento del proprio lavoro.

Questa situazione inedita, quanto anomala, procurò uno stress incomparabile tra tutti i ferrovieri e un disagio psicologico senza precedenti: rischiando così rotte di collisione,

---

136. In quest'epoca, si aveva a riferimento l'Europa dei quindici (15).paesi membri.

137. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 232.

138. GUADAGNO, op. cit., pp. 233.

precedentemente inimmaginabili, fra personale ferroviario appartenente a settori produttivi diversi, seppur anche adiacenti.<sup>139</sup>

#### *6.2.1.1. Le nuove sfide da affrontare nel mercato dei trasporti: la Liberalizzazione, la Concorrenza, e la Regionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale TPL*

Il risultato tangibile di questa rivoluzionaria operazione giuridico – istituzionale attuata da CIMOLI, sfociata con la creazione delle *Divisioni operative*, dimostrò che l'autonomia gestionale delle Ferrovie dello Stato aumentò in modo assai considerevole.

Anche in tema di risanamento aziendale, furono comunque propugnate ulteriori e innovative soluzioni.

Pertanto per CIMOLI, raggiunto questo prestigioso traguardo, era necessario sfruttare questo trampolino per lanciarsi senza esitazioni sulla via della completa *Liberalizzazione* del trasporto ferroviario.

Per lanciarsi in questa ultima avvincente sfida era però necessario, secondo CIMOLI, immedesimarsi e adattarsi immediatamente ai criteri della *Concorrenza*.

Per far questo bisognava creare, già da subito, anche i presupposti necessari per l'imminente *Regionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale TPL ferro*.

Quest'ultimo obiettivo era da perseguirsi in piena sintonia con quanto dettato dalle Direttive Comunitarie in tema di trasporto ferroviario: quindi, ristrutturazione massiccia a base di preventiva *Liberalizzazione*, e di successiva *Privatizzazione*.<sup>140</sup>

#### ***6.2.2. La Separazione Contabile - Gestionale, insita nel Modello Divisionale. Proiezione necessaria verso la Separazione Societaria, e l'eventuale Separazione Proprietaria***

Le ambizioni di CIMOLI erano sicuramente sconfinite.

La prima fase della Divisionalizzazione, secondo la sua strategia, era solamente una tappa funzionale, ma indispensabile al perseguimento di ben più importanti traguardi.

La *Divisionalizzazione* era pertanto da lui intesa come una mera *Separazione Contabile e Gestionale*: tale veniva inizialmente attuata creando le due *Divisioni Operative*

---

139. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 233.

140. GUADAGNO, op. cit., pp. 233.

dell'*Infrastruttura* e del *Servizio di trasporto*, così come dettato dalla *Direttiva CEE*. n° 440/1991.

Dalle ceneri della costola dedicata all'*Infrastruttura* nasceva così l'apposita e omonima *Divisione Operativa* (tale Divisione, con la successiva fase della *Societarizzazione*, doveva poi trasformarsi in una *Società per Azioni*).

Di converso, all'interno delle attività dedicate al *Servizio di Trasporto* si dovevano preventivamente collocare, in adiacenza e sullo stesso piano, ulteriori Divisioni operative, specializzate nel settore del trasporto di persone e cose (anche codeste *Divisioni operative* si dovevano trasformare in *Società per azioni*, nella successiva fase della *Societarizzazione*).

Queste Divisioni specializzate si dovevano quindi suddividere, in base al:

- 1)) Trasporto Passeggeri PAX, sulla *Media Percorrenza MP* e *Lunga Percorrenza LP*;
- 2)) Trasporto Metropolitano e Regionale TMR, sulle tratte locali di *Breve Percorrenza BP*;
- 3)) Trasporto Merci CARGO.

Alla fase della Divisionalizzazione, sarebbe seguita la seconda fase della *Societarizzazione*: vale a dire la vera e propria *Separazione Societaria*.

Dovevano quindi essere create, dalle ceneri di codeste Divisioni operative, delle apposite Società per Azioni, distinte per missione.

La Societarizzazione del gruppo Ente FS SpA era intesa come la deframmentazione del *Gruppo FS Holding* (posto al vertice) in diverse ed indipendenti *Società per Azioni*.

Quindi, nuove e molteplici Società per Azioni distinte e *suddivise per missione* verso il mercato, da far convogliare adeguatamente o all'interno, o in adiacenza, delle due divisioni dell'*Infrastruttura* e del *Servizio di trasporto* (prioritariamente da trasformarsi entrambe in Società per azioni).<sup>141</sup>

Per questo motivo, sullo stesso piano in adiacenza all'*Infrastruttura* e al *Servizio di Trasporto*, dovevano essere create altre Società per Azioni: società queste appositamente dedicate ad altre e residuali attività commerciali, in coerenza col palinsesto offerto dall'Ente FS SpA.

In questo modo, veniva imbastita la Separazione Societaria (Societarizzazione) dell'azienda ferroviaria: il tutto governato dalla *Società Capogruppo, Holding Ferrovie dello Stato SpA*.

Vale a dire, la creazione di una miriade di Società per Azioni: ma, per il momento, ad intero *Capitale Pubblico*.

---

141. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 233.

Ma dopo la Separazione Societaria, d'un balzo, CIMOLI stava ipotizzando e preparando concretamente anche la conseguente *Separazione Proprietaria*: cioè la Privatizzazione finale vera e propria.

Obiettivo questo da raggiungersi consequenzialmente attraverso lo scorporo e la messa in vendita sul mercato di queste numerose Società per Azioni.

Si sarebbe così realizzata la *Separazione Proprietaria*, con l'ingresso a pieno titolo del *Capitale Privato*.<sup>142</sup>

Quindi il compimento di un cataclisma senza precedenti, nel mondo dell'impresa pubblica italiana.

#### *6.2.2.1. L'azione tracimante di CIMOLI impressa con la Separazione Societaria.*

*L'ostilità delle Organizzazioni Sindacali e della Classe Politica al compimento della conseguente Separazione Proprietaria*

Su tutto, una cosa certamente balzava agli occhi: le *Normative Comunitarie* imponevano agli *Stati membri*<sup>143</sup> solamente la *Separazione Contabile*.

Anche se caldamente auspicato, subito dopo, tutto ciò era implementabile attraverso l'eventuale *Separazione Gestionale*: ciò che effettivamente fu attuato in Italia con la *Divisionalizzazione*.

CIMOLI però andò ben oltre la semplice *Separazione Contabile e Gestionale*: la sua azione si spinse fino addirittura alla *Separazione Societaria*.

E' però opportuno ricordare che la *Separazione Societaria* (la *Societarizzazione* vera e propria) non solo non era affatto prevista dalle *Normative Comunitarie*, ma tanto meno, nemmeno dal nostro *Ordinamento Statale*.<sup>144</sup>

E, nemmeno la conseguente ed eventuale *Separazione Proprietaria* (sfociante nella *Privatizzazione* vera e propria) era prevista da qualsivoglia fonte legislativa.

Con questi ideali troppo proiettati al futuro, si desumeva chiaramente che l'*Amministratore Straordinario* CIMOLI voleva saltare tutti gli ostacoli di tutto un passo.

Era dunque nella logica dei fatti che, nei suoi confronti, si sarebbe innalzata immediatamente la contestazione generale.<sup>145</sup>

---

142. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 233.

143. Si fa riferimento alla "Direttiva CEE" n° 440/1991. All'epoca, la "Comunità Economica Europea CEE" era costituita dai 15 "paesi membri".

144. GUADAGNO, op. cit., pp. 233.

CIMOLI pertanto si dovette arrestare fino alla soglia della *Separazione Societaria*, a causa della levata di scudi delle *Organizzazioni Sindacali*, ma anche all'unanimità dalla Classe politica: istituzioni entrambe timorose di farsi surclassare dall'eccessiva autonomia gestionale conferita all'Ente FS SpA.

Pertanto, a seguito di queste accese ostilità, il processo di ristrutturazione realmente realizzato si dimostrò ben poca cosa rispetto agli altri paesi membri della *Comunità Economica Europea CEE*.

In questi altri paesi si andavano delineando invece soluzioni di riforma assai più avanzate, e in linea sicuramente più aderente alla *Direttiva CEE* n° 440/1991.<sup>146</sup>

### ***6.2.3. Le statistiche dell'Ente FS SpA dal 1995 al 2000, durante la vigenza del Piano d'Impresa CIMOLI (1997 - 2000)***

Si analizzerà ora la tabella recante (*Vedi Tab. 12*) i dati statistici dell'Ente FS SpA, nel periodo intercorrente tra il 1995 e il 2000, durante il mandato *dell'Amministratore Straordinario* CIMOLI iniziato nell'Ottobre/1996.<sup>147</sup>

La suddetta tabella evidenzia come, nel corso del 1996, i risultati aziendali furono di gran lunga peggiori a quelli raggiunti nell'anno precedente 1995.

Addirittura, il risultato peggiore raggiunto fu quello del 1997, proprio sul finire della vigenza del precedente *Piano d'Impresa 1995 – 2000*<sup>148</sup>, sostituito dal *Piano d'Impresa CIMOLI 1997-2000*: con la presenza di un deficit di bilancio assai consistente.<sup>149</sup>

---

145. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 233.

146. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 22.

147. GUADAGNO, op. cit., pp. 234,

148. Si ricorda che all'inizio del periodo qui considerato in tabella, vigeva il "Piano d'Impresa 1993 - 95" integrato dal "Piano Triennale 1993 – 95". A questo si fece seguito con la presentazione di un nuovo "Piano d'Impresa 1995 – 2000". CIMOLI a sua volta presentò in sostituzione il nuovo "Piano d'Impresa 1997 – 2000".

149. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 233.

**Tabella 12:** Dati statistici FS dal 1995 al 2000 (Piano d'Impresa CIMOLI)

<b>DATI STATISTICI ENTE FS SPA (1995 – 2000)</b>						
<i>Annate</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
<b>Media dipendenti</b>	131.818	127.248	125.674	122.080	118.084	114.373
<b>Viagg / Km (mil)</b>	43.859	44.782	43.591	41.391	43.424	47.133
<b>Viagg / Km [media e lunga percor]</b>	24.254	25.442	24.642	23.397	23.815	27.537
<b>Tonnellate / m (mil)</b>	24.050	23.314	25.228	24.704	23.781	24.995
<b>UT vendute, con strada (mil)</b>	69.291	69.541	70.330	67.676	68.865	73.788
<b>dUT % anno preced</b>	3,3	0,4	1,1	-3,8	1,8	7,1
<b>Produttività (UT/n° dip)</b>	525.654	546.501	559.619	554.354	583.184	645.149
<b>Risultato netto Euro (x1000)</b>	- 801.866	- 2.011.356	- 3.888.873	- 1.245.068	- 1.483.463	- 682.744

**Fonte:** Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005]

#### ***6.2.4. Le problematiche di lungo corso, presenti anche durante la Gestione CIMOLI***

Durante la gestione CIMOLI emersero numerose problematiche, alcune delle quali già perduranti da tempi non sospetti.

Fra queste, molte problematiche furono causate soprattutto dal ruolo assillante e intrusivo delle *Organizzazioni Sindacali*, al fine di intrufolarsi con le proprie appendici tentacolari nella gestione aziendale.

Un'altra problematica presente già da molto tempo, e senza mai trovarvi soluzione adeguata, fu dovuta allo scarso controllo esercitato nella dinamica del *Costo Unitario del Lavoro*, come già notato precedentemente.

Nelle Ferrovie dello Stato, la *Produttività del Lavoro* raggiunse da sempre livelli assai inferiori rispetto agli standard europei: tutto questo, pur essendoci stata una riduzione consistente del personale.

Persisteva cronicamente anche un'altra problematica: quella legata al mancato adeguamento della *Leva Tariffaria*.

Le tariffe ferroviarie italiane furono sempre più trattenute esageratamente al ribasso, mancando purtroppo una benché minima e adeguata compensazione economica.



Tra le altre problematiche presenti durante il mandato di CIMOLI, si denotava la persistenza di livelli qualitativamente bassi nell'*Offerta del Servizio* di trasporto ferroviario; e così pure una *Bassa Puntualità* d'orario dei convogli.<sup>150</sup>

### **6.2.5. L'inapplicata Direttiva PRODI del 1997. La riconfigurazione dell'Ente FS SpA verso la nuova economia di mercato, in adeguamento alla Direttiva CEE n° 440/1991**

Per far desistere i comportamenti devianti dei governi nazionali in favore delle rispettive imprese ferroviarie monopoliste, intervennero con vigore le *Normative Comunitarie* in materia di trasporto ferroviario,.

In adeguamento alle Normative Comunitarie, ma comunque con molto ritardo, finalmente il *Governo della Repubblica Italiana* emanò la *Direttiva Presidente Consiglio dei Ministri DPCM PRODI* del 30/Gennaio/1997, per indirizzare e riconfigurare l'Ente FS SpA nella nuova economia di mercato.

La suddetta Direttiva PRODI del 1997 *non fu poi applicata*, per l'ostracismo sindacale che aveva prodotto ancora prima del suo annuncio.

L'inapplicata *Direttiva D.P.C.M. PRODI*, recependo quanto prescritto dalla Direttiva CEE n° 440/1991, rappresentò comunque il passaggio fondamentale per il riassetto strategico e aziendale dell'Ente FS SpA

Nella Direttiva D.P.C.M. PRODI venivano stabiliti tempi e modi certi per l'attuazione della *Separazione Societaria* (e non più solo quella Contabile e Gestionale): tra il *Gestore dell'Infrastruttura* (la rete ferroviaria), e il *Gestore del Servizio di trasporto* (le varie Imprese Ferroviarie).

Con la suddetta *Societarizzazione*, l'obiettivo finale era quello di arrivare alla completa *Commercializzazione del Servizio di Trasporto* ferroviario.<sup>151</sup>

---

150. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 23.

151. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 71.

### ***6.2.6. La creazione delle prime Società per Azioni all'interno della Holding FS SpA: primo timido avvio della Societarizzazione, con la nascita della Divisione Infrastruttura nel 1998***

Sul fronte infrastrutturale, con l'avvio dell'Ente FS SpA, venne finalmente avviato l'avveniristico progetto dell'*Alta Velocità AV // Alta Capacità AC*.

All'uopo venne creata ex novo la società *Treno ad Alta Velocità TAV SpA*, incaricata di seguire l'ambizioso e faraonico progetto in tutte le sue fasi.<sup>152</sup>

In questa fase iniziale di riforme, vennero create ex novo delle apposite società finalizzate, sempre con la formula della Società per Azioni SpA.

La prima società della serie fu *METROPOLIS SpA*: questa società venne creata nel 1991, esclusivamente per la gestione e la valorizzazione del patrimonio immobiliare dell'Ente FS SpA.<sup>153</sup>

A seguire, nel 1998 venne creata la società *Grandi Stazioni SpA*: scopo principale di questa società era quello di gestire e riqualificare i complessi immobiliari delle tredici (13) maggiori stazioni ferroviarie italiane.<sup>154</sup>

Nel Luglio/1998, a seguito dell'emanazione di un apposito *Decreto Presidente della Repubblica DPR*, nacque finalmente così la nuova *Divisione Infrastruttura*.

Questa nuova Divisione venne suddivisa in sette (7) *Zone Territoriali*:

- 1)) Nord - Ovest;
- 2)) Nord - Est;
- 3)) Centro - Nord;
- 4)) Adriatica;
- 5)) Tirrenica - Sud.
- 6)) Sicilia;
- 7)) Sardegna.<sup>155</sup>

---

152. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

153. FORGHIERI, op. cit., pp. 14.

154. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <<http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <<http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

155. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, op. cit., pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, , op. cit., pp. 1.

### ***6.2.7. La Direttiva D'ALEMA del 1999: l'avvio fattivo del Processo di Divisionalizzazione***

A distanza di poco più di un anno, veniva emanata la *Direttiva Presidente Consiglio dei Ministri DPCM D'ALEMA* del 18/Marzo/1999: anch'essa con lo scopo di riorganizzare l'intero sistema ferroviario, secondo i dettami della Direttiva CEE n° 440/1991 di riferimento. La suddetta Direttiva doveva mitigare l'ostilità dei Sindacati, contrari allo smembramento delle Ferrovie dello Stato in due distinte società, secondo quanto era indicato dall'*inapplicata Direttiva DPCM PRODI*.<sup>156</sup>

Ricalcando molti aspetti (ma non tutti) fondamentali della precedente Direttiva PRODI, veniva dato il via formalmente al processo di *Divisionalizzazione aziendale*: e, al contempo, alla proiezione futura di questa verso il lungo processo di *Societarizzazione*.

Tutto ciò fu possibile in virtù del fatto che le resistenze sindacali furono ora, con la *Direttiva D'ALEMA*, assai più mitigate rispetto alla situazione precedente.

Teoricamente, con questi indirizzi politici, lo *Stato* era stato messo nella condizione di esercitare il suo *Ruolo* peculiare di *Azionista – Proprietario* dell'*Impresa Pubblica* ferroviaria.

Soprattutto al cospetto della nuova economia di mercato, auspicata e sostenuta con vigore dall'*Unione Europea UE* in tema di trasporto ferroviario, attraverso un percorso obbligatorio contrassegnato dalla *Liberalizzazione* e dall'apertura alla *Concorrenza*.<sup>157</sup>

Finalmente, dopo molti anni, arrivava una svolta.

Per la prima volta veniva avviato un piano organico dedicato esclusivamente alla mobilità interna ed esterna di cose e persone: mobilità interamente vestita sul mezzo di trasporto ferroviario.

Gli errori e i retaggi del recente passato restarono sul campo: ma, si cominciava finalmente a vedere un barlume di luce.

---

156. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 71.

157. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 72.

*6.2.7.1. Il mutamento della Macrostruttura Organizzativa nel 1999, secondo l'approccio della Divisionalizzazione. La creazione delle Divisioni Operative, specializzate per missione, all'interno della Holding Ente FS SpA*

Durante il 1999, i cambiamenti organizzativi, da tempo sempre annunciati, della nuova riforma cominciarono ad evidenziarsi in tutti i suoi aspetti.

Fu proprio nel 1999 che prese vita concretamente la fondamentale e rivoluzionaria fase della *Divisionalizzazione*, che proprio SCHIMBERNI, durante il suo mandato, aveva sospinto con grande dispendio di energia: pienamente convinto che questo fosse l'unico sistema per risanare l'azienda.

Sotto il profilo dell'Organizzazione Aziendale, il 10/Maggio/1999 (con apposito *Ordine di Servizio OS*) venne quindi ancora una volta mutata la struttura organizzativa: ma in questo caso avvenne una svolta epocale (*Vedi Organigramma n° 8 alla fine del presente Cap. VI, a pag. 453*).

Questo nuovo modello organizzativo fungeva da catalizzatore, per l'aggregazione interna di diverse *Aree di Business* nell'azienda ferroviaria.

La Divisionalizzazione, in definitiva, altro non era che la stretta ripartizione organizzativa in diverse Divisioni operative all'interno dell'Ente FS SpA: vennero all'uopo create delle Divisioni operative, distinte per specifica missione sul mercato.

Nella fattispecie, in recepimento alla Direttiva CEE n°440/1991, si andarono a creare prioritariamente due (2) diverse *Divisioni // Società per Azioni SpA*, allo scopo di attuare una stretta Separazione Contabile delle varie attività facenti capo alle stesse.

Le due Società / Divisioni, create ad uopo, facevano capo rispettivamente alla *gestione della Rete Infrastrutturale* ferroviaria e alla *gestione del Servizio di Trasporto* ferroviario.

Si separò così concretamente la gestione dell'Infrastruttura ferroviaria, da quella del nucleo centrale degli affari veri e propri.<sup>158</sup>

All'interno di queste due basilari Società / Divisioni, si andarono poi a collocare le varie Divisioni / SpA, ognuna con compiti diversi sul mercato.

Da un lato allora, la gestione dell'infrastruttura ferroviaria venne affidata alla nuova *Divisione Infrastruttura Rete*, per la *gestione* dell'intera rete ferroviaria italiana.

---

158. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14; Sullo stesso argomento Cfr. anche Vale a dire dalla gestione del "core business" vero e proprio.

Mentre, dall'altro lato, la gestione del core business (il nucleo centrale degli affari) venne scomposto in ulteriori nicchie di mercato, cioè in ulteriori nuove Divisioni distinte sul mercato.

Osserviamo attentamente la missione assegnata alle varie *Divisioni* / SpA:

1)) *Divisione Infrastruttura*, che già era stata istituita con apposito DPR nel Luglio/1998. Essa era già divisa in sette (7) *Zone Territoriali*, come visto appena sopra.<sup>159</sup>

2 )) *Divisione Passeggeri PAX*, per il Trasporto Viaggiatori sulle *Medie Percorrenze MP* e sulle *Lunghe Percorrenze LP*;

3)) *Divisione Trasporto Locale TMR*, per il collegamento dei pendolari tra i centri urbani delle realtà territoriali interne sulla *Breve Percorrenza BP*;

4)) *Divisione Merci CARGO*, per il collegamento della logistica e la mobilità delle cose all'interno del territorio italiano ed estero.<sup>160</sup>

5)) *Unità Tecnologia e Materiale Rotabile UTMR*, nata dalle ceneri della ex ASA Materiale Rotabile e Trazione.

Successivamente venne creata la società *TrenItalia SpA*, la cui missione era rivolta esclusivamente alla mobilità di persone e cose: a codesta società veniva affidata pertanto la gestione del Servizio di Trasporto.

Al suo interno convogliarono poi le varie *Divisioni* // SpA dedicate al Servizio di Trasporto:

a)) *Divisione Passeggeri*;

b)) *Divisione Trasporto*;

c)) *Divisione Merci*.

La *Societarizzazione* (Separazione Societaria) in definitiva, altro non era che la stretta ripartizione organizzativa in diverse *Divisioni* // SpA, all'interno della società capogruppo  *Holding Ente FS SpA*.

Alla società capogruppo  *Holding FS SpA*, dovevano poi far capo una miriade di altre *SpA* // *Divisioni*, ognuna con una missione diversa al cospetto del mercato (*Aree di Business*).<sup>161</sup>

---

159. Blog News 24, *Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007, <http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008, pp. 1; Sullo stesso argomento Cfr. anche Maria MEZZANA, *Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006, <http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>, [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 1.

160. Cristina FORGHIERI, "*Storia delle Ferrovie in Italia*", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

161. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008, pp. 4.

Dopo questa *prima Fase* della *Divisionalizzazione*, CIMOLI si spinse dunque fino alla *Societarizzazione* vera e propria.

Pertanto, il 01/Giugno/2000 nasce la società *TrenItalia SpA*: al suo interno vengono sottoposte le *tre divisioni* di trasporto dedicate al *Trasporto Passeggeri MP - LP*, al *Trasporto Regionale BP*, e al *Trasporto Merci*: inoltre, viene sottoposta anche la *Divisione UTMR Unità Trazione Materiale Rotabile*.

L'anno successivo, esattamente il 01/Luglio/2001 nasce la società *RFI Rete Ferroviaria Italiana*, che assorbe completamente la *ex Divisione Infrastruttura Rete*: al suo interno viene sottoposta anche la società *TAV SpA*.

La prima fase della *Separazione Societaria* termina durante il corso dell'anno 2002: a questo periodo vengono completamente societarizzati i “*Servizi Non Core*” della  *Holding FS SpA* (*Vedi Organigramma n° 9 alla fine del presente Cap. VI, a pag. 455*).

Da questa ultima piattaforma societaria del 2002, la struttura della  *Holding FS* si riorganizzerà ed evolverà ancora, fino ai giorni nostri: ma pur sempre si svilupperà con questa filosofia.

#### *6.2.7.2. I dettami del nuovo Modello Divisionale: l'exasperazione dei singoli compiti individuali, portati al massimo termine. La competizione distruttiva tra lavoratori*

Per ragioni storiche, sin dalla propria istituzione, nell'ambiente produttivo delle Ferrovie dello Stato si respirava un *clima militaresco*, improntato al pieno rispetto etico e professionale sia delle proprie mansioni, che di quelle altrui.

Per questa ragione, l'Azienda Autonoma FS nella sua lunga vita visse praticamente di rendita, nonostante fossero presenti molte difficoltà nell'organizzazione del lavoro: nel senso che, i propri preposti erano prima di tutto dei *fedeli servitori del sistema*, fieri seguaci della *cultura gerarchica d'impresa*.

Invece, la nuova fase societaria portò alla disaggregazione del classico sistema aziendale, comportando la moltiplicazione (a volte anche inutile) dei vari settori produttivi.

Questo strano modo di operare, secondo dettami economici inconsueti per l'epoca, disorientò assai i ferrovieri, finanche ai giorni nostri.<sup>162</sup>

Con la forma organizzativa della Società per Azioni si andò nella direzione opposta a quella classica militare gerarchica fin lì esistita ed adottata.

---

162. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, “WikiPedia Enciclopedia in rete”, (pubblicato su), Agosto 2008, [http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia), [ultimo accesso: 04/Agosto/2008], pp. 4.

Con tale nuovo modello doveva prevalere la separazione netta dei compiti assegnati: ciò comportando evidenti disagi psicologici, per la carenza di comunicazioni tra ex vicini di banco.

Da questo momento, tutto e tutti venivano frammentati fino all'inverosimile: ognuno doveva lavorare separato dall'altro, senza comunicazione altrui, e nel solo rispetto della propria mansione assegnatagli dal sistema.

Proprio a causa di questo motivo, volutamente e irresponsabilmente sottovalutato, insorsero difficoltà insormontabili nella gestione della complessa macchina ferroviaria, ormai messa alle corde dall'*incomunicabilità generale*.<sup>163</sup>

In questo modo sfociava la *competizione distruttiva* tra lavoratori che, prima delle deframmentazioni, lavoravano fianco a fianco nell'interesse dell'impresa.

Pertanto, gli effetti positivi attesi dalla nuova riforma non ebbero, a causa dell'*incomunicabilità generale interna*, a manifestarsi in tempi brevi.

### **6.3. Il soggetto istituzionale Stato, al cospetto del Mercato dei Trasporti: suo triplice ruolo, nel contesto inedito disegnato dalle *Normative Comunitarie***

Con riferimento al sistema del trasporto ferroviario, i soggetti coinvolti nelle scelte strategiche del lungo e delicato processo di ristrutturazione, pienamente conformato alle normative comunitarie, sono molteplici: lo Stato, le *Organizzazioni Sindacali* dei lavoratori, i lavoratori stessi, i fornitori delle commesse, i clienti – utenti finali, e naturalmente la *Dirigenza Aziendale*.<sup>164</sup>

Tra questi molteplici soggetti istituzionali, lo Stato è sicuramente quello con la funzione più complessa: a causa della pluralità dei ruoli da esso stesso assunti contemporaneamente, in asservimento ad Obblighi Istituzionali.

Lo Stato, in questo processo variegato di interazioni e scelte decisionali, si presenta esteriormente al cospetto del sistema dei trasporti, nell'ottica della nuova Impresa Ferroviaria, in una triplice veste.

1)) Come *Azionista Totalitario // Proprietario*: ruolo esercitato originariamente nei confronti dell'*Azienda Autonoma FS*, poi dell'*Ente Pubblico Economico FS*, ed infine dell'*Ente FS SpA*, sempre attraverso la sovrintendenza del *Ministero del Tesoro*;

---

163. Materiale Didattico Enciclopedico, *L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, op. cit., pp. 4.

164. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 69.

2)) Come *Arbitro – Regolatore* del Mercato del Trasporto: in un contesto di *Liberalizzazione*, sospinta con vigore dalle *Normative Comunitarie* attraverso l'apertura con la *Concorrenza*;

3)) Come *Cliente*: per l'acquisto dei Servizi di trasporto pubblico metropolitano e regionale, soprattutto nel recente ed evoluto contesto della *Regionalizzazione del Trasporto Locale*.<sup>165</sup>

Il confine tra questi *tre diversi ruoli* spesso in antitesi tra di loro, e facenti capo allo *stesso soggetto istituzionale*, è dunque assai fragile: questa simbiosi condizionata è infatti, in molte circostanze, affetta già all'origine da un *Conflitto di Interessi* permanente.<sup>166</sup>

---

165. Vincenzo PALESE, *La riforma delle Ferrovie dello Stato nello scenario europeo*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 01.

166. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 69.



### **6.3.1. L'assunzione contestuale del triplice ruolo del soggetto istituzionale Stato, nei riguardi del Mercato dei Trasporti: le evidenti contraddizioni di base**

Inizialmente, all'interno dei vari paesi membri della *UNIONE EUROPEA UE* furono fortissime le resistenze verso la separazione contabile e gestionale delle attività ferroviarie, nei rispettivi sistemi di trasporto ferroviario.

Ostracismo causato perlopiù da debolezze più o meno marcate dei vari sistemi politici nazionali europei: e, ovviamente, dai fortissimi interessi nazionali in gioco.

Tutto ciò naturalmente in piena linea con quanto accadde anche in Italia, prima e dopo la nascita dell'Ente FS SpA.

Questo perché ci si trovava di fronte ad un epocale mutamento istituzionale delle imprese pubbliche: la trasformazione di un'impresa pubblica ferroviaria in una corrispondente Società per Azioni SpA.<sup>167</sup>

La tendenza ideologica e politica, a livello europeo, era invece quella di sostenere l'immobilismo più recondito: per mantenere intatte le *posizioni di rendita* tipiche del *Monopolio Naturale*, che caratterizzò, sin dall'origine, le varie imprese pubbliche nazionali ferroviarie.<sup>168</sup>

A queste insormontabili difficoltà iniziali, derivate all'origine dal *ruolo unico dello Stato* come *Azionista di riferimento // Proprietario* della tipica impresa pubblica monopolista ferroviaria, si sommarono altre imprevedute conseguenze.

Difficoltà derivanti dal fatto che, in questa particolare evoluzione delle cose (soprattutto con la sofisticata legislazione comunitaria), lo Stato, come soggetto istituzionale, doveva inoltre sobbarcarsi altri due inediti ruoli.

Vale a dire, la funzione di *Arbitro Regolatore* nel Mercato dei Trasporti; ma anche la controversa funzione di *Cliente* dei servizi di Trasporto Metropolitano e Regionale.

Con questi tre contrapposti ruoli, da sostenere al cospetto dell'*Impresa Pubblica Ferroviaria* riformata nelle sembianze di Ente Pubblico Economico FS, il soggetto istituzionale *Stato* inizialmente fu costretto ad operare in modo del tutto inconcludente.

Ma neanche in seguito lo Stato riuscì ad assumere un'identità ben precisa: dato che la continua confusione tra i tre ruoli imbrigliava qualsiasi azione tesa all'autonomia operativa aziendale.

---

167. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 72.

168. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 72.

### ***6.3.2. Il controverso ruolo dello Stato, come Azionista di Riferimento. I motivi della rinuncia esplicita all'esercizio di questa basilare funzione istituzionale***

Lo Stato fu, sin dall'origine, il soggetto istituzionale fondamentale nel processo di interazione aziendale dell'impresa pubblica monopolista ferroviaria: questa funzione unica finirà poi per adattarsi ai nuovi e mutevoli contesti economici.

Con la nascita nel 1992 dell'Ente FS SpA, la figura *dell'Azionista - Stato* restò ancora molto debole: il suo ruolo di riferimento principale non riuscì a far decollare scelte strategiche adeguate per l'azienda.

In questo nuovo contesto assunto dall'impresa ferroviaria, lo Stato, nella sua mera funzione di Azionista, interveniva attivamente solamente nella fase di predisposizione e di approvazione del *Piano d'Impresa*.<sup>169</sup>

Lo Stato si relegò a delegare tacitamente al *Management Aziendale* le scelte e le azioni strategiche strettamente essenziali, da mettere in atto per una gestione minimale delle Ferrovie dello Stato.<sup>170</sup>

Ma, altre volte ancora, lo Stato ostacolò l'operato dello stesso Management Aziendale, che era impegnato a districarsi in situazione perenne di inefficienza gestionale.<sup>171</sup>

Pertanto, in più occasioni, la Dirigenza Aziendale dovette colmare le inefficienze gestionali interne, attraverso strumenti non proprio confacenti alle proprie possibilità istituzionali: questo perché mancava il sostentamento adeguato dello Stato, in quanto pur sempre Azionista di Riferimento.

Un'impresa efficiente, organizzata secondo l'evoluto modello della Società per Azioni, avrebbe invece dovuto mettere in atto delle scelte strategiche aziendali di largo respiro: questo, prioritariamente, nell'interesse dello *Stato - Proprietario* dell'azienda ferroviaria.

L'Ente FS SpA avrebbe dovuto, attraverso i tradizionali *Organi Amministrativi Societari*<sup>172</sup>, esprimere la volontà diretta della Proprietà.

Lo Stato, in quanto Azionista unico di riferimento<sup>173</sup>, non fece invece sentire affatto il peso della sua Proprietà, nell'adozione di qualsivoglia scelta strategica.

Analizzato in questa chiave di lettura, pertanto lo Stato non tutelò affatto i suoi interessi.

---

169. Trattasi del "Piano Industriale programmatico", così denominato, a seguito della trasformazione in "Ente FS SpA".

170. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 69.

171. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 70.

172. Si ricorda che gli organi amministrativi di una generica "Società per Azioni" sono il "Consiglio di Amministrazione", e l'"Assemblea degli Azionisti".

173. Attraverso il "Ministero del Tesoro".

Perdurando questo disinteresse, lo Stato impedì per lungo tempo il conseguimento dell'efficienza gestionale delle Ferrovie dello Stato.<sup>174</sup>

Diventa necessario, però, comprendere pienamente per quali motivi lo Stato abbia rinunciato ad assolvere pienamente al suo dovere istituzionale di Azionista unico di riferimento, nell'ottica evoluta della Società per Azioni.

Proprio agli inizi degli anni '90 il nostro paese incappò in una disastrosa crisi istituzionale politica, senza precedenti dal dopoguerra.

Fu questa l'epoca del dilagante *scandalo di Tangentopoli*, in cui vennero coinvolti numerosi esponenti politici di spicco: personaggi, questi, la cui figura era direttamente legata alla direzione amministrativa di numerose aziende pubbliche.

Da questo preciso momento la *Politica Istituzionale* entrò in rotta di collisione col resto del paese, dato il ruolo sempre più insostenibile dello Stato nella sua qualità di *Proprietario di Aziende Pubbliche*, rette per giunta dai suoi politici corrotti.

La *Responsabilità Personale* diretta dei politici, operanti come amministratori di aziende pubbliche per conto dello *Stato - Proprietario* unico delle sue aziende pubbliche, era inesistente sino a quel momento (e ancora manca, purtroppo).<sup>175</sup>

La *Responsabilità Penale* invece avrebbe garantito un operato corretto e conseguentemente una maggiore efficienza gestionale; e, al contempo, il perseguimento esclusivo dell'interesse collettivo attraverso la produzione, basata su principi morali sostenibili, del generico servizio pubblico.<sup>176</sup>

Peraltro, anche nell'inedita e caotica situazione determinata dal nuovo sistema, poggiato purtroppo in segno di continuità sul vecchio palinsesto della *1° Repubblica*, forte era la tentazione, da parte dell'opinione pubblica, di ritornare alle tanto criticate regole del passato.

Questa tentazione era tanto più forte, quanto più si faceva riferimento a tutte quelle imprese che, per le più svariate ragioni politiche e sociali, dovevano pur sempre restare coattivamente in mano pubblica anche nel futuro.

E d'altronde, la tentazione di ritornare all'obsoleto sistema di regole, si sta verificando tuttora laddove lo Stato, ritirandosi dalla competizione diretta, ha permesso a molte grosse Imprese pubbliche di essere ristrutturare attraverso i *Processi di Liberalizzazione* e di successiva *Privatizzazione*, tramite apposite leggi di riforma.

---

174. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 70.

175. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 70.

176. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 70.

Tra queste grosse imprese pubbliche figuravano molte grandi Ex Aziende pubbliche, operanti principalmente nel campo delle telecomunicazioni e dell'energia.<sup>177</sup>

### ***6.3.3. La Politica Comunitaria, esternata col Trattato di Maastricht nel 1993: l'imposizione del contenimento della Spesa Pubblica interna***

Diventa necessario analizzare i vari processi di liberalizzazione attuati nel mercato del trasporto ferroviario, al cospetto delle Normative Comunitarie emanate in seno all'*Unione Europea*.

Tali Normative contribuirono profondamente a mutare la natura e il ruolo dell'operatore pubblico unico, nel contesto del mercato del trasporto ferroviario.

Si osservi come, dopo l'attuazione anche solo parziale delle Normative Comunitarie (tramite il loro *Recepimento* nell'*Ordinamento Statale* di riferimento), lo *Stato*, in generale come unico *Azionista // Proprietario*, diminuì sempre più la sua presenza nella gestione diretta delle attività industriali.

Lo Stato, questa volta nella sua veste di *Regolatore del Mercato del Trasporto* ferroviario, divenne invece sempre più l'arbitro delle attività economiche, svolte in regime di aperta *Concorrenza* da più operatori privati.<sup>178</sup>

In seguito, con il *Trattato di Maastricht*, la *Comunità Europea* assunse ancor più rilevanza nelle questioni politiche ed economiche interne, nei riguardi dei paesi membri della UE: tale basilare accordo venne sottoscritto nel Novembre/1993.

Il *Trattato di Maastricht* impose ai *Paesi Membri* della *Comunità Europea*, con i suoi severi dettami, la drastica limitazione all'espansione dilagante della *Spesa Pubblica*.

E proprio l'Italia, fino a questo momento, era il paese membro che, proprio per la *Spesa Pubblica* interna, impiegava stranamente molte più risorse degli altri paesi.<sup>179</sup>

---

177. SPIRITO, e BURATTA, op. cit., pp. 70.

178. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 69.

179. Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14.

#### **6.4. Le motivazioni ideologiche alla base dell'avvio della *Politica Comunitaria dei trasporti in Europa***

Sulla necessaria introduzione della *Concorrenza* nel mercato dei trasporti vi sono da sempre stati ampi dibattiti, in seno ai *Governi dei Paesi Membri dell'Unione Europea*.

Una parte di questi paesi si arroccava però quasi esclusivamente su posizioni prettamente ideologiche, allo scopo di difendere i rispettivi sistemi ferroviari nazionali da qualsiasi attacco esterno.

##### **Prima Tendenza ideologica, di tipo astratto**

Secondo questa primo filone, i Governi Nazionali non dovevano porsi affatto il problema del disavanzo pubblico, in quanto di secondo piano rispetto alla priorità del servizio pubblico di trasporto.<sup>180</sup>

A stonare, in questo ragionamento, era però la misura crescente del disavanzo pubblico nazionale.

Tale deficit creava problemi sempre più imbarazzanti a codesti *Governi Nazionali*, perché venivano ivi continuamente sottratte le risorse necessarie per far funzionare in modo soddisfacente l'economia interna.

##### **Seconda Tendenza ideologica, di tipo realista**

Di segno esattamente opposto, in altri *Paesi Membri* l'orientamento preminente era teso a posizioni più realiste di quelle precedenti, consci del fatto che la gestione inefficiente delle Aziende ferroviarie monopoliste nazionali spingeva sempre più al rosso i bilanci statali.

Secondo questa seconda tendenza ideologica di tipo realista, era necessario innovare attraverso una concretizzazione di idee politiche basate su principi economici inediti, allo scopo di avviare finalmente un processo di risanamento ritenuto ormai improcrastinabile.

Queste idee politiche dovevano poi prendere corpo attraverso lo scudo della normativa comunitaria, legislazione europea evoluta espressamente predisposta da appositi organi amministrativi, in materia di trasporto ferroviario.

**Storicamente**, prevalse proprio questa seconda corrente di pensiero, perché poggiata su basi più realiste della precedente ideologia.<sup>181</sup>

Nonostante questa seconda corrente di pensiero sia stata certamente più condizionante, pur tuttavia in seno ai paesi membri dell'*Unione Europea* esistono tuttora evidenti divergenze politiche nell'affrontare la politica comune dei trasporti.

---

180. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 44.

181. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 44.

Tra i Governi Nazionali dei Paesi Membri, in seno all'Unione Europea, esistono tuttora posizioni differenti nell'affrontare l'attività di *Regolazione della Concorrenza*; così come vi è una profonda diversità di intenti anche negli specifici *Obblighi di Fornitura del Servizio Pubblico di Trasporto*.

Discordanze profonde si registrano inoltre anche nel *Modello Organizzativo Economico* più idoneo da abbracciare, al fine di poter raggiungere puntualmente gli scopi prefissati.<sup>182</sup>

Và comunque detto che la strenua difesa del monopolio ferroviario, da parte di certi Paesi Membri, di fatto ha impedito di fruire dei benefici che la ventata di liberalizzazioni ha invece prodotto in altre modalità di trasporto: vedi per tutti, i vantaggi che indiscutibilmente ne ha tratto il *trasporto aereo*.<sup>183</sup>

Nonostante in sede comunitaria si affrontassero con fervore le innumerevoli problematiche del trasporto ferroviario europeo, in Italia tutto questo brulicare di iniziative fu trattato con estrema disinvoltura.<sup>184</sup>

La crisi globale del sistema ferroviario ha tra l'altro avuto conseguenze ancora più nefaste nel nostro paese, a causa della *leva tariffaria* tenuta sempre esageratamente al ribasso per questioni di *Welfare*.<sup>185</sup>

Oltretutto in Italia, la complessa gestione del trasporto ferroviario risentì negativamente del mancato adeguamento della *capacità infrastrutturale*: pochi investimenti vennero destinati, anche dopo gli anni '60 del *boom economico*, all'aumento della potenzialità tecnologica e all'urgente raddoppio di linee strategiche.

Di conseguenza, anche allo stato attuale, la concorrenza sospinta dall'ondata liberista delle normative comunitarie non è mai riuscita nel nostro paese a scalfire il rapporto esistente tra strada e rotaia: rapporto tutto a favore della prima.

E' sempre, e comunque, il trasporto su gomma a detenere l'attenzione generale del paese nelle varie modalità di trasporto esistenti.<sup>186</sup>

Pure la mancanza di concrete logiche di mercato aggiunse altre difficoltà interne aziendali, a causa dell'innalzarsi continuo dei costi di produzione del servizio: aumento causato soprattutto dal forte costo del fattore lavoro.<sup>187</sup>

---

182. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 43.

183. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 10.

184. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 237.

185. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 10.

186. GUADAGNO, op. cit., pp. 237.

187. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 10.

#### ***6.4.1. Dal Trattato di Roma nel 1957, ai giorni nostri: il lento e inarrestabile cammino dell'attuale Unione Europea UE***

Prima di dissertare specificatamente della politica comunitaria in materia di trasporto, bisogna analizzare cronologicamente in estrema sintesi le *varie tappe* che hanno condotto all'*attuale conformazione* della Unione Europea.

1)) Nell'Aprile del 1951 sono sei (6) i paesi europei che inizialmente istituiscono la *Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio CECA*.

I sei (6) paesi fondatori sono: Belgio, Francia, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, e Repubblica Federale di Germania.<sup>188</sup>

2)) Gli stessi sei (6) paesi fondatori, nel Marzo del 1957, firmano il *Trattato di Roma*, con l'istituzione della *Comunità Economica Europea CEE*, e dell'*Ente Europeo per l'Energia Atomica EURAOM*.

3)) Nel Marzo del 1958 viene costituita l'*Assemblea Parlamentare Europea*.

Questo importante organo istituzionale verrà poi ridenominato nel 1962, con delle modifiche strutturali, come *Parlamento Europeo*.<sup>189</sup>

4)) La *CEE* si allarga ulteriormente nel 1973, ricomprendendo da allora ben nove (9) paesi europei: infatti, entrarono a farvi parte anche Danimarca, Irlanda, e Inghilterra.

5)) Nel Giugno del 1979 vengono finalmente indette le prime elezioni dell'*EuroParlamento*.

Le elezioni vengono tenute a suffragio universale diretto: mentre prima, nell'*Assemblea Parlamentare Europea*, i deputati erano designati dai rispettivi Parlamenti nazionali.<sup>190</sup>

6)) La *CEE*, dopo le prime elezioni dirette, si allarga ulteriormente nel Gennaio/1981, ricomprendendo da allora ben dieci (10) paesi europei: vi entra infatti a farne parte anche la Grecia.

7)) La *CEE* si allarga ulteriormente nel Gennaio/1986, ricomprendendo da allora ben dodici (12) paesi europei: vi entrano a farne parte anche la Spagna, e il Portogallo.

8)) Dal Novembre del 1993 entra in vigore il fondamentale *Trattato di Maastricht*, accordo comunitario incentrato su materie strategiche, quali: moneta unica, politica estera, e politica di sicurezza.<sup>191</sup>

---

188. "Il Mattino di Padova", del 03/Giugno/2009 ME, Anno XXXII, n° 151, pp. 10.

189. "Il Mattino di Padova", op. cit., pp. 10.

190. "Il Mattino di Padova", op. cit., pp. 10.

191. "Il Mattino di Padova", op. cit., pp. 10.

Da questo preciso momento viene istituita con funzioni ulteriormente allargate la *Unione Europea UE*, al posto della precedente Comunità Economica Europea CEE: viene così finalmente avviato il processo per l'epocale unificazione monetaria.

9)) L'Unione Europea UE si allarga ulteriormente nel Gennaio/1995, comprendendo da allora ben quindici (15) paesi europei: vi entrano a farvi parte anche l'Austria, la Finlandia, e la Svezia.

10)) La *Moneta Unica Europea EURO* sostituisce la valuta di dodici (12) paesi nazionali membri, sui quindici (15) in totale, della Unione Europea.

Tutto questo in conformità a quanto previsto dal Trattato di Maastricht: tra questi paesi naturalmente vi è pure l'Italia.<sup>192</sup>

11)) La *UE* si allarga ulteriormente nel Maggio/2004, comprendendo da allora ben venticinque (25) paesi europei: vi entrano a farvi parte altri dieci (10) paesi europei.

Questi nuovi dieci (10) paesi sono: Estonia, Lettonia, Lituania, Cipro, Malta, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, e l'Ungheria.

12)) Nell'Ottobre/2004 viene approntata la Convenzione, e approvata tramite un Trattato, che istituisce la fondamentale *Costituzione per l'Europa*, e siglata successivamente il 01/Dicembre del 2009 col *Trattato di Lisbona*.<sup>193</sup>

13)) La *UE* si allarga quindi ulteriormente nell'Ottobre/2007, comprendendo ora ben ventisette (27) paesi europei: vi entrano a farvene parte anche la Bulgaria, e la Romania.

In sintesi, dal 2004 al 2007 nella UE sono entrati ben dodici (12) nuovi paesi membri.

Dal 2007, i ventisette (27) paesi membri della Unione Europea sono in ordine alfabetico:

Austria, Belgio (fondatore), Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia (fondatore), Germania (fondatore G. Ovest), Grecia, Irlanda, Italia (fondatore), Lettonia, Lituania, Lussemburgo (fondatore), Malta, Paesi Bassi (fondatore), Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Ungheria.<sup>194</sup>

---

192. "Il Mattino di Padova", del 03/Giugno/2009 ME, Anno XXXII, n° 151, pp. 10.

193. "Il Mattino di Padova", op. cit., pp. 10.

194. "Il Mattino di Padova", op. cit., pp. 10.



#### ***6.4.2. La Liberalizzazione, e la Concorrenza: ingredienti necessari per l'apertura al mercato delle Imprese Ferroviarie. L'estrinsecazione della politica comune del trasporto***

Già da qualche tempo anche l'Italia, in modo più grave di altri paesi europei, si trovò ad affrontare la spinosa questione del risanamento di numerose aziende pubbliche, operanti fino a quel momento in regime di *Monopolio naturale*.

Codeste imprese pubbliche crearono non pochi problemi ai vari *Governi Nazionali* per il continuo innalzamento del debito pubblico: e, per questo motivo, operanti in perenne inefficienza gestionale.<sup>195</sup>

I singoli sistemi di trasporto ferroviario europei, precedentemente al varo delle Normative comunitarie in materia di trasporto, erano tutti caratterizzati da una connotazione prettamente monopolistica.

Già dal dopoguerra, il settore del trasporto ferroviario entrò in crisi non solo in Italia, ma anche nel resto d'Europa, a causa di molteplici fattori.

Operando con tale inefficienza gestionale era quindi prioritaria, da parte dei vari Governi Nazionali, l'adozione di politiche correttive, mirate esclusivamente alla risoluzione delle problematiche del trasporto ferroviario.<sup>196</sup>

A seguito dell'introduzione delle Normative Comunitarie, seppure gradualmente, tali sistemi ferroviari monopolisti europei si aprirono al mercato dei trasporti, pur in presenza di notevoli difficoltà.

Tutto questo anche a seguito delle trasformazioni tecnologiche e alle innovative organizzazioni aziendali introdotte massicciamente.<sup>197</sup>

In prima battuta, la crisi del trasporto ferroviario assunse una dimensione globale, poiché venne perso già dal dopoguerra il confronto con altre modalità di trasporto, ritenute più efficienti e flessibili.

Soprattutto con il trasporto su gomma, per le brevi e medie distanze.

Ma, non meno penalizzante fu il confronto diretto con il trasporto aereo, per le medie e lunghe distanze.<sup>198</sup>

---

195. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 9.

196. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 9.

197. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 43.

198. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 9.

In secondo luogo, anche il modello organizzativo gestionale adottato dalle Ferrovie dello Stato, con cui fin qui operarono in regime di *Monopolio Naturale*, venne considerato del tutto anacronistico in un contesto globale del mercato dei trasporti in continua e rapida evoluzione. Tale anacronismo divenne infatti sempre più insistente, fino a quando l'Unione Europea fu costretta ad intervenire con vigore e con estremo rigore nella politica ferroviaria dei paesi membri.<sup>199</sup>

In Europa pertanto, la spinta propulsiva dei processi di risanamento delle imprese pubbliche ferroviarie nazionali, iniziati verso la fine del XX° secolo, venne condotta senza tentennamenti con l'esclusiva adozione delle normative comunitarie.<sup>200</sup>

In questo delicato contesto, la politica comunitaria nel trasporto ferroviario si trovava collocata a metà strada, tra l'attuazione delle misure di welfare da una parte, e dall'altra dall'imposizione di regole di mercato trasparenti.

In estrema sintesi, tutta la problematica ferroviaria si trovava contemporaneamente sospinta tra la disciplina comunitaria europea, e l'ordinamento statale nazionale dei vari paesi membri. Venne così a determinarsi la composizione e la successiva imposizione di modelli economici di gestione aziendale, oscillanti tra la gestione amministrativa dei servizi da un lato, e in primis tra la forma di impresa più consona per fornire in economicità tali servizi.

Questi nuovi modelli economici organizzativi di impresa erano poi inquadrati in particolari cornici giuridiche: situazioni quindi individuate e regolate opportunamente in apposite fonti normative comunitarie.

Tali Fonti Comunitarie dovevano poi, subito dopo la loro promulgazione da parte degli appositi organi, essere obbligatoriamente recepite dai singoli ordinamenti statali dei paesi membri dell'Unione Europea.<sup>201</sup>

A tutt'oggi, le Normative Comunitarie sanciscono ufficialmente la politica in tema di trasporto, letta in chiave europea: pertanto, i *Regolamenti Comunitari*, le *Decisioni Comunitarie*, e le *Direttive Comunitarie* rappresentano inequivocabilmente le *appendici della Politica Comunitaria*.

---

199. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 9.

200. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 11.

201. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 43; Sullo stesso argomento Cfr. anche Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 237.

E' anche opportuno premettere che la politica comunitaria, in tema di trasporti terrestri, si è sin dall'inizio contraddistinta per la volontà precisa di far coesistere i *Servizi Pubblici* accanto ai *Servizi Commerciali nel Mercato dei Trasporti*.

Pertanto, la *Liberalizzazione* e l'introduzione della *Concorrenza* sono i pilastri fondamentali, su cui poggiano i *Processi di Riforma* veicolati dalla politica comunitaria dei trasporti.<sup>202</sup>

Le normative comunitarie dovevano allora ispirarsi a dei cardini fondamentali: l'evoluzione dei quali doveva seguire dei percorsi preferenziali.

Per poter far coesistere la dinamica del *Servizio Pubblico* versus il *Mercato*, nella logica prevalente della *Liberalizzazione*, era necessario chiarire e regolare delle *fondamentali questioni strategiche*, quali:

- a)) L'accessibilità, e la contendibilità del servizio;
- b)) la natura delle imprese ferroviarie;
- c)) il rapporto tra la gestione del servizio e della rete;
- d)) il risanamento finanziario;
- e)) gli obblighi di servizio pubblico;
- f)) la tariffazione da applicare;
- g)) l'accesso alla rete ferroviaria, tramite le licenze.

Le Normative comunitarie in materia di trasporto terrestre si sono dovute, nel tempo, conformare uniformemente alle suddette questioni strategiche.<sup>203</sup>

#### ***6.4.3. La Commissione Europea dei Trasporti: organismo della politica comune, preposto all'emanazione delle Normative Comunitarie. Le nuove opportunità da cogliere sul mercato***

La *Commissione Europea Trasporti*, apposito organismo creato in seno all'Unione Europea per legiferare in materia, nasce allo scopo di veicolare la gestione dei servizi di trasporto europei, conformandoli a dei criteri commerciali ben precisi.

Secondo tale Commissione, era necessario il potenziamento di tutte le attività ritenute profittevoli, spingendo alla concorrenza le imprese ferroviarie europee.<sup>204</sup>

---

202. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 48; Sullo stesso argomento Cfr. anche ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 44.

203. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 47-48.

204. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 45.

Per questo motivo, si sentiva l'esigenza di programmare scientificamente il trasporto ferroviario comunitario europeo, attraverso opportune e mirate Normative.

In questo modo, le imprese ferroviarie europee avrebbero dovuto gestire i loro servizi di trasporto ispirandosi solamente a criteri commerciali: con questo, rivendicando una spiccata autonomia gestionale.

Ma, per raggiungere questo lodevole obiettivo, si doveva prioritariamente avviare un corposo processo di risanamento finanziario delle imprese ferroviarie.

Come presupposto, per dare il via al risanamento, si imponeva a monte la divisione delle responsabilità degli Stati Membri, da quelle delle rispettive imprese ferroviarie pubbliche, adoperando delle solide strutture finanziarie.<sup>205</sup>

Ferma sostenitrice di questo principio, la Commissione Europea indicò chiaramente, in più occasioni, che delle *Spese del Welfare*, derivanti dalla fornitura dei propri servizi di trasporto pubblici nazionali, doveva farsene *direttamente carico* lo *Stato Membro*.<sup>206</sup>

In questo modo, l'Unione Europea UE non avrebbe più dovuto sopperire con i propri sussidi al sostentamento inefficiente delle reti ferroviarie nazionali dei paesi membri.

Liberando questa preziosa liquidità finanziaria, la UE poteva convogliare diversamente gli investimenti in seno al territorio europeo, cogliendo così numerose altre opportunità di sviluppo economico, quali: l'apertura dei mercati orientali, e lo sviluppo del traffico transalpino.

Nel medio periodo, con questa riconvogliata disponibilità finanziaria, la *Politica Comunitaria* orientava concretamente la creazione delle *Superstrade Ferroviarie TransEuropee Freeways* (altrimenti dette *Corridoi ferroviari*).

Con la realizzazione di queste importanti arterie, veniva finalmente resa possibile la competizione contendibile del servizio di trasporto, sia merci che viaggiatori, soprattutto sulle lunghe tratte.

Utilizzando le Autostrade Ferroviarie diventava possibile un consistente miglioramento del trasporto passeggeri extraterritoriale, data la sempre più crescente domanda di mobilità europea.<sup>207</sup>

Ma, nel breve periodo, l'opportunità più appetibile e avvicinabile sarebbe stata raggiunta con la differenziazione dei servizi di trasporto, nell'ottica della migliore profittabilità.

---

205. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 46.

206. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 45.

207. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 45.

Vale a dire, tra il singolo trasporto modale, l'intermodalità fra i vari sistemi di trasporto, la logistica infrastrutturale, e il trasporto porta a porta.<sup>208</sup>

#### ***6.4.4. La politica comune dei trasporti: atteggiamenti più duttili del Parlamento Europeo, rispetto alla Commissione Europea dei Trasporti***

A riguardo degli *Obblighi di Servizio Pubblico* c'è da sottolineare che il *Parlamento Europeo* ha sempre avuto una visione molto più elastica, rispetto a quella della *Commissione Europea dei Trasporti*.

Sin dal momento della sua istituzione, il *Parlamento Europeo* ha sempre sostenuto posizioni molto prudenti sul servizio pubblico e sulle politiche di Welfare in generale.

Il Parlamento Europeo ora appoggiava posizioni rivoluzionarie avanzate nel *Libro Bianco dei Trasporti* del 1996 (come lo sviluppo delle *Superstrade Ferroviarie*); ma, al contempo, accettava l'introduzione di puntuali regole di mercato per il funzionamento delle imprese ferroviarie.

Pur assumendo questo atteggiamento contraddittorio sulla politica comune dei trasporti, alla fine però anche il Parlamento Europeo era favorevole al passaggio graduale dal sistema pubblicistico a quello di tipo privatistico per i trasporti su ferro.

Con la differenza però che, nel sostenere questo cambiamento istituzionale graduale ma necessario, il *Parlamento Europeo* individuava precise misure di *sostegno sociale*, da adottare necessariamente nei momenti più cruenti.

Questa presa netta di posizione del *Parlamento Europeo*, a difesa della socialità, culminò con l'emanazione della *Direttiva CE* n° 104 del 1993: concernente l'*Orario di Lavoro*, e la previsione di appositi *paletti normativi*.

Sempre a sostegno della socialità, il *Parlamento Europeo* fu fautore dell'emanazione della *Direttiva CE* n° 691 del 1995, altrimenti noto come il *Libro Verde sulla Fissazione equa ed efficiente dei prezzi nel settore dei trasporti*: questo allo scopo di evitare particolari contraccolpi nell'afferente mercato del lavoro.<sup>209</sup>

Ma, l'atteggiamento più coscienzioso del *Parlamento Europeo*, al cospetto della *Commissione Europea dei Trasporti*, si denotava anche in altre particolari situazioni assai più delicate di queste.

---

208. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 45.

209. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 47.

Il Parlamento Europeo invocava prioritariamente l'assunzione di mirate politiche sociali, in favore dei lavoratori operanti nelle aziende di trasporti terrestri, sottoposte a pesanti processi di liberalizzazione e ristrutturazione.

E sempre in netta contrapposizione alla Commissione Europea dei Trasporti, il Parlamento Europeo si imponeva fermamente nel *mantenimento forzoso del Servizio Pubblico* in certune imprese ferroviarie europee: derogando volutamente alle norme sull'introduzione della concorrenza.

In queste ultime particolari situazioni, considerate degne di tutela ai fini sociali, il *mantenimento del servizio pubblico* veniva considerato quindi prevalente rispetto a tutti gli altri interessi.<sup>210</sup>

#### ***6.4.5. La politica comune dei trasporti: gli esordi ufficiali, con la presentazione nel 1961 del monumentale Memorandum***

Il cammino della *Comunità Economica Europea CEE* prese l'avvio ufficiale con il primo documento programmatico appositamente dedicato dalla *Politica Comune dei Trasporti*.

Si trattò essenzialmente della presentazione del "*Memorandum sur l'orientation à donner à la Politique Commune des Transports*", pubblicato nel lontano 10/Aprile/1961.<sup>211</sup>

Già da questo primo documento programmatico, si intuiva che gli obiettivi primari prefissati col risanamento delle imprese pubbliche ferroviarie dovevano raggiungersi, pregiudizialmente, attraverso la neutralità dei pubblici poteri nei confronti del sistema ferroviario.

Prendendo a riferimento il Memorandum del 1961, si doveva dare l'avvio all'introduzione della concorrenza tra i vari operatori di trasporto, nell'erogazione del servizio ferroviario.

L'apertura alla *Concorrenza* era fondamentale per ridistribuire efficientemente le varie modalità di trasporto sul territorio, quali la gomma, il ferro, l'aria, e l'acqua: e tutto ciò al cospetto della competizione sui prezzi, sull'offerta, sull'efficienza, sul comfort.

Secondo il documentale normativo del Memorandum, lo Stato doveva abbandonare la sua posizione monopolista dominante di Gestore della Rete Infrastrutturale e al contempo del Servizio di Trasporto: posizione dominante del mercato, sin lì mantenuta.

---

210. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 47.

211. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 44; Sullo stesso argomento Cfr. anche ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 48.

Veniva invece ribadito che lo Stato sarebbe dovuto rimanere legato solamente alla sua funzione storica di *Proprietario della Rete Infrastrutturale*.

Lo Stato doveva solamente *concedere* l'uso della propria rete ai vari operatori concorrenti nel servizio di trasporto, a fronte però di un *apposito compenso* da parte di questi.<sup>212</sup>

Il Memorandum però, pur essendo stato universalmente riconosciuto come il punto di partenza formale della politica comunitaria in tema di trasporto, nella pratica fu realisticamente irrealizzabile.

I lodevoli obiettivi prefissati caldeggiati dal Memorandum erano del tutto virtuali, perché mancavano delle premesse fondamentali.

**Prima di tutto**, bisognava demolire le strutture monopolistiche delle varie imprese nazionali ferroviarie, sin lì possedute dagli Stati membri europei.

**In secondo luogo**, bisognava ridefinire, all'interno dei vari Stati membri, alcune questioni di importanza strategica: quali le *Politiche di Welfare*, gli *Obblighi di Servizio Pubblico*, ed altre ancora.

**E soprattutto** vi erano da definire le varie *Sovvenzioni statali*, necessarie per ripianare il crescente deficit aziendale di queste imprese pubbliche.

Come ribadito, all'epoca del Memorandum, queste premesse politiche sociali ed economiche erano ancora tutte da definire e verificare.<sup>213</sup>

#### ***6.4.6. La politica comune in tema di trasporto. La Decisione CEE n° 271/1965: le prime linee concrete di indirizzo***

Dopo questo primo esordio ufficiale pieno di buoni propositi, seppur irrealizzabili, la *Comunità Economica Europea CEE* si riproponeva nuovamente, in tema di trasporto ferroviario, con la *Decisione CEE n° 271 del 13/Maggio/1965*.

Questa volta, però, venivano perseguiti obiettivi più realistici del precedente *Memorandum*: sotto osservazione erano tutte le disposizioni normative, sin lì emanate, direttamente interessanti l'introduzione massiva della *Concorrenza nel Mercato dei Trasporti terrestri*.

La *Decisione CEE n° 271/1965* volle approfondire tre fondamentali questioni.

##### **1° Questione**

---

212. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 48.

213. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., 2000, pp. 48.

Innanzitutto, bisognava definire la controversa questione degli *Obblighi di Servizio Pubblico*, espressamente menzionati nell'articolo 5 della suddetta Decisione C.E.E.

Questi particolari obblighi potevano, in segno di continuità rispetto al recente passato, essere ancora mantenuti all'interno dei singoli *Paesi Membri*.

Ma, solamente nella misura in cui tali obblighi risultavano *strettamente indispensabili* a fornire un efficiente servizio di trasporto.

### **2° Questione**

Come seconda questione, veniva messa in discussione la *Contabilità*, sin lì esperita, dalle *Imprese Ferroviarie Pubbliche* nazionali di proprietà dei vari stati membri.

Per queste particolari imprese era previsto il passaggio graduale della *contabilità aziendale* verso criteri privatistici, come in qualsiasi altra azienda privata.

### **3° Questione**

In terzo luogo, le aziende ferroviarie dovevano perseguire l'*Autonomia Finanziaria*: si doveva armonizzare la situazione gestionale delle aziende ferroviarie pubbliche tra i vari stati membri, per evitare effetti indesiderati della concorrenza sulle imprese stesse.<sup>214</sup>

Pertanto, la Decisione CEE n° 271/1965 segnò il passo per gettare i pilastri fondamentali della futura politica comunitaria, in tema di trasporto.

Questo percorso obbligato avrà poi un seguito, attraverso l'adozione di appositi regolamenti e direttive comunitarie.<sup>215</sup>

#### ***6.4.7. La fondamentale questione degli Obblighi di Servizio Pubblico: il quadro generale delineato dalle esordienti Normative Comunitarie***

Un nodo fondamentale da affrontare della politica comunitaria era, e resta tuttora, quello del *Servizio Pubblico di trasporto*, da garantire alla collettività.

Volutamente, il concetto essenziale di servizio pubblico non era mai stato ben circoscritto, neanche nel costitutivo *Trattato di Roma* del Marzo/1957: infatti, all'articolo 77 di esso, si lasciava la valutazione di questo dispersivo concetto ai singoli stati membri.

Secondo la precedente *Decisione CEE* n°271/1965 i singoli stati membri, in base alla personale valutazione dei loro governi nazionali, dovevano stabilire come assicurare e

---

214. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 48.

215. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 48.



garantire la mobilità delle persone e delle cose, conciliando i particolari obblighi imposti alle imprese ferroviarie.

Anche in seguito, con l'emanazione di successive normative comunitarie, veniva ribadito che i singoli Stati membri avevano la facoltà di mantenere obblighi di servizio pubblico posti a carico delle imprese di trasporto.

Pertanto, i singoli stati membri potevano continuare a mantenere, in modo del tutto personale, i suddetti obblighi di servizio pubblico: ma, alla stretta condizione di *ripiantare di propria tasca* tutti gli oneri derivanti, compresi anche quelli scaturenti dai vincoli posti all'esercizio dell'attività stessa.

Conseguenza logica fu che i bilanci delle imprese ferroviarie in questione, operanti in regime di obbligo di servizio pubblico, fossero conformati a rigidi criteri di economicità e di efficienza gestionale.<sup>216</sup>

#### *6.4.7.1. Gli Obblighi di Servizio Pubblico. La spinosa questione, affrontata nuovamente dal successivo Regolamento CEE n° 1.191/1969*

La politica comunitaria diede successivamente di nuovo impulso al settore del trasporto ferroviario, attraverso l'emanazione del *Regolamento CEE n° 1.191 del 26/Giugno/1969*.

Tale *Regolamento* fu recepito nel nostro ordinamento statale dal *Decreto Presidente della Repubblica DPR n° 1.227 del 29/Dicembre/1969*: il quale ultimo, a sua volta, venne emanato in base alla *Legge Delega n° 740 del 13/Ottobre/1969*.

Il *Regolamento CEE n° 1.191/1969* era imperniato su tre cardini fondamentali, direttamente legati alla questione degli *Obblighi di Servizio Pubblico*.

**A))** *La soppressione, di fatto, degli Obblighi di Servizio Pubblico.*

**B))** *Le residuali condizioni, invece, per il mantenimento degli obblighi di servizio pubblico; laddove essi fossero ritenuti necessari ad assicurare la fornitura sufficiente del servizio stesso.*

**C))** *Le eventuali procedure per la soppressione, per la modificazione, e per la nuova istituzione degli stessi obblighi di servizio pubblico.*<sup>217</sup>

#### **A)) Soppressione degli Obblighi di Servizio Pubblico**

---

216. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 46.

217. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 50; Sullo stesso argomento Cfr. anche ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 49.

Si analizzerà ora la prima questione, relativa alla *soppressione* degli *Obblighi di Servizio Pubblico*: disciplinati agli articoli 1 e 2 del suddetto Regolamento.

In codesto Regolamento, tali particolari obblighi erano individuati come tutte quelle prestazioni che il gestore delle attività di trasporto mai (e poi mai) si sarebbe sognato di farsene carico: proprio a causa della totale mancanza di profitto personale.

Infatti, in una situazione realistica, tale Gestore avrebbe invece rivolto la propria attenzione solo a quelle attività ritenute profittevoli nell'ottica imprenditoriale, sia dal punto di vista dell'attivazione che del relativo mantenimento in essere.<sup>218</sup>

### **B)) Residuale Mantenimento degli Obblighi di Servizio Pubblico**

Analizziamo ora la seconda questione, quella relativa al *mantenimento* degli *Obblighi di Servizio Pubblico*.

All'articolo 1 del *Regolamento CEE* n° 1.191/1969 veniva fatto presente che il mantenimento degli obblighi di servizio pubblico era tale, solamente quando questi obblighi erano indispensabili alla *garanzia di sufficienti servizi di trasporto*.

Questa indispensabilità era tale quando non esisteva la possibilità alternativa di fare ricorso ad altre tecniche o modalità di trasporto, con prezzi del servizio ritenuti accessibili al largo pubblico: tutto questo, in piena conformità all'interesse pubblico prevalente.<sup>219</sup>

Lo scopo del *Regolamento CEE* n° 1.191/1969 era quello di *responsabilizzare i centri di spesa*, attribuendo direttamente gli oneri, derivanti da queste particolari e gravose situazioni, agli Stati membri.<sup>220</sup>

### **C)) Procedure di Modificazione, Mantenimento, e Istituzione**

Analizziamo ora la terza questione, quella relativa alle procedure di soppressione, modificazione, mantenimento, e istituzione degli obblighi di servizio pubblico.

La soppressione di tali Obblighi non era poi cosa del tutto automatica e scontata.

Dal Regolamento in questione, si evince all'articolo 1 che, competenti alla soppressione degli obblighi di servizio pubblico erano solamente gli Stati sovrani.<sup>221</sup>

Con una precisazione assai puntuale, però: qualora questi Stati non avessero proceduto di propria iniziativa alla soppressione dei presenti obblighi, a partire dall'entrata in vigore di codesto Regolamento, gli Stati stessi avrebbero dovuto farsi personalmente carico dei maggiori oneri sostenuti per il loro mantenimento in essere.

---

218. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 50.

219. Questo era quanto menzionato all'articolo 3 di codesto "Regolamento CEE" n° 1.191 del 1969.

220. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 50.

221. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 50.

Tali Oneri erano determinati e conseguenti agli obblighi di esercizio<sup>222</sup>, di trasporto<sup>223</sup>, e di tariffa.<sup>224</sup>

Per procedere verso la soppressione, le imprese di trasporto dovevano presentare un'apposita domanda entro un anno dall'entrata in vigore del presente Regolamento<sup>225</sup>: domanda che poi, eventualmente, doveva essere accolta entro l'anno successivo.<sup>226</sup>

Invece, nel caso di mantenimento degli Obblighi di Servizio, gli Stati membri avrebbero dovuto corrispondere un apposito compenso alle imprese di trasporto che gestivano il servizio.

Invece, per l'eventuale istituzione di nuovi obblighi di servizio, gli Stati membri vi avrebbero dovuto farvi economicamente fronte, predisponendo apposite compensazioni derivanti dai nuovi oneri.<sup>227</sup>

La *Politica Comunitaria*, con l'ausilio del *Regolamento CEE* n° 1.191/1969, spronava il servizio pubblico ferroviario a mettersi in discussione sul mercato dei trasporti.

Con le stesse linee di indirizzo, la stessa *Comunità Economica Europea CEE* si metteva in condizioni tali da sincerarsi e garantire che le varie infrastrutture nazionali fossero realmente in grado di supportare servizi pubblici di trasporto sufficienti.

L'impresa ferroviaria, oltre a trarre vantaggi con i proventi economici derivanti dalla gestione del trasporto, doveva perciò al contempo anche farsi carico del buon funzionamento della rete ferroviaria, pagando appositi canoni per l'uso dell'infrastruttura stessa.<sup>228</sup>

#### ***6.4.8. La politica comune dei trasporti: il Regolamento CEE n° 1.192/1969***

Seguendo l'ordine cronologico, la *Politica comunitaria* diede nuovamente vigore al settore con l'emanazione del *Regolamento CEE* n° 1.192 del 26/Giugno/1969.

---

222. E' tale quando viene ravvisata la necessità per le imprese di effettuare servizi di trasporto perfettamente in linea con i criteri di continuità, regolarità, e capienza del servizio. E' questo, però, il caso delle linee ferroviarie affidate in "Concessione Governativa", o in regime di "Autorizzazione".

223. Essi sono tali quando si impone alle aziende operanti di effettuare qualsiasi servizio di trasporto: ma con prezzi e condizioni stabilite esternamente.

224. In questo caso, i prezzi applicati, stabiliti dalla "Pubblica Autorità", sono inferiori ai livelli che invece l'impresa stabilirebbe senza vincolo alcuno.

225 Il termine di presentazione della presente domanda in realtà venne considerato solo in via virtuale: non entrò mai praticamente in vigore.

226. In quest'ultimo caso si ravvisa, senza risposta, il criterio del "Silenzio/Assenso" sulla domanda.

227. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 51.

228. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 49.

Tale regolamento veniva sospinto dalla *Comunità Economica Europea*, per *normalizzare i conti delle Aziende Ferroviarie*.

La *Normalizzazione* era comunque riferita alle sole imprese ferroviarie nazionali.

Col concetto di *Normalizzazione* si intendeva, dal punto di vista economico, l'apposita *compensazione degli oneri e degli introiti*.

Gli introiti erano considerati tutti quelli derivanti da *Disposizioni Legislative*, da *Disposizioni Regolamentari*, e da *Disposizioni Amministrative*.

In questo modo, si determinava un vantaggio competitivo per le imprese nazionali di trasporto ferroviario, rispetto a tutte le altre imprese.<sup>229</sup>

#### ***6.4.9. Il Regolamento CEE n° 1.107/1970: gli aiuti erogati alle Imprese Pubbliche dallo stato, in adempimento agli Obblighi di Servizio Pubblico***

Ad integrazione del *Regolamento CEE* n° 1.191/1969, successivamente intervenne a sostegno il *Regolamento CEE* n° 1.107 del 04/Giugno/1970.

Esso trattava quasi esclusivamente l'argomento degli *aiuti erogati* alle imprese ferroviarie dagli Stati membri, in cui tali imprese avevano la propria sede sociale.

Con il *Regolamento CEE* n° 1.191/1969 veniva consentita agli Stati membri una duplice modalità, per far corrispondere automaticamente codesti aiuti alle imprese ferroviarie in adempienza agli obblighi di servizio pubblico.

##### **Prima Modalità**

Con la prima modalità, menzionata espressamente all'articolo 3 del suddetto Regolamento, agli Stati veniva data la possibilità di adottare misure di coordinamento degli aiuti.

In questo Primo Caso, l'adozione delle misure di coordinamento degli aiuti doveva servire a compensare tutti quei costi che le varie imprese ferroviarie sostenevano a titolo di fornitura degli obblighi di servizio pubblico.

Ma, al contempo, anche a compensazione degli oneri derivanti dalle spese infrastrutturali: e questo, fino alla separazione istituzionale tra infrastruttura e servizio di trasporto delle imprese pubbliche nazionali di trasporto.<sup>230</sup>

E inoltre, anche a compensazione degli aiuti relativi alla ricerca e allo sviluppo di nuove metodologie di trasporto.

---

229. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 51.

230. E cioè, fino all'emanazione della "Direttiva CEE" n° 440/1991.

Venivano riconfigurati in questa ultima casistica anche tutti gli aiuti dettati dalla eccezionalità, in quanto avente un termine certo nel tempo: questo affinché si potesse ottimizzare il servizio di trasporto in periodo di emergenza, rispetto invece alle reali necessità del mercato.<sup>231</sup>

### **Seconda Modalità**

In alternativa con la Seconda Modalità, sempre in tema di aiuti, veniva data agli Stati Membri la facoltà di imporre delle servitù, al cospetto degli obblighi di servizio pubblico.<sup>232</sup>

A riguardo delle servitù attinenti al conferimento del servizio pubblico, i rimborsi alle imprese di trasporto venivano disposti in modo tale che essi corrispondessero esattamente agli obblighi tariffari imposti.<sup>233</sup>

In questo secondo caso, gli obblighi inerenti dovevano essere derivati dalle apposite concessioni, ottenute in base all'articolo 77 del *Trattato di Roma*.<sup>234</sup>

E' tuttavia da notare che anche nel *Trattato di Roma* del 1957, espressamente all'articolo 77, si prevedeva tutta la casistica degli aiuti da corrispondere alle imprese ferroviarie, che dovevano adempiere agli obblighi di servizio pubblico.

Ma fu proprio su questo ultimo punto che poggiarono tutti gli equivoci sorti in seguito: in sede comunitaria, come detto precedentemente, mancava purtroppo una definizione univoca del concetto universale di servizio pubblico.

All'interno dei singoli Stati membri, questo concetto universale veniva purtroppo ripreso in modo personalizzato dandovi i significati più svariati, a seconda delle esigenze e degli interessi nazionali messi in campo.

Fu proprio su questo delicato ed astruso concetto che gli Stati membri ebbero scontri ideologici vivaci, a seconda degli interessi prevalenti.<sup>235</sup>

### **6.4.10. L'emanazione di Normative Comunitarie di importanza minore, nel periodo d'ombra dal 1970 al 1991**

Il periodo intercorrente tra l'inizio degli anni '70 e la fine degli anni '80 fu caratterizzato da una profonda staticità della politica comune dei trasporti.

---

231. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 52.

232. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 51; Sullo stesso argomento Cfr. anche ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 52.

233. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 52.

234. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 51.

235. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 52.

Più precisamente, questo periodo di carenza legislativa iniziò subito dopo l'emanazione del Regolamento CEE n° 1.107/1970; per protrarsi poi fino all'emanazione della miliare Direttiva CEE n° 440/1991.

La legislazione comunitaria, in questo lungo lasso di tempo, trattò solo aspetti minimali del futuro palinsesto del mercato dei trasporti.

Si analizzeranno comunque le varie fonti comunitarie emanate in questo periodo, anche se prive di novità eclatanti.<sup>236</sup>

#### **Regolamento CEE n° 1.108/1970**

In questo periodo d'ombra, venne per primo alla luce il *Regolamento CEE* n° 1.108 del 04/Giugno/1970: con questo regolamento si è procedette all'istituzione di una apposita *Normativa sulla Contabilità delle Infrastrutture Trasportistiche*.<sup>237</sup>

#### **Regolamento CEE n° 2.598/1970**

Sempre fra le normative minori, si arrivò all'emanazione del *Regolamento CEE* n° 2.598 del 18/Dicembre/1970: con questo regolamento si fissava il contenuto delle *varie voci* da inserire nella compilazione degli schemi di contabilità delle Infrastrutture trasportistiche.<sup>238</sup>

#### **Decisione CEE n° 327/1975**

Successivamente, fu poi la volta della *Decisione CEE* n° 327 del 20/Maggio/1975: per riaffermare con forza il principio dell'economicità, a cui si doveva ispirare la gestione delle imprese di trasporto.

Con tale decisione vennero forniti ulteriori chiarimenti per stabilire quali dovevano essere i criteri a cui ci si doveva attenere per fornire i servizi inerenti agli obblighi di servizio pubblico.<sup>239</sup>

#### **Regolamento CEE n° 2.183/1978**

Nel 1978 fu quindi la volta dell'emanazione del *Regolamento CEE* n° 2.183 del 19/Settembre/1978: con questo regolamento si gettavano le basi per il calcolo puntuale dei costi sostenuti dalle varie aziende ferroviarie.<sup>240</sup>

#### **Decisione CEE n° 529/1982**

---

236. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 52.

237. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 52.

238. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 52.

239. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 52.

240. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 52.

Nel 1982 pertanto intervenne la *Decisione CEE* n° 529 del 19/Luglio/1982: con essa si regolamentava la materia della formazione dei prezzi sui trasporti ferroviari merci, in modo uniforme ed univoco.<sup>241</sup>

### **Decisione CEE n° 418/1983**

Ed infine, a chiudere questo periodo di sterilità nella legislazione comunitaria, intervenne la *Decisione CEE* n° 418 del 25/Luglio/1983: con cui si adottavano tutte le previsioni attinenti alle varie politiche commerciali, intraprese dalle aziende ferroviarie.

Tutto questo affinché potesse svilupparsi coerentemente, ed in modo armonico, una gestione soddisfacente del traffico viaggiatori internazionale.<sup>242</sup>

### ***6.4.11. La rivoluzionaria Direttiva CEE n° 440/1991: uno spiccato salto di qualità nella politica comune dei trasporti***

Senza ombra di dubbio, la *Direttiva CEE* n° 440 del 29/Luglio/1991 rappresenta la pietra miliare nell'evoluzione della politica comunitaria: emanazione appositamente dedicata all'apertura alla *Concorrenza nel Mercato del Trasporto*.

Viene così finalmente interrotto il periodo di stasi della *Comunità Economica Europea CEE*, durato quasi un ventennio, a riguardo dell'adozione di politiche e azioni comuni necessarie per il risanamento delle imprese ferroviarie pubbliche europee.

A questa fondamentale fonte normativa comunitaria, anche se con ritardi variabili e consistenti, tutti gli Stati membri hanno poi obbligatoriamente dovuto uniformarsi.<sup>243</sup>

La *Direttiva CEE* n° 440/1991 fu determinante per contrastare il declino, già in atto da parecchio tempo, delle ferrovie europee.

La *Direttiva CEE* n° 440/1991 orientava pedissequamente i vari governi, sulle questioni fondamentali da affrontare per la riforma dei sistemi monopolistici ferroviari nazionali.

L'obiettivo ambizioso della suddetta Direttiva era quello di creare, una volta arrivati a pieno regime, un *Sistema Europeo di Mercato completamente Liberalizzato*: un mercato dei trasporti funzionante in *Regime di Libera Concorrenza*, occupato da un numero aperto di aziende.

#### **1°)) Obiettivo**

---

241. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 52.

242. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 52.

243. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 237.

In primo luogo, affinché questo obiettivo esterno fosse raggiunto, era necessario raggiungere prioritariamente l'*obiettivo interno del Risanamento Contabile* delle singole imprese pubbliche nazionali di trasporto degli Stati membri, attraverso dei punti cardini fondamentali.<sup>244</sup>

Innanzitutto, per risanare si doveva necessariamente ridurre l'indebitamento, che incombeva sin lì sempre più minaccioso.

Per questo motivo, si doveva garantire l'autonomia gestionale delle imprese ferroviarie nazionali, secondo i più moderni e consoni criteri delle imprese private.<sup>245</sup>

Affinché si potesse raggiungere tale prerogativa gestionale, vi dovevano essere *Patrimonio, Contabilità, e Bilancio*, rigorosamente separati da quelle dello Stato proprietario di codeste imprese.

### **2°)) Obiettivo**

In secondo luogo, come premessa di fondamentale importanza, si doveva attuare la *Separazione Contabile - Gestionale* netta tra la gestione dell'Infrastruttura ferroviaria, e la gestione dei Servizi di trasporto vero e proprio.

La separazione, imposta con la suddetta direttiva, era però solamente quella di tipo Contabile - Gestionale.

E non anche, pur essendo auspicabile, la *Separazione Societaria - Istituzionale*, con la creazione di appositi organismi giuridicamente distinti: vale a dire la *Societarizzazione*.<sup>246</sup>

La Separazione Contabile - Gestionale, tra Infrastruttura e Servizio di trasporto, aveva l'obiettivo primario di livellare le obsolete imprese pubbliche monopolistiche nazionali ferroviarie in condizioni di uguali chances, rispetto alle altre aspiranti imprese di trasporto nel mercato.<sup>247</sup>

### **3°)) Obiettivo**

Ed in terzo luogo, di certo una pesante limitazione, doveva essere attuato il controllo e la garanzia dell'assegnazione del diritto di accesso alle infrastrutture, nei paesi membri, a particolari soggetti autorizzati.<sup>248</sup>

I soggetti autorizzati all'accesso delle infrastrutture ferroviarie erano da individuarsi:

---

244. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 11.

245. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 11.

246. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 11.

247. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 12.

248. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 11.



A)) prima di tutto, nelle *Associazioni Internazionali* di imprese di trasporto, operanti nelle altre aree di trasporto<sup>249</sup>;

B)) o anche, nelle *singole imprese ferroviarie*, ma operanti nel trasporto combinato internazionale.<sup>250</sup>

Questa era una premessa necessaria per l'apertura del mercato a più operatori: tali operatori erano inoltre condizionati all'accesso dell'infrastruttura dietro corresponsione di un apposito canone.<sup>251</sup>

Pur tuttavia, l'impatto della *Direttiva CEE* n° 440/1991 non ebbe tutti gli effetti sortiti a causa di molteplici problematiche, alcune delle quali ancora oggi non comprese del tutto, e pertanto non risolte adeguatamente.

L'ostacolo maggiore, incontrato dall'applicazione interna di codesta *Direttiva*, fu dovuto al recepimento assai ritardato, nel rispettivo ordinamento nazionale, da parte di alcuni singoli Stati membri.

Oltretutto, se e quando recepita, questa fondamentale normativa comunitaria fu applicata dai paesi membri solo nella sua accezione minimale: forse anche per l'eccessiva prudenza tenuta dai vari Governi, per il timore di possibili contraccolpi sociali e politici interni.<sup>252</sup>

Questa *Direttiva* possedeva senza dubbio peccati di gioventù, anche se i propositi in essa auspicati erano rivolti a rivoluzionare l'intero settore.

Basti pensare, come detto sopra, alla sola imposizione della Separazione Contabile - Gestionale; e non anche alla Separazione Societaria (Societarizzazione), certamente più impattante; e tanto meno riferimenti alla possibile Separazione Proprietaria (Privatizzazione).<sup>253</sup>

Per non parlare poi delle difficoltà incorse con la determinazione di canoni di accesso eccessivamente onerosi, da corrispondere a fronte dell'accesso alle infrastrutture nazionali.

Tra l'altro, gli accessi erano purtroppo consentiti solo a ben pochi e determinati tipi di impresa di trasporto.<sup>254</sup>

---

249. Vale a dire le aree "extra-comunitarie".

250. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 237; Sullo stesso argomento Cfr. anche Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 11.

251. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 11.

252. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 12.

253. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 12.

254. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 12.

*6.4.11.1. Le prime grosse difficoltà riscontrate nel processo di internalizzazione della Direttiva CEE n° 440/1991. La profonda disomogeneità nei sistemi ferroviari europei*

Nei vari lavori preparatori dell'Unione Europea UE, sfociati poi in pubblicazioni documentali ed emanazioni normative, si partiva sempre dal deleterio presupposto della mancanza di concorrenza nel mercato dei trasporti.

Questo presupposto era di basilare importanza, perché la strategia di rilancio delle ferrovie comunitarie è stata, sin dall'inizio, incentrata sull'apertura del mercato ai trasporti.

Per contro, si evidenzia come nella realtà dei fatti, pur con l'imposizione delle fonti normative comunitarie, i singoli governi nazionali abbiano invece quasi sempre cercato di stroncare sul nascere ogni possibile apertura del loro mercato interno.

Queste azioni distorsive venivano poste in essere con dei mirabolanti e rocamboleschi stratagemmi politici: non c'era che da sbizzarrirsi nella varietà dei trucchi utilizzati dai vari governi.<sup>255</sup>

Stratagemmi volti, ora, ad osteggiare l'autonomia gestionale; oppure, chiarendo solo fumosamente gli obiettivi finanziari; oppure, imponendo ulteriori e irrealistici obblighi di servizio, senza però prima dare la possibilità di ripianare i costi di esercizio derivanti.

La Politica Comunitaria dei trasporti si scontrava inoltre, a livello dei singoli paesi membri, su molte argomentazioni anche di natura dottrinale.

Proprio sulla questione della concorrenza e dell'incombente liberalizzazione, la politica comunitaria si scontrava quasi quotidianamente con le esigenze dettate dagli interessi strettamente nazionali.

A ragione di ciò, basti pensare ai vari sistemi monopolistici esistenti negli Stati membri; alle più disparate politiche di Welfare nazionali adottate; ai costi diversificati da sostenere per la realizzazione delle infrastrutture; ma anche in virtù della particolare condizione orografica dei vari paesi membri.

Fu per questi succitati motivi che la Politica Comunitaria dovette procedere con estrema prudenza nei confronti dei vari processi di ristrutturazione nazionali.

La lentezza riformista condizionava così pesantemente le capacità di aprirsi al mercato: questo era il duro prezzo da pagare, nel segno della costante omogeneizzazione della Unione Europea.<sup>256</sup>

---

255. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 45.

La *Commissione Europea dei Trasporti* ha, per questo motivo, sempre spinto in direzione della *liberalizzazione* degli accessi alle reti: sia per consentire a molteplici operatori l'esercizio del trasporto merci, e sia per espandere il trasporto viaggiatori sulle lunghe e medie percorrenze.

Queste ambiziose performances, secondo la *Commissione Europea*, erano raggiungibili solo con la *Separazione Contabile - Gestionale* tra la *Rete Infrastrutturale* e il *Servizio di trasporto*.

In realtà la *Commissione Europea dei Trasporti*, a margine del percorso di risanamento delle imprese ferroviarie europee, aveva bene in mente di riproporsi, in momenti futuri e meno agitati, con la *Separazione Societaria*, e pure con la conseguente *Separazione Proprietaria*.

Questo lodevole proposito però era solamente fondato su una base teorica ma non scritta, e si intuiva solo tra le righe del testo normativo.

Alla fine, a causa del lungo processo di omogeneizzazione su scala europea, ci si dovette accontentare della sola *Separazione Contabile - Gestionale*: che, comunque, rappresentava un primo inconfondibile segno di rottura rispetto al passato.<sup>257</sup>

Tutta questa ispirazione di pensiero, come detto, si raccolse attorno alla Direttiva CEE n° 440/1991, che pur aveva dei vizi congeniti e delle carenze di base.

Dopo i vizi di gioventù nascosti fra le pieghe della *Direttiva CEE* n°440/1991, vennero poi emanate altre importanti *Direttive Comunitarie*.<sup>258</sup>

Tra queste, le più importanti del periodo successivo furono certamente le *Direttive CEE* n° 18, e 19, entrambe emanate nel 19/Giugno/1995.

Esse impressero un segno di continuità, in linea con le precedenti azioni della *Politica Comune dei trasporti*: comportando così una vistosa accelerazione nei vari processi di riforma nazionali in atto.<sup>259</sup>

Queste due ulteriori *Direttive comunitarie* furono emanate allo scopo di rinforzare il palinsesto della *Direttiva CEE* n° 440/1991: nel far questo, con tali postume normative si assegnavano e regolavano i *diritti di accesso al network*.

---

256. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 52.

257. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 45.

258. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 13.

259. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 237.

#### ***6.4.12. I rigidi criteri stabiliti dalla Direttiva CEE n° 18/1995: il rilascio delle Licenze Ferroviarie alle aspiranti Imprese Ferroviarie IF***

Osserviamo nel dettaglio la *Direttiva CEE* n° 18 del 19/Giugno/1995, di rinforzo alla *Direttiva CEE* n° 440/1991.

L'emanazione della *Direttiva CEE* n° 18/1995 ebbe lo scopo di disciplinare puntualmente il *rilascio delle licenze* alle varie imprese in aspirazione di entrare nel mercato.

Apposite licenze erano necessarie per ottenere i diritti di accesso, per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria.

Al presente scopo, ogni singolo Stato membro dovette preventivamente istituire un apposito organismo abilitato al rilascio delle licenze ferroviarie, senza inserire elementi di discriminazione.

Ogni Stato membro, in conformità alla suddetta Direttiva, dovette predisporre e disciplinare i requisiti e le caratteristiche necessarie per selezionare le varie imprese di trasporto, aspiranti ed entrare nel mercato dei trasporti.

Tali necessari requisiti erano costituiti dal rilascio, dalla proroga, e dalla modifica delle licenze ferroviarie, richieste alle imprese entranti per poter esercitare la loro attività; nonché, costituiva prioritario requisito il rilascio dell'*apposito certificato di sicurezza*.

In definitiva, applicando la presente norma comunitaria in modo imparziale, l'iter normale per ottenere i diritti di accesso doveva essere preceduto obbligatoriamente dal rilascio di un'apposita licenza alle imprese ferroviarie, richiedenti l'uso dell'infrastruttura.

Le varie imprese ferroviarie, per ottenere tale indispensabile licenza, dovevano a monte possedere dei requisiti ben individuabili: un'adeguata capacità finanziaria, una soddisfacente capacità professionale, e al contempo i requisiti essenziali di onorabilità.<sup>260</sup>

#### ***6.4.13. La Direttiva C.E.E N° 19/1995: la ripartizione disciplinata della Capacità Infrastrutturale***

Per integrare adeguatamente la *Direttiva CEE* n° 440/1991, venne emanata postuma la *Direttiva CEE* n° 19 del 19/Giugno/1995.

La basilare *Direttiva CEE* n° 19/1995 disciplinava i criteri generali necessari per la *ripartizione della capacità infrastrutturali*, e per la *riscossione dei canoni di accesso*.

---

260. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 237.

A tal fine, si doveva garantire che la reale capacità dell'infrastruttura fosse utilizzata in modo efficiente ed ottimale dall'intero sistema di trasporto.

Una volta disegnata in modo efficiente la suddetta ripartizione strutturale, si doveva provvedere al calcolo e alla riscossione di appositi pedaggi nei confronti delle imprese ferroviarie, che avevano già ottenuto sia l'apposita licenza che il conseguente certificato di sicurezza.<sup>261</sup>

Con la mappatura della ripartizione efficiente, da parte del *Gestore dell'Infrastruttura*, dovevano poi nella fase successiva essere assegnate le *tracce ferroviarie di viaggio*: anche qui con dei criteri univoci e imparziali.<sup>262</sup>

#### **6.4.14. Le Direttive CEE n° 12 – 13 - 14/1995. Ulteriori Normative Comunitarie a integrazione della Direttiva CEE n° 440/1991**

Successivamente, furono emanate altre importanti Normative comunitarie, in tema di trasporto ferroviario: e tutto questo sempre a sostegno e precisazione della Direttiva CEE n° 440/1991.

Tra queste, le più importanti furono le *Direttive CEE* n° 12 – 13 - 14 del 26/Febbraio/2001.

Nel nostro *Ordinamento Statale*, il simultaneo *Atto di Recepimento* e attuazione di queste tre importanti Direttive fu concluso con il *Decreto Legislativo* n° 188 del 8/Luglio/2003.

Codesto atto di recepimento e attuazione contiene ben sei (6) Capi, riguardanti materie specifiche.

I) Nel *Capo Primo*, sono disciplinati i particolari requisiti di *Accesso all'infrastruttura*, richiesti alle imprese ferroviarie.

Viene infatti richiesta, prioritariamente, l'*apposita licenza ferroviaria* rilasciata dal *Ministero dei Trasporti e della Navigazione*.

Dopodichè, viene richiesto un particolare *Certificato di Sicurezza*, rilasciato dalla società *Rete Ferroviaria Italiana RFI SpA*, che ne è l'autorità competente.

II) Nel *Capo Secondo*, sono disciplinate le *norme particolari* per il *Gestore dell'infrastruttura*: questo particolare organismo deve essere completamente autonomo, e totalmente indipendente dalle varie imprese operanti nel settore dei trasporti.

---

261. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 237.

262. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 13.

III)) Nel *Capo Terzo*, sono disciplinate tutte le particolari regole per l'accesso alla rete, da parte delle imprese ferroviarie.

IV)) Nel *Capo Quarto*, viene regolata l'intera materia della *ripartizione ottimale ed efficiente delle Capacità di infrastruttura*.

V)) Nel *Capo Quinto*, viene prevista la nascita di un *apposito Organismo di regolazione*, e cioè di un arbitro *super partes*.

Nella fattispecie, questo delicato ruolo è ancora oggi svolto dal *Ministero delle Infrastrutture e Trasporti*.

VI)) Mentre al *Capo Sesto*, sono trattati altri argomenti minimali, non trattati espressamente nei primi cinque capi.<sup>263</sup>

#### ***6.4.15. L'emanazione dei Libri Bianchi (dal 1992), e dei Libri Verdi (dal 1995): i futuri orientamenti della Politica Comunitaria, in tema di trasporto***

Altra tappa fondamentale del percorso intrapreso dalla Politica Comunitaria per riformare le ferrovie nazionali europee fu la presentazione (a cura della *Commissione Europea dei Trasporti*) dei *Libri Bianchi e dei Libri Verdi dei trasporti europei*.

Il I° *Libro Bianco dei trasporti* venne presentato col *Provvedimento COM* n° 0494 del 2/Dicembre/1992: esso si intitolava “*Lo sviluppo futuro della politica comunitaria dei trasporti*”.

Successivamente vi fu la presentazione, da parte della Commissione Europea del *Provvedimento COM* n° 691 del 20/Dicembre/1995.

Quest'ultimo provvedimento diventò noto, in ambito internazionale, con il nome di *I° Libro Verde dei trasporti*.

Esso venne intitolato: “*Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti. Strategie di intervento per l'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti nella UE*”.<sup>264</sup>

Successivamente la *Commissione Europea*, con il *Provvedimento COM* n° 421 del 30/Luglio/1996, presentò un altro fondamentale strumento di studio ed orientamento, denominato come il *II° Libro Bianco dei trasporti*.

---

263. Valter GUADAGNO, *Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005), pp. 237.

264. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana “CIRIEC”, n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 45.

Questo importante documento era intitolato: “*Strategia di rilancio delle ferrovie comunitarie*”.<sup>265</sup>

Questo II° Libro Bianco raccoglieva una serie di indicazioni e rimedi necessari per riformare il settore del trasporto ferroviario europeo: tali orientamenti furono poi alla base dell’emanazione di postume Normative comunitarie, dal contenuto assai innovativo.<sup>266</sup>

Anche in questa occasione, il *Parlamento Europeo* contrastava apertamente con molte posizioni assunte dal I° e II° Libro Bianco della *Commissione Europea*.

Il I° e II° Libro Bianco, infatti, tralasciavano volutamente le misure sociali necessarie per risolvere problemi occupazionali, qualora fossero stati avviati processi di liberalizzazione e ristrutturazione nel mercato del trasporto ferroviario.

E invece, secondo le osservazioni raccolte dal *Parlamento Europeo*, dovevano essere garantite anche soluzioni efficaci alle problematiche inerenti le condizioni di lavoro, la formazione, e la riqualificazione professionale dei lavoratori purtroppo interessati da questi pesanti processi.<sup>267</sup>

#### ***6.4.16. La perentoria ridefinizione dello Stato, nel suo ruolo di Azionista di Riferimento. Le prime difficoltà incorse nel mercato, dopo l’avvio della Liberalizzazione e della Concorrenza***

Attraverso l’ausilio delle *Normative Comunitarie*, la *Comunità Economica Europea CEE* auspicava la ridefinizione e il ridimensionamento del *ruolo dello Stato*, inteso come *Azionista // Proprietario Pubblico*, nella sua interazione con i processi dell’economia di mercato sempre in continua evoluzione.

Le *Normative Comunitarie* sollecitavano infatti la creazione di nuove regole tendenti a conferire allo Stato, in modo trasparente, il *ruolo consapevole di Proprietario Pubblico*.

Con la creazione di regole inedite e imparziali, si impediva allo Stato di sublimare le altre imprese gravitanti nella sua orbita, costringendole alla sudditanza per l’interesse delle clientele politiche, così com’era accaduto nel recente passato: era questo infatti il pericolo maggiore da scongiurare.

---

265. Ugo ARRIGO, e Massimo BECCARELLO, *Il trasporto ferroviario La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana “CIRIEC”, n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000, pp. 45; Sullo stesso argomento Cfr. anche ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 13.

266. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 13.

267. ARRIGO, e BECCARELLO, op. cit., pp. 47.

Lo Stato, con le nuove regole, doveva essere usato esclusivamente per creare sviluppo economico, e ricchezza: e non per creare distorsioni nell'economia di mercato, come in precedenza.<sup>268</sup>

Per questo motivo, l'*Unione Europea* inaugurò l'avvio di un nuovo sistema di regole tendenti a far sviluppare, quanto più velocemente, processi di riforma dei vari sistemi ferroviari nazionali dei suoi paesi membri.

Sin dal momento della sua costituzione, l'*Unione Europea* si schierò nettamente a favore della *Liberalizzazione*, e all'apertura del mercato ferroviario verso la *Concorrenza*.

Questo inconsueto orientamento politico, sostenuto da rivoluzionarie riforme, era però consapevole del fatto che i cambiamenti dovevano essere decisi, ma gradualmente.

Nell'operare questa rivoluzione, si era pienamente coscienti che coesistevano diverse difficoltà, apparentemente insormontabili e di difficile comprensione all'interno dei singoli paesi membri: per cui coerente determinazione nelle scelte politiche, ma con una certa cautela.

D'altronde, questo era l'atteggiamento più caldeggiato per spingere avanti questi necessari processi di riforma.<sup>269</sup>

La prudenza riformista era d'obbligo: a riprova di ciò, vi sono state, in alcuni paesi membri dell'*Unione Europea*, ristrutturazioni aziendali selvagge troppo affrettate.

Ovviamente processi non opportunamente palesati, a priori.

Caso tipico fu quello dell'Olanda, dove i processi di riforma furono attuati senza un'opportuna transizione: scelte politiche, evidentemente troppo ottimistiche, che hanno portato paradossalmente al *crollo del Trasporto Merci* su rotaia in questo paese.

Altri problemi maggiori riscontrati nell'attuazione dei processi di riforma, pur se avviati gradualmente, furono quelli dell'accesso alle infrastrutture.

Difficoltà notevoli insorsero proprio con i *Canoni da corrispondere per l'accesso*: i suddetti canoni furono infatti ritenuti, dagli aspiranti operatori, troppo alti rispetto alla reale appetibilità del mercato.

Proprio per questi ulteriori e inaspettati ostacoli burocratici, si riscontrava un'eccessiva debolezza del mercato del trasporto su ferro.

Infatti, veniva reso subdolamente impossibile l'accesso ai nuovi competitori: vanificando così la tanto auspicata concorrenza.<sup>270</sup>

---

268. Pietro SPIRITO, e Roberto BURATTA, "Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, pp. 71.

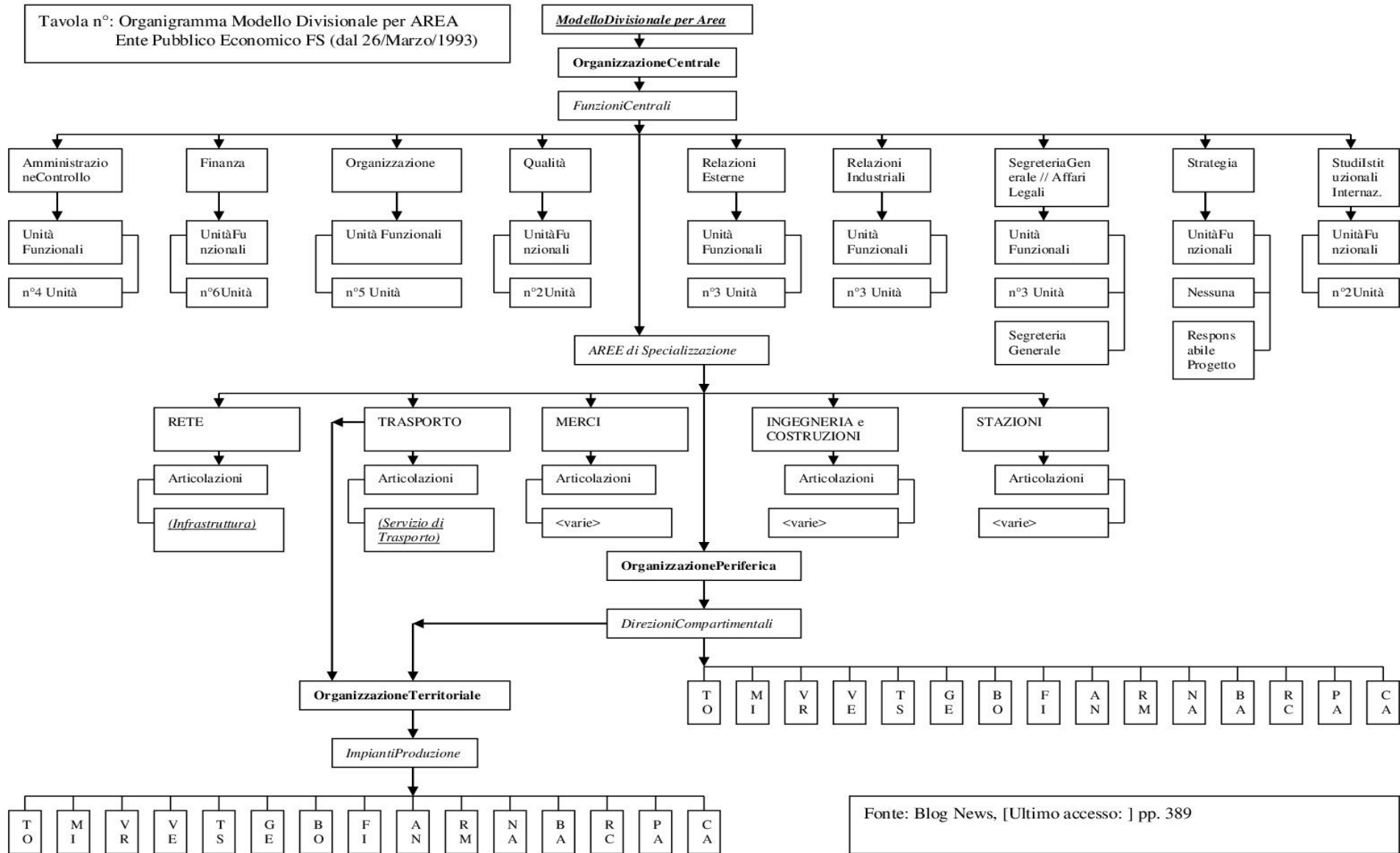
269. Vincenzo PALESE, *La riforma delle Ferrovie dello Stato nello scenario europeo*, <http://www.ilcapotreno.net>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 01.



---

270. Vincenzo PALESE, *La riforma delle Ferrovie dello Stato nello scenario europeo*, <<http://www.ilcapotreno.net>>, [ultimo accesso: 07/Marzo/2009], pp. 01.

**Organigramma 6:** Organigramma Ente FS SpA (26/marzo/1993); Modello Divisionale per Area; T. Pag.374



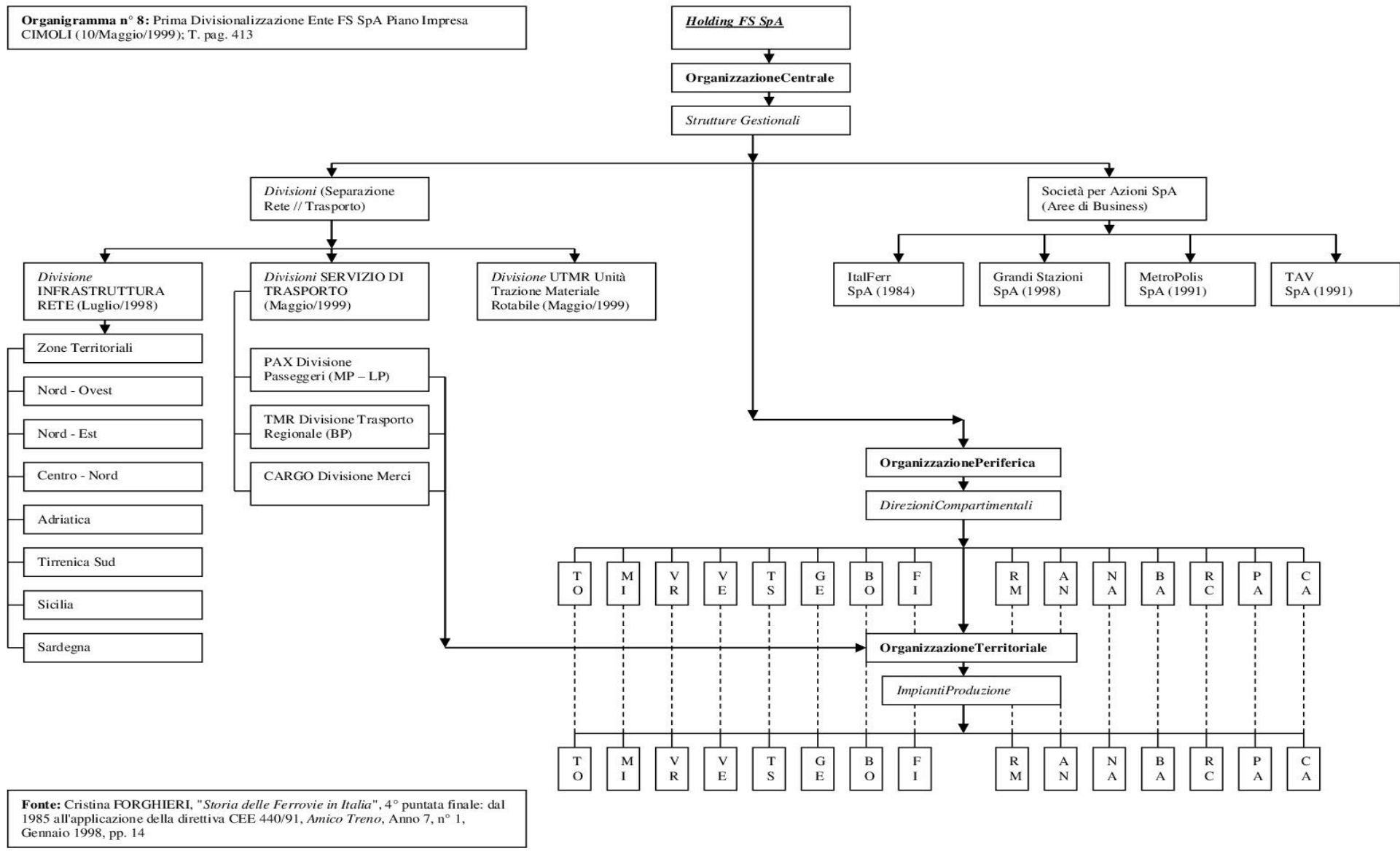
Fonte: Blog News FS, [Ultimo accesso: ], pp. 389]







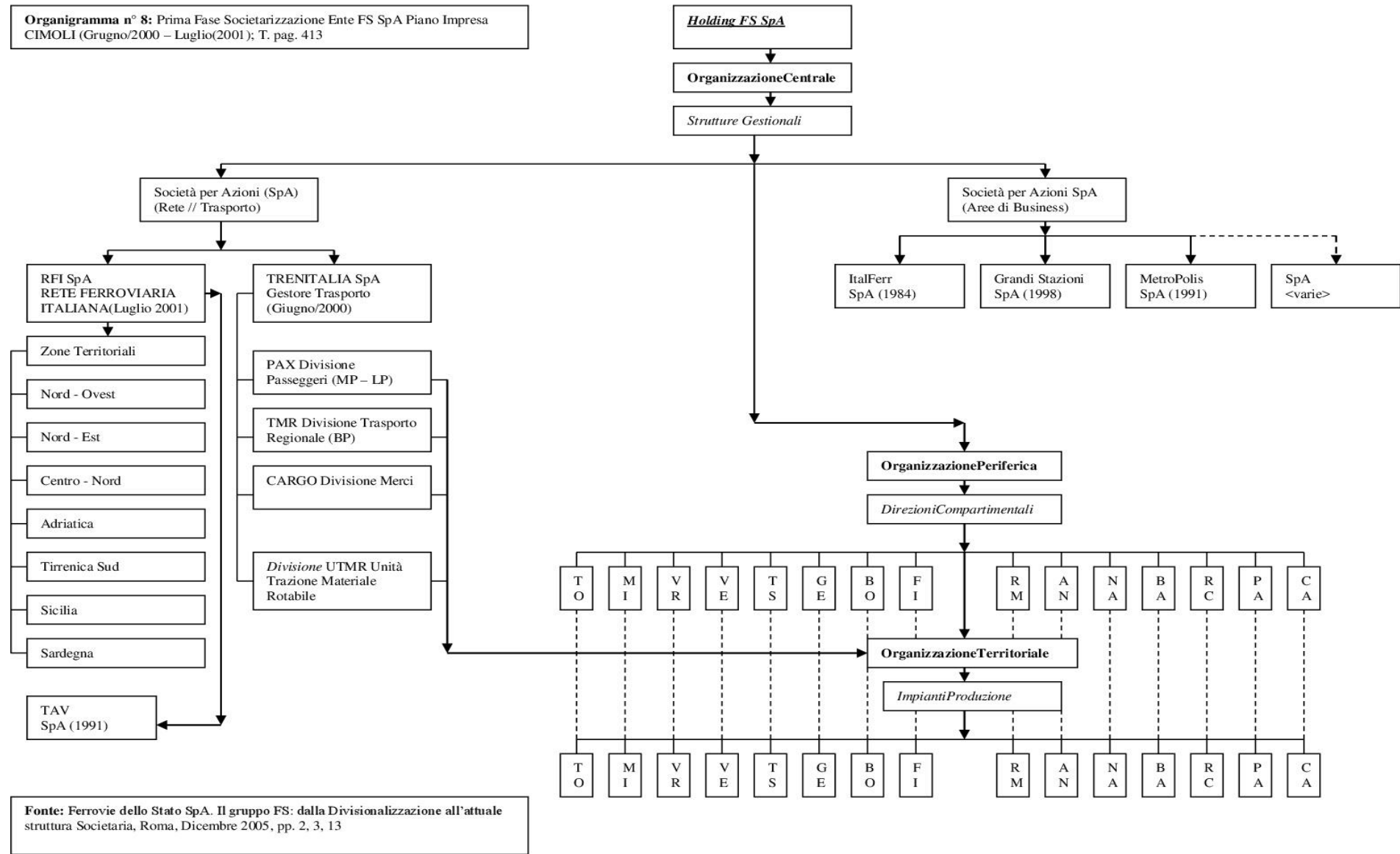
**Organigramma 8:** Prima Divisionalizzazione Ente FS SpA Piano Impresa CIMOLI (10/Maggio/1999); T. pag. 411



**Fonte:** Cristina FORGHIERI, "Storia delle Ferrovie in Italia", 4° Puntata: dal 1985 all'applicazione Direttiva CEE 440/91, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 14



**Organigramma n° 8:** Prima Fase Societarizzazione Ente FS SpA Piano Impresa CIMOLI (Giugno/2000 – Luglio/2001); T. pag. 413



**Fonte:** Ferrovie dello Stato SpA. Il gruppo FS: dalla Divisionalizzazione all'attuale struttura Societaria, Roma, Dicembre 2005, pp. 2, 3, 13





## CONCLUSIONE

Al termine di questo lavoro, si arriva alla incontrastabile conclusione che esistono chiare prospettive di risanamento, ma anche di sviluppo ferroviario in *chiave liberista europea*.

Ma, andando oltre questo, è anche possibile fare un'attenta riflessione sull'opportunità di procedere ad eventuali *processi di privatizzazione*.

Le imprese ferroviarie oggi possono attingere pienamente alla tecnologia che si evolve a ritmi vertiginosi, e al contempo anche a strumenti finanziari adeguati.

La tecnologia permette dei risparmi sui *Costi Fissi* sia del capitale, che del personale: l'automazione sempre più spinta della circolazione dei treni, resa possibile da queste tecnologie, permette infatti un consistente risparmio di manodopera.

Così pure, strumenti finanziari evoluti, come il *Leasing*, permettono una preponderante riduzione delle enormi attività patrimoniali immobilizzate, e quindi dei loro enormi costi fissi. Iniziando questo lungo e tortuoso cammino di ristrutturazione (ma continuamente in evoluzione), le imprese ferroviarie potranno snellire la loro struttura patrimoniale e finanziaria, consentendo loro maggior flessibilità operativa, sia dal lato dei costi che dei ricavi.

L'orientamento politico Comunitario Europeo sta imponendo agli *Stati Membri* delle drastiche linee guida, per condurre le imprese ferroviarie monopoliste nazionali al risanamento prima e al rilancio dopo, pena un loro declino irreversibile.

Gli orientamenti comunitari europei, attraverso l'emanazione delle *Direttive UE*, impongono severamente delle nuove strutture organizzative, anche attraverso delle forme di privatizzazioni parziali.

La UE è comunque consapevole del fatto che una privatizzazione completa delle imprese ferroviarie, nella loro unità di infrastruttura ed esercizio, è di difficile attuazione, per evidenti ragioni di inopportunità sociale nella collettività: in ottemperanza di una privatizzazione sebbene parziale, il punto di partenza del risanamento delle imprese ferroviarie monopoliste nazionali impone di lasciare allo Stato solamente la gestione e l'onere relativo delle Infrastrutture, lasciando le Attività di Trasporto agli operatori privati e creando così delle condizioni di concorrenza che, garantendo comunque elevati standard di sicurezza, abbasseranno drasticamente i costi.

Quindi, anche se è riconoscibile (soprattutto nel recente passato) un elevato Ruolo Sociale del trasporto su ferro, quest'ultimo dovrà continuare a garantire (sia adesso, che nel futuro) un aumento generale del beneficio per la collettività.

Conseguenze teoriche e metodologiche faranno sì che, per molti aspetti, le privatizzazioni (anche se parziali) renderanno superati certi modelli e schemi che rendevano l'impresa ferroviaria atipica.

Anche se, ovviamente, permarranno alcuni Vincoli tipici delle Imprese di Trasporto su ferro, che ne condizioneranno l'assimilazione rispetto ad una generica impresa di produzione: proprio in virtù di questa particolare condizione, come suggerito dalle Direttive Comunitarie trasportistiche, permane (ideologicamente) necessaria la gestione pubblica dell'infrastruttura.

Per questo motivo, lo Stato nazionale dovrà farsi carico del rilancio delle proprie ferrovie, attraverso Programmi e Pianificazioni (*Piano Generale dei Trasporti* in Italia) confacenti al ruolo che esse dovranno assumere nella mobilità collettiva di persone e cose per il futuro.

Con questi importanti strumenti di programmazione e pianificazione del trasporto collettivo, si è potuto dare avvio ad ambiziosi programmi di riammodernamento della obsoleta rete ferroviaria nazionale esistente; così pure alla creazione di particolari *Corridoi Ferroviari Europei TEN* per il trasporto internazionale di merci e di passeggeri; ma anche alla creazione ex novo di reti ferroviarie innovative ad *Alta Velocità // Alta Capacità*.

## BIBLIOGRAFIA GENERALE

### Bibliografia Cartacea

AA. VV.,

"La conquista del Nuovo Mondo", *Il Treno*, supplemento al n° 8, Agosto 1992

AA. VV.,

"150 anni delle Ferrovie Italiane", *Il Treno*, supplemento al n° 7, Luglio 1989

AA. VV.,

"L'infrastruttura si fa storia", *Linea Diretta*, n° 6, Luglio - Agosto 2001, AA.VV (a cura di), "Speciale R. F. I. (Rete Ferroviaria Italiana)", pp. 38 - 66.

ARRIGO, Ugo, e BECCARELLO, Massimo,

*Il trasporto ferroviario. La convergenza europea nel settore pubblico*, (Ricerca promossa da SPA: Sistemi Pubblica Amministrazione), Collana "CIRIEC", n° 56, Milano, Franco Angeli Editore, 2000

BERENGO GARDIN, Piero (a cura di),

*Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di Storia*, 1° ediz., Roma, Editori Riuniti, 1988, (1° ediz., Giugno 1988)

BORDONI, Filippo,

*Il casino della Villa Patrizi. Uomini e cose. Amare esperienze di un direttore generale*, Genova, Editrice Istituto Grafico Silvio Basile SpA, 1977

BRIANO, Italo,

*Storia delle ferrovie in Italia*, 1° - 2° - 3° Volume, Milano, Editore Cavallotti, 1977

CANDELORO, Giorgio,

*Storia dell'Italia moderna*, Volume V - VI - VII (8 Volumi), Milano, Feltrinelli, 1975 - 78 - 81

COLETTI, Giovanni,

*Storia di una riforma. "L'Ente Ferrovie dello Stato"*, Roma, C.A.F.I. Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano, 1985

CRISPO, Antonio,

*Il centenario delle Ferrovie Italiane. Storia politica ed economica*, Milano, Editore A. Giuffrè, 1940

FENOALTEA, Stefano,

"Le ferrovie e lo sviluppo industriale italiano 1861 - 1913", in AA.VV., *Lo sviluppo economico italiano 1861 - 1940*, (a cura di TONIOLO, Gino), Bari, Laterza, 1973

FORGHIERI, Cristina,  
"Storia delle Ferrovie in Italia", 1° puntata: 1839 - 1905, *Amico Treno*, Anno 6, n° 6, Luglio 1997, pp. 14 - 17

FORGHIERI, Cristina,  
"Storia delle Ferrovie in Italia", 2° puntata: 1905 - 1950, *Amico Treno*, Anno 6, n° 7, Agosto-Settembre 1997, pp. 30 - 33.

FORGHIERI, Cristina,  
"Storia delle Ferrovie in Italia", 3° puntata: 1950-1985, *Amico Treno*, Anno 6, n° 8, Ottobre 1997, pp. 20 - 23.

FORGHIERI, Cristina,  
"Storia delle Ferrovie in Italia", 4° puntata finale: dal 1985 all'applicazione della direttiva CEE 91/440, *Amico Treno*, Anno 7, n° 1, Gennaio 1998, pp. 13 - 16.

GIUNTINI, Andrea,  
"Alta Velocità. Il secondo dopoguerra e la ricostruzione", 2° puntata, *Il Treno*, n° 2, ..... 1992, pp. 22 - 23.

GIUNTINI, Andrea,  
"Alta Velocità. Il Settebello e il miracolo economico", 3° puntata, *Il Treno*, n° 4, 1992, pp. 18 - 19.

GIUNTINI, Andrea,  
"Alta Velocità. Il Pendolino", 5° puntata e ultima, *Il Treno*, n° 7, 1992, pp. 22 - 23.

GIUNTINI, Andrea,  
"Ferrovie italiane dalla nazionalizzazione alla nascita del Ministero delle Comunicazioni 1905 - 1924", in AA. VV., *Il Sindacato Ferrovieri italiani dalle origini al fascismo 1907 - 1925*, (a cura di ANTONIOLI, Maurizio, e CHECCOZZO, Giorgio), Milano, Edizioni Unicopli, 1994, pp. 17 - 42.

GUADAGNO, Valter,  
*Ferrovia ed economia nell'ottocento post-unitario*, Roma, Edizioni CAFI, 1996

GUADAGNO, Valter,  
*Cento anni di storia ferroviaria: i dirigenti, l'azienda, il paese (1905 - 2005)*, 2° ediz., Roma, Assidifer Federmanager Editore, 2006, (1° ediz., Novembre 2005)

JANNATTONI, Livio,  
*Il treno in Italia*, Roma, Editalia, 1975

LACCHE', Camillo,  
*L'ottocento ferroviario dopo il settanta*, Viterbo, Editore Agnesotti, 1977, pp 1÷197

LACCHE', Camillo,  
*La ferrovia da Giolitti a Mussolini*, Roma, Editore Agnesotti, 1980

- LANINO, Pietro,  
*Le ferrovie italiane nella guerra italiana 1915-1918*, Roma, CNIFI, 1928
- LORIA, Mario,  
*Storia della trazione elettrica ferroviaria in Italia*, Firenze, Giunti-Barbèra, 1971
- LUZZATTO, Gino,  
*L'economia italiana dal 1861 al 1894*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1980
- MONTI, Enrico, (Generale di Brigata),  
*Il primo secolo di vita delle Ferrovie Italiane (1839 ÷ 1939)*, Firenze, Società Editrice Fiorentina, 1939
- PAPA, Antonio,  
*Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle Ferrovie*, Napoli, Edizioni Guida, 1973
- PERINETTI, Federico,  
*Piccola enciclopedia dei treni*, 1° ediz., Milano, Massimo Editore, 1974, (1° ediz., Febbraio 1974)
- ROMANI, Mario,  
*Storia economica d'Italia nel secolo XIX*, Bologna, Il Mulino, 1982
- SPAVENTA, Silvio,  
(a cura di MAROTTA, Sergio), *Lo Stato e le ferrovie. Scritti e discorsi sulle ferrovie come pubblico servizio (marzo-giugno 1876)*, Napoli, Vivarium editore, 1997
- SPIRITO, Pietro, e BURATTA, Roberto,  
"Per una storia del conto economico", *Linea Diretta*, n° 9, Settembre 1999, AA.VV (a cura di), "I centosessantanni delle ferrovie", pp. 50 - 77.
- TAJANI, Filippo,  
*Storia delle ferrovie italiane a cento anni dall'apertura della prima linea*, Milano, Garzanti, 1939
- TONIOLO, Gianni, (a cura di),  
"Alcune tendenze dello sviluppo economico italiano 1861 - 1940", in AA.VV., *Lo sviluppo economico italiano 1861 - 1940*, Bari, Laterza, 1973, pp. -
- TROTTA, G.,  
"Alcuni elementi statistici di attività ferroviaria italiana", in *Evoluzione tecnica ed economica delle ferrovie nei cento anni dell'Unità d'Italia, 1861 - 1961*, Roma, CIFI Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, 1961
- VILLARI, Lucio,  
*Storia contemporanea*, 1° ediz., Roma-Bari, Editori Laterza, 1970, (5° ediz., 1984)



## Bibliografia SitoGrafica

Blog News 24,

*Da FS a Trenitalia: 20 anni di agonia*, Bloggers News del 13 Aprile 2007,  
<http://www.bloggers.it/blognews24/fs-trenitalia-20-anni-agonia-prima-parte.htm>,  
[ultimo accesso: 04/Agosto/2008]

FERROVIE DELLO STATO SPA, *Il Gruppo FS. Dal processo di divisionalizzazione, all'attuale struttura societaria di Gruppo*, Politecnico di Milano (Dipartimento di Meccanica), (slides pubblicate su), Alta Scuola Politecnica (Progetto Multidisciplinare "Italian High Speed Railways"), 31/Dicembre/2005,  
<http://mecsys.mecc.polimi.it/Didattica/asp/Materiale/20051006/GruppoFS.pdf>,  
[ultimo accesso: 01/Novembre/2011], pp. 2, 3, 13

MANENTE, Daniela,

*Il lungo treno della privatizzazione: da Ferrovie di Stato a ferrovie di libero mercato*, Trent'anni di trasformazioni raccontate dai ferrovieri, Novembre 2007,  
[http://www.storiaefuturo.com/it/numero\\_15/articoli/1\\_privatizzazioni-ferrovie~1118.html](http://www.storiaefuturo.com/it/numero_15/articoli/1_privatizzazioni-ferrovie~1118.html),  
[ultimo accesso: 04/Agosto/2008]

Materiale Didattico Enciclopedico,

*L'Ente Ferrovie dello Stato. Gli anni della trasformazione*, "WikiPedia Enciclopedia in rete", (pubblicato su), Agosto 2008,  
[http://it.wikipedia.org/wiki/Storia\\_delle\\_ferrovie\\_in\\_Italia](http://it.wikipedia.org/wiki/Storia_delle_ferrovie_in_Italia),  
[ultimo accesso: 04/Agosto/2008]

MEZZANA, Maria,

*Ex gloriose FS. Rotaie in crisi di identità*, "Politica Domani", (pubblicato su), n° 57, Aprile 2006,  
<http://www.politicadomani.it/index.html?main=Pagine/Giornale/Num57/Rotaie%20crisi.htm>,  
[ultimo accesso: 04/Agosto/2008]

PALESE, Vincenzo,

*Evoluzione del mercato dei trasporti*,  
<http://www.ilcapotreno.net>,  
[ultimo accesso: 07/Marzo/2009]

PALESE, Vincenzo,

*La riforma delle Ferrovie dello Stato nello scenario europeo*,  
<http://www.ilcapotreno.net>,  
[ultimo accesso: 07/Marzo/2009]