

Retro-prospettive del sistema ferroviario italiano. Dall' "Istinto di segregazione" alla mobilità integrata

Retro-prospective study on the Italian railway system. From the "instinct to segregation" to the integrated mobility

Stefania Montebelli
University Guglielmo Marconi

Resumen

Como sistema especializado representativo de las transformaciones territoriales, la red ferroviaria es un campo de investigación muy importante para un enfoque interdisciplinario al estudio de la relación entre el territorio y la sociedad. En este sentido, este trabajo quiere poner de relieve las principales características y puntos nodales de la evolución de la red ferroviaria italiana desde 1839 hasta hoy, con el fin de presentar las razones subyacentes a su presente sistema de 'Alta Velocidad' y sus perspectivas de desarrollo hacia una movilidad integrada dentro de la Comunidad Europea. En línea con el objetivo de la integración del sistema ferroviario italiano, al final fue tomado en consideración el Plan Industrial 2017-2026, lanzado en Italia en 2016. Entre los objetivos del plan industrial hay no sólo la participación, dentro de Ferrovie dello Stato Italiane, de otras empresas de transporte metropolitano y no, sino también la construcción de acuerdos y colaboraciones para que FS Italiane puede convertirse en una empresa internacional de movilidad global integrada.

Palabras clave: sistema ferroviario italiano, privatización europea, movilidad integrada comunitaria, Alta Velocidad

Códigos de Clasificación JEL: R4, N730, N740, L92

Abstract

As spatialized system representing the territorial transformations, the railway network is a very important field of research for an interdisciplinary approach to the study of the relationship between the land and the society. In this sense, this document is aimed at highlighting the main features and the nodal points of the evolution of the Italian railway network from 1839 to today, in order to explain the reasons underlying its current 'High Speed' system and its development perspectives towards integrated mobility within the European Community. In line with the integration objective of the Italian railway system, the 2017-2026 Business Plan, launched in Italy in 2016, was finally taken in consideration. Among the business plan objectives there is not only to include inside Ferrovie dello Stato Italiano further metropolitan transport companies and different ones, but also to build agreements and collaborations so that FS Italiane can become an international provider of global integrated mobility.

Keywords: Italian railway system, European privatization, Community integrated mobility, High Speed

JEL Codes: R4, N730, N740, L92

Sommario

Quale sistema spazializzato esemplificatore delle trasformazioni territoriali, la rete ferroviaria costituisce un campo d'indagine di grande importanza per un approccio interdisciplinare allo studio del rapporto tra territorio e società. In tal senso il presente contributo ha inteso illustrare le principali caratteristiche e i punti nodali dell'evoluzione della rete ferroviaria italiana dal 1839 ad oggi al fine di presentare i motivi che sottendono il suo presente ad 'Alta Velocità' e le sue prospettive di sviluppo verso una mobilità integrata all'interno dello spazio comunitario europeo. In linea con l'obiettivo di integrazione del sistema ferroviario italiano si è, infine, preso in considerazione il Piano industriale 2017-2026, varato in Italia nel 2016. Tra gli obiettivi del Piano industriale non solo quello di accogliere, all'interno di Ferrovie dello Stato Italiane, altre aziende di trasporto metropolitano e non, ma anche di costruire accordi e collaborazioni in modo che FS Italiane possa diventare un'azienda internazionale di mobilità integrata globale.

Parole chiave: evoluzione sistema ferroviario italiano, privatizzazione europea, mobilità integrata comunitaria, Piano industriale italiano 2017-2026

Codici JEL: R4, N730, N740, L92

Retro-prospettive del sistema ferroviario italiano. Dall' "Istinto di segregazione" alla mobilità integrata

[Fecha de recepción del original: 20/2/2017; versión definitiva: 25/5/2017]

Stefania Montebelli ^Ψ
University Guglielmo Marconi

1. Premessa

Il presente contributo intende offrire una visione d'insieme delle tappe evolutive del sistema ferroviario italiano, fino alle attuali prospettive di diramazione nello spazio comunitario e internazionale, presenti nel *Piano Industriale 2017-2023*. Questo per sottolineare il valore che in Italia riveste storicamente la rete ferroviaria quale patrimonio manifatturiero che, con le sue strade ferrate, si dirama lungo il corpo territoriale nazionale per diventarne appendice capace di aprire all'intorno. Da un punto di vista analitico, la ferrovia rappresenta un oggetto d'indagine particolare perché permette, in un viaggio metaforico nel tempo e nello spazio, un'analisi poliedrica del territorio italiano. Le sue rotaie ramate possono condurre verso orizzonti dicotomici dal fascino comunque avveniristico: da una parte quello che rimanda retrospettivo alla rivoluzione industriale che tutto cambiò, ineluttabilmente, e dall'altra quello che si proietta prospettico verso un futuro di mobilità integrata. Dall'andare sbuffante dei primi treni a vapore che hanno attraversato, e contribuito a cambiare, i paesaggi tradizionali propri dell'antico feudalesimo agricolo; fino ai ritmi sempre più accelerati dei treni diesel-elettrici *high-speed* che sfrecciano lungo paesaggi di agglomerazioni urbane, gerarchizzate in centri di supremazia e subordinazione.

In particolar modo l'analisi diacronica del sistema ferroviario permette di ripercorrere i diversi scenari configuratisi dalla transizione socio-economica industriale che, dall'Ottocento, ha modificato nella struttura e nei valori il secolare tessuto insediativo italiano. Questo mutamento territoriale, che ebbe una forte accelerazione alla metà del Novecento, trovò origine dal processo politico di unificazione nazionale. Fu alla fine dell'Ottocento, infatti, che in Italia ebbe inizio lo sfaldamento delle

^Ψ Contacto: s.montebelli@unimarconi.it, montestefa@libero.it. University Guglielmo Marconi, TECOS Department. Address: Via Plinio, 44, c.a.p. 00193, Rome, Italy

preesistenti e antiche trame territoriali, attraverso l'avvio di un mercato nazionale e di lavori pubblici - tra cui si annoverano tra i più incisivi proprio quelli per la rete ferroviaria - che modificarono via via il paese rispetto alla nuova teleologia industriale.¹ Proprio: "Il mercato nazionale, il protezionismo e il rapporto di subordinazione Nord-Sud che in quella cornice si consolidò, costituiscono (...) le condizioni storiche che permisero l'industrializzazione del paese, pur nella sua localizzazione quasi esclusivamente settentrionale".² Si passò dallo storico localismo dell'Italia rurale di aggregati di città e contado propri di un territorio, quello italiano, diviso e disomogeneo definito nel 1858 da Carlo Cattaneo: "elementare, permanente e indissolubile"³; al dinamismo convulso della rincorsa alla condizione industriale su scala nazionale a cui si arrivò, non senza divari nello sviluppo territoriale del paese, con il 'miracolo economico'.⁴ Il tradizionale rapporto città-campagna, su cui l'antica trama urbana italiana si costruiva, fu disgregato dalla scelta politica postunitaria di ordinare il tessuto urbano promuovendo territori pertinenti, anche per vocazione storica, ad una crescita economica e urbana di tipo industriale. Ma le trasformazioni che ne seguirono non portarono l'Italia ad un'omogeneizzazione economica e culturale, né tantomeno alla costruzione di uno spazio nazionale funzionale:

“ma ha lasciato lacerazioni profonde nel paese proprio nella fase in cui si poneva il problema di unire le “tante Italie”. Il reticolo urbano del paese, che dell'organizzazione passata era il fattore fondamentale, l'elemento “fissatore”, subì profonde alterazioni, con lo sviluppo avuto da alcuni centri che già anteriormente selezionati, l'industrializzazione privilegiò”.⁵

¹ Il processo d'unificazione, come Antonio Gramsci osservò, venne concepito dai liberali cavouriani: “come allargamento dello Stato piemontese e del patrimonio della dinastia, non come un movimento nazionale dal basso, ma come conquista regia; questa gente “fa l'Italia” ma gli italiani continuano a rimanere estranei a questo Stato-nazione”, Gramsci, (1952, p. 57). Quest'imposizione socio-culturale del nuovo modello di Stato nazionale, come ricorda anche Eugenio Turri: “artificiosamente stimolato dall'alto” e per mezzo del quale l'Italia entrò nella cerchia dei paesi industrializzati, impresso i suoi effetti sul paesaggio italiano. Infatti: «Che questa ascesa sia avvenuta in forme convulse e alienate rispetto a un sano e positivo dialogo tra società e ambiente e non abbia realizzato nessun aggancio armonico con il territorio nel senso indotto dalla riconversione economica e sociale del paese è un fatto innegabile, che va spiegato considerando le trasformazioni in rapporto agli sviluppi recenti o meno recenti della società italiana», Turri (1990, p. 8).

² Pescosolido (2014, p. 128).

³ Cattaneo (1858, p. 4).

⁴ Il 'miracolo economico' in Italia si andò a delineare a partire dal 1953. Il ritmo di sviluppo industriale italiano divenne così veloce da diventare, nel 1956, uno dei più alti d'Europa e in appena quindici anni l'Italia cambiò la sua fisionomia di paese arretrato: «Il reddito nazionale fu nel 1953 superiore del 54% a quello del periodo 1936-1940, e nel 1961 superiore del 39% a quello del 1953; a questo reddito, sempre nel periodo 1936-1940, l'industria aveva contribuito per il 34,2%, mentre nel 1960 vi contribuì per il 46,6%», Gaeta, Villani (1991, p. 510).

⁵ Turri (1990, pp. 42 - 43).

Il dinamismo produttivo postunitario che si concentrò nel Nord del paese condusse, quindi, ad un'inevitabile e sbilanciata gerarchizzazione della rete urbana nazionale. Un nuovo assetto accentratore, questo, favorito dalla costruzione delle reti nazionali ferroviaria e, successivamente, autostradale che di fatto andarono a potenziare il magnetismo di questi centri attraenti che crebbero demograficamente, meta di una forte migrazione delle masse contadine. Fu così che: "Le grandi opere pubbliche (strade, ferrovie, costruzioni) iniziate dal governo trasformavano molti contadini in operai"⁶ e i loro percorsi deviarono da quelli della tradizione emarginando, spazialmente e culturalmente, numerosi borghi rurali. Queste: "(...) piccole unità territoriali, con i loro paesaggi, conservatisi nel tempo per l'inerzia"⁷, ereditate dal passato preindustriale e testimonianza della ricchezza del tessuto urbano italiano, subirono nel corso del Novecento una drammatica emorragia demografica che ne decretò, in troppi casi, l'odierno stato di abbandono.

Da allora le tratte ferroviarie hanno seguito sempre più i percorsi della rete urbana maggiormente frequentati, utili, necessari all'elargizione dei servizi lungo traiettorie che, tra i molti vantaggi, portano la pecca di aver svilito la ricchezza morfologica e paesaggistica del paese, sgombrando:

(...) il percorso di ogni resistenza, differenza, avventura. (...). Il mondo dal finestrino fugge. Non solo, ma ci stacca dal paesaggio, perché il treno ci conduce su direttrice obbligate che escludono la scoperta delle sue varietà, delle sue angolazioni e prospettive sempre diverse, dei suoi anfratti, delle sue mille forme, soprattutto in un paese come l'Italia, che non è una uniforme piatta pianura, ma una successione di rilievi, dorsali collinari, piccole pianure, angoli vallivi, ognuno dei quali è come un micromondo, imperniato su un insediamento agricolo, un borgo o una corte di antica origine.⁸

Eppure il treno rimane non solo uno dei simboli della trasformazione del territorio italiano avvenuta negli ultimi 150 anni, ma il mezzo su cui si scommette per continuare a competere in uno scenario comunitario e internazionale che vede nella ferrovia: "ample growth opportunities" se pur, "significant challenges remain to exploit these opportunities".⁹

⁶ De Rosa (1978, p. 328).

⁷ Turri (1990, p. 40).

⁸ Turri (1998, pp. 115-116).

⁹ European Commission (2016, p. 1).

2. Dall' "Istinto di segregazione" preunitario alla creazione della prima rete ferroviaria nazionale

La prima strada ferrata italiana entrò in esercizio il 3 ottobre 1839 nel Regno delle Due Sicilie con un treno a vapore sul tronco Napoli-Portici, della linea Napoli-Nocera. In quello stesso anno venne messa in funzione la prima strada ferrata in Olanda sul tratto Amsterdam-Haarlem e completata la tratta Dresda-Lipsia in Sassonia.¹⁰ Tutte in lieve ritardo rispetto alle prime esperienze ferroviarie avviate nel 1835 sia in Belgio che nel Regno di Baviera e nel 1838 nell'Impero Austriaco. Soprattutto, a distanza di due lustri dalla tratta Saint-Étienne-Andrezieux, avviata in Francia nel 1828, e da quella inglese percorsa, nel 1829 e per 1,5 km, dalla locomotiva Rocket sulla futura Manchester-Liverpool, che inaugurò l'epopea ferroviaria¹¹ nello stesso anno in cui il primo treno negli Stati Uniti percorse la Baltimora-Ohio.¹² Dopo di allora il trasporto ferroviario, simbolo della rivoluzione industriale in atto, si diffuse rapidamente nelle aree d'influenza anglosassone, nelle colonie d'America, Asia, Africa, Australia, in tutti gli Stati Uniti e, naturalmente, in Europa. Ovviamente con le dovute differenze. Se, infatti, alla fine degli anni '30 in Europa si contavano ben 1800 chilometri di binari, che nel 1890 arrivarono ad essere 216,000; negli USA negli anni '30 l'estensione ferroviaria contava già 4800 km, che nell'ultimo decennio divennero 270,000.¹³ Questa spinta propulsiva esercitata dallo sviluppo tecnico, che in pochi decenni sviluppò il reticolato ferroviario in diverse parti del mondo, fu resa possibile da un grande sforzo finanziario sostenuto da grandi società di capitale che coinvolsero l'intero sistema bancario, trasformandolo. La ferrovia fu la manifestazione dell'avvenuto passaggio dalla prima fase dell'industrializzazione (caratterizzata da impianti leggeri e sulla bassa partecipazione di capitale), alla seconda (basata sull'uso massiccio del carbone, sulle grandi concentrazioni di fabbriche e su imponenti investimenti), proprio perché:

¹⁰ Wolmar (2011, p. 27).

¹¹ "Durante l'autunno dell'anno 1826 si diede principio alla costruzione di una strada di ferro destinata ad unire le due importantissime città manifattrici e commercianti dell'Inghilterra cioè Manchester e Liverpool. (...) La lunghezza di questa strada ossia la distanza fra le due città suddette è di 33 miglia inglesi (più di 13 leghe francesi di posta). (...) La spesa per questa strada venne valutata alla somma di 650,000 lire sterline, locchè per ogni lega forma 60,000 lire sterline corrispondenti ad un milione e cinquecento mila franche per lega. Questa spesa è la più alta di tutte quelle che furono fin qui fatte onde costruire una strada di ferro. Essa divenne tanto grande in conseguenza dei lavori straordinari delle gallerie e delle alzate di terreno che si dovettero stabilire e per sopra più per il prezzo eccessivo del terreno che si dovette comprare dai rispettivi possidenti. La rendita annuale che si pretende di ricavare dal rodaggio di questa strada viene valutata a lire sterline 75,000 locchè somma circa a un 1,900,000 franchi", AA.VV. (1830, pp. 306-309).

¹² Carpanetto (1997, p. 70).

¹³ Wolmar (2011, p. 117); De Majo (2006, p. 16).

“le spese per mettere in esercizio una rete ferroviaria o per attivare un collegamento marittimo o per impiantare una moderna industria siderurgica non potevano essere sostenute da singoli investitori. Si costituirono allora grandi società di capitale, nate spesso dalla fusione di piccole società, e si organizzò un flusso di scambio tra le banche, industrie e stati tale da rendere possibile la mobilitazione di risorse finanziarie, umane politiche all’altezza degli investimenti”.¹⁴

In un tempo, quindi, dove: “tutto è progetto, tutto movimento, incostanza, inquietudine e novità. Ordini e leggi, principato è governo, istituzioni, discipline, costumi, ogni cosa vuoi mutare (...) e questo incessante mutare e disordinare si contrassegna ed esalta collo specioso titolo di *progresso*”,¹⁵ nella futura Italia si ravvisarono da subito delle difficoltà di diffusione della nuova tecnologia ferroviaria. Difficoltà che erano date non solo dall’orografia del territorio peninsulare, ma anche dalla frammentazione politica pre-unitaria con il conseguenziale condizionamento delle potenze straniere che investivano nel paese in base ai propri interessi, dalla fragile economia pre-industriale e da un debole sistema bancario che conduceva alla dipendenza creditizia dalle banche estere, soprattutto inglesi, francesi e austriache. Pur tuttavia, anche alla luce dei sempre più evidenti profitti ricavati da chi investiva nel nuovissimo settore ferroviario e del peso che questo poteva rivestire in campo militare, iniziò a farsi strada la convinzione tra le classi dirigenti italiane che la costruzione di una rete ferroviaria integrata tra stati potesse favorirne l’unione economica. Ma non solo:

“In Italia esse [le ferrovie] costituivano agli occhi degli uomini del Risorgimento un mezzo indispensabile per la rinascita civile del popolo italiano e per l’unione economica degli Stati della Penisola. Lo stesso Cavour dai viaggi in Gran Bretagna e in Francia riportò la convinzione che nessun paese meglio dell’Italia potesse fondare grandi speranze sulla funzione e sull’evoluzione delle ferrovie e sulle loro implicazioni politiche e sociali. (...) sulla stessa linea Cesare Balbo (...) affermava che il Risorgimento avrebbe dovuto compiersi grazie a una ben ordinata rete di ferrovie che avrebbe favorito l’unione economica sul modello dello *Zollverein*, l’unificazione doganale tedesca realizzata nel 1834”.¹⁶

Così dalla metà degli anni ‘30 dell’Ottocento nel paese, se pur tra le opposizioni dei contadini per lo sfregio compiuto dalle strade ferrate ai loro campi e la difficoltà posta dalla carenza di giacimenti di carbon fossile sul suolo nazionale, con la conseguente dipendenza estera per il suo rifornimento, videro la luce numerosi progetti

¹⁴ Carpanetto (1997, p. 73).

¹⁵ G.P. (1837).

¹⁶ Sellari (2011, pp. 105 – 106).

ferroviari sostenuti da capitali stranieri. Proprio il confluire nel paese di questi capitali stranieri diede l'avvio al ciclo espansivo dell'economia italiana, dal 1846 al 1873, che concise con la creazione delle maggiori direttrici ferroviarie e il radicarsi dei valori risorgimentali: "Nel decennio tra il 1848 e il 1858 furono realizzate le principali linee ferroviarie piemontesi che nel complesso, alla vigilia dell'unificazione, costituivano una rete di 850 km".¹⁷ Il Risorgimento italiano trovò in questa prima rete ferroviaria lo strumento privilegiato d'unione degli stati pre-unitari e dei loro popoli perché: "come primo mezzo di comunicazione, le ferrovie consentirono a un'Italia che non si conosceva, l'Italia dei paesi chiusi, isolati da secoli, di trasmettere un certo costume della nazione in fieri, di diffondere una prima balbettante cultura nazionale".¹⁸

Tuttavia, la realtà italiana, composta da frammenti territoriali storicamente isolati che il nuovo Stato si accingeva a unificare, si palesò da subito in tutta la sua evidente problematicità:

"La condizione politica in cui allora trovavasi la penisola si ritraeva ad evidenza nello stato delle comunicazioni. Ognuno degli Stati che, sebbene congiurati tra loro nella forma e nell'intento politico, pure si astiavano gelosamente, aveva il suo sistema stradale. (...). La gelosia andava tant'oltre, specialmente nel reame di Napoli, che anche le strade decretate per congiungere fra loro le provincie, non si eseguivano e molte vie segnandosi sulle carte topografiche, che poi invano sarebbersi cercate sulla faccia dei luoghi. Quest'istinto di segregazione doveva manifestarsi più vivo nell'argomento delle strade ferrate, tanto più efficaci delle strade comuni a congiungere e accomunare popoli".¹⁹

Fu certo per correggere quell' "istinto di segregazione", in evidente contrasto con il progetto di un'Italia unita, che venne avviata con grande entusiasmo l'opera di riordino e ampliamento della rete ferroviaria del nuovo Regno d'Italia, in ragione della sua utilità per il "rapido miglioramento economico del nostro paese".²⁰

"L'anno 1865 resterà memorabile negli annali dell'industria ferroviaria in Italia. Avevamo un complesso di linee tracciate senza un concetto unitario; avevamo numerose società, tariffe diverse, amministrazioni diverse: mercé una provvida legge presentata dal ministro Jacini e votata (maggio 1865) dalla prima legislatura del regno d'Italia, avremo una bene ordinata rete ferroviaria ripartita tra quattro grandi compagnie".²¹

¹⁷ *Ibidem* (2011, p. 108).

¹⁸ Turri (1990, p. 44 - 45).

¹⁹ Grispigni, Travellini (1865, pp. 558-559).

²⁰ *Ibidem*.

²¹ *Ibidem*.

Alla primaria preoccupazione di estendere la strada ferrata a tutto il territorio italiano,²² che portò allo sviluppo delle linee transappenniniche dal 1870 in poi, seguì immediatamente quella di ramificare la sua rete oltre i confini nazionali. Subito dopo il 1860 emerse a Milano la discussione sul valico transalpino che, realizzato nel 1882 con il traforo del San Gottardo, affermò la città lombarda quale principale nodo ferroviario italiano, traendo dalla favorevole posizione geografica i motivi per un progressivo processo di industrializzazione.²³ Il ventennio che va dal 1865 al 1885 fu caratterizzato, quindi, da una poderosa incentivazione delle linee che passarono da 4.378 km del 1865 a 12.233 del 1885, trasformando le reti pre-unitarie in una rete nazionale.²⁴ Particolare importanza in questo periodo ebbero i valichi ferroviari: il Brennero del 1867 e Pontebba del 1872, entrambi su vie ex-austriache all'aperto per la bassa altitudine dei valichi alpini orientali; il Moncenisio del 1871 che, assieme al sopracitato Gottardo e al Sempione, del 1906, vennero realizzati in galleria.²⁵ Alla fine degli anni Settanta, inoltre, a implemento della rete nazionale fu decisa la realizzazione di opere di ramificazione ferroviaria secondaria che toccassero alcuni tra i più importanti piccoli centri periferici d'Italia così, se pur nelle molte difficoltà,²⁶ il treno giunse a collegare:

“Piazza Brembana e Clusone nelle valli bergamasche; Recoaro, Asiago e poi Cortina d'Ampezzo nelle valli Dolomiti; San Marino, Volterra,

²² “Il primo problema che il Regno d'Italia si trovò a fronteggiare fu, comunque, quello della connessione delle reti, piccole e grandi, staccate l'un dall'altra, eredità delle differenti politiche ferroviarie degli Stati preunitari. La rete toscana era completamente isolata dal Nord e dallo Stato Pontificio, quest'ultimo, a sua volta, era del tutto separato dal regno borbonico. La linea adriatica era in costruzione fino ad Ancona mentre quella tirrenica era del tutto inesistente. Il quadro era decisamente disomogeneo”, Sellari (2011, p. 110).

²³ Una centralità, questa, auspicata sin dagli anni Quaranta dell'Ottocento per una diffusione del processo di industrializzazione, *in primis* a livello regionale, attraverso la costruzione della rete ferroviaria *Ferdinandea*: “Milano sarebbe quasi nel mezzo a questo immenso movimento sulle strade ferrate fra le pendici delle Alpi e dell'Appennino, il limitare dei laghi, il Po, ed il mare, e rimarrebbe nel mezzo a queste linee ferrate molto più che non sia oggidi nel mezzo ai canali navigabili dai quali ritrae tanti vantaggi.- Così Venezia si porrebbe alla coda, e Milano alla coda e ai fianchi, come volete, un vastissimo ricco e popoloso paese variatissimo di circostanze topografiche, quindi di produzioni, di bisogni, e di cause di movimento, e ne verrebbe non una rete colla spina dorsale, ma un complesso di linee ferrate, di cui forse non si potrebbe trovare altro comodo all'universo e più utile agli imprenditori, in qualsiasi paese del mondo (...). La linea bergamasca sarebbe parte intangibile e principale del più utile sistema di strade ferrate che possa avere la Lombardia”, Locatelli (1841, p. 121).

²⁴ Sellari (2011, p. 103); Maggi (2011, p. 11).

²⁵ Maggi (2011, p. 12).

²⁶ “(...) il continuo dilatarsi delle spese, dovute alle pressioni locali, indusse infine lo Stato, nel giugno del 1897, a sospendere gli aiuti per i tratti ferroviari non ancora avvitati, incoraggiando invece l'iniziativa privata mediante garanzia di un sussidio di 5.000 lire a km (poi aumentato) per un lungo periodo variabile da 35 a 70 anni”, *Ibidem* (p. 14).

Vallombrosa, Montepulciano, Gubbio e Norcia nell'Appennino e nelle colline dell'Italia centrale; Castrovillari, san Giovanni in Fiore, Mammola, Cinquefrondi e Sinopoli nell'interno calabrese; Palazzo Adriano e Piazza Armerina, per ricordare soltanto due località toccate dalla rete di ferrovie siciliane a scartamento ridotto; Mandas, Sorgono e Arbatax in Sardegna. Cercando di accontentare tutte le cittadine di cui era ricca l'Italia e gran parte delle zone del paese, si finì in qualche caso per eccedere nelle costruzioni ferroviarie con un alto esborso di denaro pubblico, proveniente dallo Stato e in misura minore dagli enti locali".²⁷

Successivamente, nel periodo denominato "delle Convenzioni", caratterizzato da controversie gestionali da parte delle società concessionarie e coincidente con l'arco temporale che va dal 1886 al 1905, anno della nascita di Ferrovie dello Stato,²⁸ si ebbe un ulteriore significativo aumento della linea ferrata che nel 1900 raggiunse i 16.429 km.²⁹ L'80% del circuito ferroviario litoraneo fu realizzato nel 1886 e trovò il suo compimento nel 1911 con il tronco della Calabria tirrenica: "divenendo così una vera e propria arteria di livello nazionale, nel senso che gli effetti della gestione economica dei centri maggiori, situati al Nord, potevano ora trasmettere, come in un circuito chiuso, lungo tutto il contorno peninsulare".³⁰ Così tanto celere fu lo sviluppo dell'industria meccanica estera e italiana, quest'ultima a partire dall'ultimo ventennio dell'Ottocento, che in quegli anni di inizio secolo si arrivò all'elettrificazione alterna a trifase delle linee abbandonata, poi, intorno al 1930 per quella a corrente continua, dai brillanti risultati in velocità e rendimento.³¹ Il 20 luglio 1939, cento anni dopo l'entrata in servizio della prima rete ferrata, in Italia si stabilì il record di velocità media sulla

²⁷ Maggi (2011, p. 14).

²⁸ "Si era avviata la produzione di treni italiani, prima i vagoni, poi le locomotive, e si era creata una tecnica specifica per le gallerie alpine che risultavano le più lunghe del mondo. I ferrovieri erano divenuti i lavoratori più numerosi e diffusi sul territorio nazionale. Furono le loro agitazioni sindacali, insieme al sostanziale fallimento della gestione privata, a far statalizzare le ferrovie nel 1905 creando l'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato", Maggi (2011, p. 14).

²⁹ Sellari (2011, p. 111).

³⁰ Proprio dallo sviluppo di questo circuito chiuso ferroviario è dipesa la dislocazione delle attività produttive degli impianti costieri dell'industria siderurgica, come quelli presenti a: Piombino, Bagnoli, quelle più recenti di Taranto e Cornigliano, com'anche quella petrolchimica di Augusta, sulle quali si fonda il ruolo dell'Italia marittima nel contesto europeo, Turri (1990, p. 257).

³¹ "Iniziò così un progressivo passaggio (durato oltre trent'anni) dall'alimentazione alternata a quella continua, i cui motori lavoravano benissimo con carichi e velocità molto variabili, mentre i motori asincroni a corrente alternata, avendo caratteristiche di avviamento e regolazione meno elastiche, risultavano meno adatti alle esigenze di frequenti avviamenti e fermate, e continue variazioni di velocità, tipiche delle linee ordinarie dello scorso secolo", Vaschetto (2014, p. 48).

lunga distanza tra Firenze e Milano: 203 km/h sul tratto Pontenure-Piacenza.³² Da allora vennero elettrificate a corrente continua quasi tutte le linee più importanti. Furono introdotti i treni “rapidi”, più veloci dei direttissimi sui lunghi percorsi, ed i treni “leggeri” che, combinati da due o tre carrozze sprovviste di bagagliaio, sulle tratte brevi compivano frequenti fermate e rapide partenze a un’elevata velocità commerciale.³³ Fu così che nel 1942, in piena seconda guerra mondiale, si raggiunse la maggiore estensione della rete ferroviaria italiana: 23.227 chilometri di cui 17.177 gestiti dalle Ferrovie dello Stato e 6.050 dalle ferrovie in concessione.³⁴ Anche per questo lo sforzo richiesto al sistema ferroviario italiano dalle esigenze belliche fu schiacciante:

“Complessivamente, per mobilitazione, radunate, esigenze operative, spostamenti vari, furono trasportati, per strada ferrata, durante la seconda Guerra mondiale, circa 25 milioni di uomini ed oltre 50 milioni di tonnellate di materiali. (...). Lo sforzo già così imponente, assume proporzioni ancora più vaste in relazione alle continue interruzioni dovute all’azione dei bombardamenti aerei, all’opera distruggitrice dei reparti armati, alla dispersione degli agenti colpiti nelle loro case e nelle loro famiglie, alla messa fuori riparazione del materiale rotabile, ai gravi danni apportati ai complessi e delicati impianti della trazione elettrica”.³⁵

3. Dal dopoguerra agli anni '70 del Novecento: la ricostruzione della mobilità nazionale italiana

Nell’immediato dopoguerra la rete ferroviaria italiana si presentava fortemente danneggiata soprattutto nell’area centro-meridionale del paese. Gli scontri bellici avevano reso inagibili intere linee cancellando: il parco rotabili per oltre il 70%, equivalente a circa 7.000 chilometri di binari; il 32% dei ponti ferrati; 64 km di gallerie; 4.700 fabbricati - fra stazioni, depositi e caselli - nonché gli impianti per la trazione elettrica determinando, così, la necessità di tornare in alcuni casi all’utilizzo del vapore.³⁶ Il conflitto bellico non recò danni alla sola trama ferroviaria che rivestiva il territorio nazionale, ma anche ai mezzi di trasporto, tanto che la maggior parte delle locomotive - il 56% di quelle a vapore, il 70% di quelle elettriche a corrente continua,

³² “Il viaggio fu fatto con la strepitosa velocità media di 165 km/h, su una linea non AV e costellata di stazioni. I 316 km tra le due città furono coperti in 115 minuti: in 38 minuti il percorso tra Firenze e Bologna di 97 km (quindi alla media di 153 km/h) e in 77 il tratto fra Bologna e Milano, 219 km di percorso, alla media di 171 km/h”, (<https://www.ferrovieitaliane.net/storia-1839-1939>).

³³ Maggi (2009, p. 57).

³⁴ *Ibidem* (p. 58).

³⁵ Corbellini, Di Raimondo (1948, p. 123).

³⁶ Maggi (2012, p. 162).

il 62% di quelle elettriche trifase, nonché il 78% di carrozze e bagagliai ed il 52% dei carri merci – furono distrutte dai disastrosi bombardamenti.³⁷ Lo scenario di devastazione che si presentava innanzi alla nuova Repubblica Italiana faceva da cornice ad una realtà socio-economico drammatica, di cui la sconnessione della comunicazione e dei trasporti ferrati costituiva un aggravamento di non poco conto. Una comunicazione ferrata che, gestita dal 1905 da Ferrovie dello Stato, era passata nel 1945 sotto il controllo dell’Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato per volontà del Ministero dei Trasporti ereditando, così, il patrimonio che la statalizzazione del sistema ferroviario, precedente la Grande Guerra, portava con sé.

Successivamente alla statalizzazione delle ferrovie italiane, negli anni Trenta e Quaranta del Novecento, quando la concorrenza con le autovetture si sentiva già forte, l’introduzione delle automotrici diesel e elettriche, più frequenti e confortevoli, permise di effettuare a costi contenuti servizi di trasporto, se pur con un numero ridotto di viaggiatori. Le automotrici, a differenza delle locomotive, potevano contare su un minor peso per asse e, assieme ad una maggiore potenza specifica, permisero un incremento dell’accelerazione e della velocità.³⁸ Un processo di ammodernamento, questo, interrotto dalla seconda guerra mondiale, ma che riprese con lo sviluppo economico storicamente definito ‘miracoloso’³⁹ degli anni Cinquanta. Proprio il ‘miracolo economico’ post-bellico diede l’avvio all’opera di ricostruzione del tessuto organizzativo e strutturale italiano di cui il ripristino della rete ferroviaria, con il rinnovamento del materiale rotabile, fu esemplificazione.

A dicembre del 1950, anche se le comunicazioni risultavano ancora rallentate dalla presenza di ovvie opere di reintegro della rete, numerosi tratti ferroviari erano già agibili tanto da permettere il trasporto sui principali itinerari da un capo all’altro della penisola. Questo fu reso possibile dalla scelta di mantenere l’elettrificazione con corrente continua, ripristinando gli impianti elettrici in trifase distrutti dalla guerra. Così, al 1955, la rete ferroviaria italiana poteva contare su 4.264 chilometri di linee a doppio binario, 12.000 circa a semplice binario, 6.000 chilometri elettrificati, 830 in corso di elettrificazione.⁴⁰ Si aprì una fase nuova di spasmodico progresso per l’Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato nella quale si accantonarono i ricordi di macerie della guerra per avviare l’inizio di una rinascita, rapidissima, che ricalcò quella del paese che serviva. L’Italia del secondo dopoguerra, dopo il tragico periodo bellico

³⁷ Cantucchi (1961, p 26); Briano (1977, p. 219).

³⁸ Agnelli (1984).

³⁹ “Dal 1956 il ritmo di sviluppo industriale divenne velocissimo (fu uno dei più alti d’Europa) e in capo a un quindicennio l’Italia mutò la sua tradizionale fisionomia di paese «arretrato». Il reddito nazionale fu nel 1953 superiore al 54% a quello del periodo 1936-1940, e nel 1961 superiore del 39% a quello del 1953; a questo reddito sempre nel periodo 1936-1940 l’industria aveva contribuito per il 34,2%, mentre nel 1960 vi contribuì per il 46,6%”, Gaeta, Villani (1991, p. 510).

⁴⁰ Ceffa (2011).

e quello difficile della ricostruzione, si apprestava alla crescita economica segnando per sempre, con le trasformazioni sociali che seguirono, il volto di un paese di tradizione agricola,⁴¹ ma ormai teso verso orizzonti e ritmi propri del progresso industriale. La ricostruzione della rete ferroviaria italiana fu esemplificazione del fermento socio-economico che smuoveva la realtà di quegli anni: nuovi impianti nelle linee, infrastrutture, stazioni e depositi, il rafforzamento dell'armamento, l'estensione del segnalamento luminoso e del blocco, l'ampliamento dell'elettrificazione delle linee a corrente continua a 3.000 volt e l'inizio della trasformazione delle stesse a corrente trifase. Numerosi furono gli ammodernamenti e le costruzioni che vennero realizzati nel campo dei mezzi di trazione portando, così, ad una progressiva diminuzione delle locomotive a vapore ed alla crescita del numero di quelle elettriche e diesel. Fino al 1953 si lavorò per la ricostruzione della rete ferroviaria che, pur progredendo verso l'elettrificazione, subì rettifiche nell'estensione complessiva del percorso i cui tronchi secondari, gestiti fino a quel momento da aziende private in concessione, vennero chiusi.

Mentre la rete ferroviaria si avviava alla modernizzazione diminuendo la sua ramificazione sul territorio nazionale, gli sforzi della nuova Italia industriale si andarono a concentrare sulla creazione di una rete autostradale che doveva servire la motorizzazione privata e permettere la crescita della produzione automobilistica massificata. L'inizio di uno dei periodi più critici della ferrovia italiana coincise proprio con il decollo della costruzione delle autostrade e con il progressivo aumento della motorizzazione, due fattori che avrebbero segnato in modo prorompente la seconda metà del secolo. Tra il 1952 ed il 1958 la produzione di autoveicoli passò da 113.000 a 369.000 unità, mentre quella di veicoli industriali da 24.000 a 34.000, così come ad aumentare fu anche la produzione delle autovetture che passarono da 11 a 28 ogni mille abitanti.⁴² Uno sviluppo eccezionale quello delle autostrade tenuto conto che:

“Dal 1950 al 1971, la rete stradale italiana, comprendente le autostrade le strade statali e provinciali e le strade comunali extraurbane, è aumentata da 168.000 Km. a 286.000 Km. circa, con un incremento del 70%. A parte le autostrade, dal 1970 al 1971-72, tale incremento è stato del 50% e cioè ben più accentuato che nel decennio precedente”.⁴³

Per consentire un adeguato potenziamento del tracciato ferroviario che potesse concorrere o, quanto meno, stare al passo con l'accelerato sviluppo autostradale, nel

⁴¹ “Ciò che entra in crisi e viene rapidamente cancellata è la cosiddetta “civiltà contadina”, la lunga consuetudine in ciascun luogo degli abitanti con il proprio ambiente, lo stretto rapporto che teneva insieme, attraverso i lunghi secoli della storia, i piccoli gruppi umani della vita locale, dei paesi, dei borghi alle mille forme del paesaggio della penisola è [...]”, Turri (1990, p. 46).

⁴² http://www.3rotaie.it/3r_documenti/ferrovie_italia.htm.

⁴³ Leuzzi (1974).

marzo 1958 fu stabilito un piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete i cui finanziamenti consentirono, tra l'altro, di elettrificare 1.300 chilometri di linee.⁴⁴ In seguito, nell'aprile 1962, venne approvato un secondo piano di ammodernamento, di durata decennale, che autorizzava l'Azienda delle Ferrovie dello Stato a predisporre: "opere e costruzioni per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee e degli impianti della rete, per l'importo presunto di 1.500 miliardi di lire".⁴⁵ Tuttavia la contrazione della rete ferroviaria continuò nel tempo tanto che, dal 1955 al 1972, si passò da un'estensione di 16.717 a 16.084 chilometri e la rete in concessione si ridusse da 5.323 a 3.937 chilometri.⁴⁶ Infatti: "nel 1970 risulta che le ferrovie e le tranvie extraurbane hanno contribuito al movimento delle persone con la modesta aliquota dell'11,3% contro il 27,7% nel 1955".⁴⁷ Dalla fase frenetica della ricostruzione della rete ferroviaria nel dopoguerra si passò in meno di venti anni ad un rallentamento del suo sviluppo reticolare. Condizione, questa, in parte dovuta ad una volontà politica di supportare teleologie di massificazione industriale, e quindi la motorizzazione privata, che portò l'opinione pubblica a percepire il treno come un mezzo di trasporto superato e associato ai fenomeni di migrazione di massa, interni dal Sud al Nord Italia e esterni verso i paesi del Nord Europa.⁴⁸

Lontano dall'immagine di benessere individuale e consumistico che l'automobile rappresentava egregiamente,⁴⁹ in Italia il treno non riuscì in questo periodo a rimanere un simbolo della modernità, se pur fossero stati realizzati piani di incremento per incoraggiare lo sviluppo della rete ferroviaria. Nell'arco temporale che va dal 1965 al 1975 circa, il trasporto merci e poi anche quello passeggeri, che percorrevano per lo più tracciati costruiti un secolo prima, si spostarono progressivamente su strade riducendo l'importanza del traffico ferroviario. Questo mentre le linee minori, sbrigativamente definite "rami secchi", venivano inesorabilmente abbandonate,⁵⁰ tanto che: "sulla rete delle F.S. il 50% del traffico si svolge sul 13% dello sviluppo della rete ed il 71% sul 23% (3.700 km); ciò significa

⁴⁴ Ci si riferisce alla Legge del 21 marzo 1958 n. 289 che permise: "anche di convertire da corrente alternata trifase a corrente continua altri 550 chilometri, di raddoppiare binari per 400 chilometri nonché di rinnovare le rotaie su 4.000 chilometri di binari, di adottare apparati elettrici per il controllo di scambi e segnali su 700 chilometri di linee ed in 115 stazioni; fu possibile acquistare 375 locomotori elettrici, 270 locomotori diesel, 535 elettromotrici ed automotrici, 750 carrozze, Maggi (2012, p. 178).

⁴⁵ Legge 27 aprile 1962.

⁴⁶ Leuzzi (1974).

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ Menduni (2016, p. 167).

⁴⁹ "Se si ripensa oggi al significato che ha avuto in Italia la motorizzazione – negli anni '60 soprattutto – si scopre che essa è servita proprio a questa affermazione individuale per masse sino allora povere e sommesse, abituate alle chiusure geografiche e sociali dell'Italia rurale", Turri (1990, p. 73).

⁵⁰ Menduni (2016, p. 71).

che molti tronchi (e molte stazioni) sono scarsamente utilizzati”.⁵¹ In realtà la rete ferroviaria, la cui riduzione fu in parte dovuta alla sua concentrazione intorno ai maggiori poli urbani del paese, seguì il dinamismo produttivo localizzato nel Nord Italia che, animando un tessuto territoriale gerarchizzato, causò un’inevitabile disarmonia distributiva: “La squilibrata crescita del paese – con il gonfiarsi delle città del Nord, la depauperazione di uomini del Sud – si spiega con un movimento autarchico, libero, che ha privilegiato le parti forti, più solide del paese, già industrialmente preparate”.⁵² Un nuovo assetto accentratore, questo, favorito dalla costruzione delle reti stradale e dal ripensamento di quella ferroviaria a favore del potenziamento del magnetismo di centri, funzionalmente e demograficamente, attraenti. L’emigrazione interna al paese, secondo Eugenio Turri, segnerà: “la definitiva lacerazione dei rapporti che ancora tenevano in vita, sia in modo così sfiduciato, le aree più povere ed emarginate”,⁵³ sancendo, così, la marginalità spaziale e culturale di molti antichi borghi rurali di cui si componeva il tradizionale reticolo urbano del paese. Questo perché:

“La creazione della rete stradale e ferroviaria, anziché attivare le parti del territorio italiano già anemiche e precarie, in definitiva non fece che indebolirle ulteriormente in molti casi. (...). Sostanzialmente si può quindi dire che le ferrovie, come del resto le strade, non hanno risolto le differenziazioni all’interno del tessuto territoriale (...)”.⁵⁴

Disarmonie che andarono da allora a caratterizzare il paesaggio italiano.

4. “Signori si cambia”: la transizione del sistema ferroviario italiano verso l’alta velocità

Nel periodo compreso tra il 1970 ed il 1980 venne avviata una programmazione a lungo termine che doveva agire sulla struttura della rete ferroviaria per potenziarne la capacità di trasporto attraverso la costruzione di strutture adatte a sostenere l’Alta Velocità: treni di carrozze su linee con blocco automatico a correnti codificate, nuovi tipi di locomotive, elettromotrici e materiale rimorchiato, sistemazione delle linee, adozione di nuove tecniche di esercizio. Il tutto in un’Italia in cui la concentrazione urbana stava palesando territorialmente i danni paesaggistici di un’aggressiva, e spesso inutile, rururbanizzazione con cui si sacrificavano alla cementificazione o all’abbandono ampi spazi rurali: “Al di fuori delle città, esistevano, nel 1971, 1,5 milioni di abitazioni occupate saltuariamente; in sostanza seconde case che hanno

⁵¹ Leuzzi, (1974).

⁵² Turri (1990, p. 177).

⁵³ *Ibidem* (p. 46).

⁵⁴ *Ibidem* (p. 44).

sottratto oltre 60.000 ettari allo spazio nazionale”.⁵⁵ Un ulteriore periodo di transizione, questo, nel quale la volontà di rinnovamento non sempre riuscì a seguire una programmazione razionale utile all’attuazione di adeguati programmi di sviluppo ed ammodernamento, capaci di rendere il rapporto tra le diverse aree del paese armonioso e equilibrato. Questo riguardò anche la rete ferroviaria la cui realizzazione dei piani per le nuove linee subì una battuta d’arresto, con il consequenziale consolidamento della percezione che gli italiani avevano del treno quale mezzo di trasporto obsoleto.

Eppure novità di rilievo non mancarono, come la costruzione della direttissima Roma-Firenze che, iniziata nel 1970, rappresentò la prima vera linea ad Alta Velocità della rete ferroviaria italiana e: “la frontiera della modernità ferroviaria”.⁵⁶ Sulla stessa linea, si pensi anche ai lavori per il viadotto ferroviario sul Paglia che, con i suoi 5.373 metri di estensione, divenne il più lungo d’Europa. Inoltre, il 24 febbraio 1977 fu inaugurato ufficialmente il primo tratto ad Alta Velocità di 138 chilometri da Roma Termini a Città della Pieve, una tappa fondamentale della storia delle ferrovie italiane e d’Europa. Una linea, questa, realizzata lasciando una maggiore distanza tra i binari, rispetto a quello che normalmente si faceva, al fine di neutralizzare gli effetti dinamici dei treni che si incrociavano a velocità tanto sostenute. Così, l’applicazione dell’elettronica per una migliore regolazione della potenza, com’anche del sistema a corrente continua a 3.000 volt e il passaggio nelle reti ad Alta Velocità all’erogazione in corrente alternata a 25.000 volt, segnarono il definitivo declino della trazione a vapore. Se pur, per contrastare la sfida del trasporto su strada, si cominciò ad offrire un servizio migliore in termini di comfort e di velocità non solo sui treni di lusso, a metà degli anni Ottanta il parco rotabili risultava ancora assai vecchio. La metà dei locomotori era stata prodotta nel periodo 1940 - 1969 e solo il 25% era di produzione successiva.⁵⁷ Medesima situazione quella dei carri e delle carrozze di cui circolavano ancora numerosi esemplari risalenti agli anni Venti e Trenta. Mezzi che non potevano assolutamente sostenere la nuova, urgente necessità di aumentare la velocità complessiva della rete, non solo per i viaggiatori, ma anche per le merci che, a causa della farraginoso organizzazione, impiegavano giorni per coprire le distanze dovute.⁵⁸

⁵⁵ Turri (1990, p. 128).

⁵⁶ “Il progetto di una nuova linea fra le due città fu probabilmente il più rilevante in un’epoca di sorti declinanti per le ferrovie. I lavori della nuova linea ebbero inizio nel 1970. Il nuovo tracciato accorciava il precedente di 61 km, da 316 a 255; vi si sarebbe raggiunta una velocità di 250 km/h, obiettivo che impose l’adeguamento degli impianti di segnalamento e di tutti gli impianti fissi, in sintonia con il processo di vasto ammodernamento e di rinnovamento tecnologico del materiale rotabile e degli stessi impianti fissi deciso in quegli anni per tutta la rete”, Giuntini (2013).

⁵⁷ Fondazione ACI “Filippo Caracciolo” (2009, p. 229).

⁵⁸ Ceffa (2011).

In questo ulteriore momento di passaggio, il 1985 segnò una tappa importante ed efficacemente sintetizzata nello slogan “Signori si cambia” con cui si informava dell’avvenuta trasformazione da Azienda autonoma a Ente “Ferrovie dello Stato”.⁵⁹

“At the beginning of the 1980, the Italian railways were a strong double monopoly – monopolists in the supply of railway services and monopolists in the demand of many assets -, but very however (or also) atypical. The Italian railways sold below market value and bought at abnormally high prices. Managing a wide range of activities, not closely linked to the core business, the Italian State Railway Company had become a conglomerate benefiting from significant public subsidies, which could be considered very generous and ‘protective’. This unusual and costly situation is probably the reason why the railway reform began early in Italy. In the middle of 1980, the Government became convinced that the Italian railways needed to be deeply restructured to increase both efficiency and effectiveness. A reform program was embarked upon that followed the European railway reform approach”.⁶⁰

Trasformazione, questa, che fu resa necessaria dal: “mutamento delle condizioni economiche e politiche degli ultimi venti anni, si è verificata una vera e propria rivoluzione dell’assetto organizzativo delle Ferrovie: obiettivo della società non è solo quello di soddisfare le esigenze del cittadino che vuole viaggiare sicuro e puntuale, ma anche di eseguire le direttive comunitarie”.⁶¹ Una delle prime strategie seguite fu quella di riprendere il progetto precedentemente messo da parte del Pendolino, ma con assetto variabile che gli permettesse di inclinarsi internamente alla curva per ridurre la forza centrifuga percepita dai passeggeri permettendo, inoltre, un’andatura del 20% più elevata rispetto ai treni ordinari. Con il Pendolino ebbe così inizio la stagione dell’Alta Velocità. Il prototipo bianco e blu, che andava e veniva tra Roma ed Ancona, venne poi collocato sulla Milano-Roma percorrendo la tratta anche sotto le quattro ore e raggiungendo, nella nuova direttissima Roma-Firenze, i 250 chilometri orari. Con il Pendolino, realizzato dalla FIAT ferroviaria, la progettazione del materiale roteabile, tradizionalmente interna alle Ferrovie dello Stato, passavano in buona parte alle imprese costruttrici che utilizzarono materiali e componenti di tipo aeronautico.⁶² I treni italiani, composti da carrozze interposte tra due motrici, una in testa ed una in coda, si adattarono all’Alta Velocità, così come anche le ferrovie che divennero rapide, con poche fermate ed esclusivamente per treni viaggiatori, a scapito del traffico merci.

⁵⁹ Con la Legge n. 210 del 17 maggio del 1985.

⁶⁰ Desmaris (2016, p. 6).

⁶¹ <http://www.fsitaliane.it/fsi/Chi-Siamo/La-nostra-storia/Cento-Anni-di-Storia/Cento-Anni-di-Storia>.

⁶² Maggi (2012, p. 186).

Gli anni Novanta segnarono una nuova riorganizzazione dell'assetto di Ferrovie dello Stato. Infatti, nel 1992⁶³ l'ente venne trasformato in Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni, che in seguito⁶⁴ subì la separazione:

“delle attività di gestione dell'infrastruttura da quelle di gestione dei servizi di trasporto. (...) Il processo di separazione societaria è stato completato, con la costituzione, il 1° giugno 2000, di una società che svolge l'attività di trasporto (ITF Spa, attualmente Trenitalia Spa), cui ha fatto seguito, il 1° luglio 2001, la costituzione di un'ulteriore società per la gestione dell'infrastruttura (RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa), mentre FS Spa ha assunto il ruolo di società *holding*”.⁶⁵

In quegli stessi anni, sul fronte dell'Alta Velocità, nel luglio 1991 venne fondata la TAV S.p.A., con un capitale sociale di 100 miliardi di lire versato in parte dalle Ferrovie dello Stato (45%) ed in parte maggioritaria da istituti bancari, società finanziarie e compagnie assicurative.⁶⁶ Quale strumento consono alla realizzazione di un'adeguata impalcatura contrattuale nonché finanziaria del progetto, venne adottata la formula del *project financing*⁶⁷ grazie alla quale la società TAV ottenne la concessione per la progettazione, la costruzione e lo sfruttamento economico del sistema Alta Velocità per ben 50 anni. Un sistema, questo, che consentì nelle tratte libere *high-speed rail*- HSR il passaggio di treni con velocità di esercizio di 300 chilometri orari. Una scelta progettuale che ebbe pesanti ripercussioni sulle caratteristiche fisiche della linea, ponendo forti vincoli in termini non solo di rigidità delle piattaforme che portano i binari, ma anche di raggi di curvatura orizzontali e verticali, di pendenze, di linea di alimentazione. Proprio la particolare struttura e la specificità della linea dell'Alta Velocità, per cui l'alimentazione dei treni avviene a tensione diversa, la costrinse ad una separazione dal resto della rete ferroviaria nazionale.

⁶³ Con la Legge del 29 gennaio 1992, n. 35.

⁶⁴ Con le Direttive Prodi e D'Alema, rispettivamente del 1997 e del 1999.

⁶⁵

http://leg15.camera.it/cartellecomuni/leg14/RapportoAttivitaCommissioni/testi/09/09_cap10.htm.

⁶⁶ Maggi (2012, p. 188).

⁶⁷ “Project financing is an arrangement in which a sponsor or a sponsoring group carry out a project to build a separate legal entity, where project cash flows are kept isolated from sponsors balances who are the initiators of the project. These flows are the main guarantee for the payment of debt service. Guaranties of the project are contractual one rather than real guarantees”, Shah and Thakor (1987, p 211). Il Project financing è, quindi, uno strumento utile al finanziamento di progetti complessi attraverso la creazione di società apposite, motivata dal bisogno di raccogliere capitali sul mercato. La società TAV, così facendo, si legava tramite una serie di contratti a dei *General Contractors*, individuati in IRI, ENI, FIAT e COCIV liberi di appaltare le attività a trattativa privata, senza obbligo di gare ad evidenza pubblica, Bigatti (2012, pp. 29-38).

La Roma-Napoli, con i suoi 204 km, fu la prima tratta costruita da TAV S.p.A. il cui cantiere iniziale, tra le molte difficoltà, fu aperto nel 1994 a Sgurgola, in provincia di Frosinone.⁶⁸ Quattro anni dopo, nel 1998, la società TAV passò sotto la piena proprietà delle Ferrovie dello Stato.⁶⁹ Fino a quando, nel 2000, in ottemperanza al dettato delle Direttive comunitarie sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario,⁷⁰ si procedette alla privatizzazione dell'esercizio per cui più imprese di trasporto ferroviario poterono operarvi, se pur sempre sotto il controllo monopolista dell'infrastruttura nazionale.⁷¹ Quest'ultima rimase proprietà di un unico soggetto: prima Trenitalia, divenuta nel 2001 Rete Ferroviaria Italiana e Ferrovie dello Stato, entrambe confluite a maggio del 2011 in Ferrovie dello Stato Italiane - FSI. Fu così che, TAV S.p.A., incorporata in RFI nel dicembre 2010, passò in Ferrovie dello Stato Italiane nella continuità delle problematiche che la realizzazione di una rete ferroviaria ad Alta Velocità porta con sé. Ciò nonostante, a tutt'oggi:

“Italy is the only European country to have opened its highspeed railway (HSR) network to competition. This reform seems to have produced huge effects on mobility patterns and some “win-win” results. The entry of a new operator is a major event has focused on the high speed part the rail

⁶⁸ Menduni (2016, p. 74).

⁶⁹ Va ricordato che: “in 1998, complying with the European railway legislation, the Italian government decided to vertically separate the infrastructure and services of FSI. Management of passenger service was given to Trenitalia, while the management of the railway lines was assigned to the infrastructure manager, i.e. Rete Ferroviaria Italiana (RFI). However, RFI is fully controlled by FS Holding, which also owns Trenitalia and remains 100% state-owned”, Desmaris (2016, p. 6).

⁷⁰ “In Europa la liberalizzazione del trasporto ferroviario è stata avviata negli anni novanta con l'adozione della direttiva 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, della direttiva 95/18/CE, riguardante le licenze ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, concernente la ripartizione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo della stessa. (...) La liberalizzazione europea del trasporto ferroviario si fonda quindi sulla separazione tra la gestione dell'infrastruttura, da mantenere in monopolio, e la gestione del servizio, da aprire alla concorrenza, comportando il superamento del modello dell'impresa verticalmente integrata, che concentra la gestione della rete e del servizio di trasporto in un unico soggetto, a favore di un nuovo modello che ruota su tre poli: Stato, gestore della rete, imprese che esercitano in concorrenza l'attività di trasporto ferroviario”, Giachetti Fantini (2016, pp. 5-6).

⁷¹ “The EU Directive 91/440 was the European Union Council's foremost step in its ongoing process of liberalizing the member states' railway markets. This legislation focused on breaking down rail networks' vertical integration by establishing distinct organization entities for train service operations and infrastructure management. With this approach, antitrust lawmakers aimed at boosting market competition by ensuring that “essential functions such as allocation of rail capacity (the ‘train paths’ that companies need to be able to operate trains on the network), infrastructure charging and licensing must be separated from the operation of transport services and performed in a neutral fashion to give new rail operators fair access to the market”, Pham (2013, p. 5).

passenger transport business, the most high-tech segment, and also the most profitable”.⁷²

In seguito, con la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2012/34/UE del 21 novembre 2012 con cui si istituì uno spazio ferroviario europeo unico,⁷³ l’Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART con la delibera n.96/2015 rese completamente indipendente RFI rispetto alle imprese ferroviarie e allo Stato concedente.⁷⁴ Nel decreto venne anche stabilito che la determinazione dei pedaggi fosse decisa da RFI, anche se sulla base di criteri dettati dall’ART, dando così alla società piena flessibilità finanziaria nella modulazione delle tariffe per incoraggiare il traffico nelle tratte poco utilizzate.

Attualmente il ruolo decisionale di RFI sta accelerando i tempi della quotazione in borsa di FSI che dovrebbe essere trattata entro il 2017, come previsto dal *Piano industriale 2017-2026*.⁷⁵ Una necessità, questa, nata dalla consapevolezza che: “La regolamentazione dei mercati può realizzare le condizioni per favorire lo sviluppo economico, creando le situazioni necessarie affinché l’ingresso nel mercato di altri operatori sia agevole e determinando, in questo modo, un aumento della competizione che va tutto a vantaggio dei consumatori”.⁷⁶ Ciò nonostante va sottolineato che: “allo stato delle indicazioni espresse dal Governo, non siamo in presenza di una privatizzazione, in quanto si intende mantenere il controllo della maggioranza del Gruppo, ma della dismissione di quote di minoranza della Società, scorporando almeno la proprietà della rete, che resta sotto il controllo totalmente pubblico”.⁷⁷ Una divaricazione, tra la gestione pubblica della rete ferroviaria e le altre attività di trasporto immesse sul mercato, che ha il compito di velocizzare il processo di trasformazione e valorizzazione della filiera del trasporto ferroviario. Questo approccio è teso alla realizzazione delle dismissioni in tempi brevi concordate dal Governo e dalla Commissione Europea, ma anche al raggiungimento entro cinque anni di un riassetto del settore complessivo che si auspica possa permettere un miglioramento qualitativo. Questo sarà legato alla diversificazione dell’offerta dei servizi che, dal dicembre 2019,

⁷² Desmaris (2016, p. 5).

⁷³ Come recepita con il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante: “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”, <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2015/07/24/15G00126/sg>

⁷⁴ Si fa riferimento alla Delibera n. 96/2015 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti “Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”.

⁷⁵ È lo stesso Renato Mazzoncini, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Italiane, ad affermare in merito alla quotazione in borsa di FS-Italiane che: “la tempistica del 2017, sarà l’anno su cui ci si può muovere su questo tema, che è più di perimetro di cosa si quota che non di tempi”, in “Il Sole 24ore” (2016)

⁷⁶ <http://www.mobilitypress.it/signori-si-cambia-la-lunga-storia-delle-ferrovie-italiane-alla-vigilia-della-quotazione-in-borsa/>

⁷⁷ Spirito (2016, p. 5).

introdurrà nuovi operatori nella gestione del trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia.⁷⁸

“Insomma, per la politica industriale dei trasporti nel nostro Paese, il banco di prova della quotazione in Borsa del Gruppo Ferrovie dello Stato dimostrerà se intendiamo essere leader, come abbiamo dimostrato di saper fare quando abbiamo avviato, primi in Europa, la competizione ferroviaria sui servizi ad alta velocità, oppure follower, abbracciando una tesi di integrazione tra rete e servizi che manifesta enormi problemi di regolazione e di concorrenza, non solo nel trasporto ferroviario ma anche in altri segmenti delle *utilities*”.⁷⁹

5. Conclusioni

Il processo di liberalizzazione e privatizzazione del sistema ferroviario italiano prende le mosse da quello che ha interessato, dagli anni Novanta del secolo scorso, il settore dei servizi dell’Unione Europea:

“Since the early 1990s, EU policies have been reshaping the continent’s rail landscape in a variety of ways. They prioritize the construction of new cross continental lines, increase travel speed sand safety, and harmonize national rail systems. These goals are to be achieved with greater modularity for intercity and urban rail equipment and the introduction of both a European Rail Traffic Management System (ERTMS) and a European Train Control System(ETCS)”.⁸⁰

Così, dall’ultimo decennio del secolo scorso il problema dell’ampliamento e dell’ammodernamento delle infrastrutture del sistema di trasporto è diventato prioritario per tutti i governi degli Stati membri, compreso quello italiano. Questo non solo per la saturazione della capacità del sistema viario in seguito all’aumento del volume del traffico,⁸¹ ma anche perché da allora l’azione governativa nel settore dei trasporti si è:

⁷⁸ Parlamento Italiano (2017).

⁷⁹ Spirito (2016, p. 10).

⁸⁰ Renner and Gardner (2010, p. 17).

⁸¹ A tal fine: “Rail transport is also primordial in densely populated areas where the road network is saturated in rush hour. The geography of Europe and the population density of certain countries are strong arguments in favour of this. In the Netherlands, but also in Belgium, Great Britain, large parts of Germany and in many of the large French, Italian and Spanish agglomerations, daily journeys would not be possible without the use of trains and tramways”, Crozet (2016, p. 2).

“progressivamente armonizzata con gli indirizzi che l’Unione Europea promuove nel settore, nell’ottica della costruzione di un sistema transeuropeo dei trasporti a sostegno dell’implementazione e del completamento del Mercato Unico previsto per il 1992. Il ruolo della politica europea dei trasporti si diversifica negli anni Novanta, quando punta alla creazione di uno spazio unico dei cieli e di progetti impegnativi di riqualificazione delle ferrovie, tramite una creazione di corridoi di transito che collegano tutti gli Stati membri in un sistema ferroviario comune”.⁸²

Eppure il Rapporto del 2016⁸³ sullo stato dell’arte delle iniziative prefigurate dal *White Paper* ha messo in luce le molte difficoltà che il raggiungimento di uno sviluppo co-evolutivo del sistema dei trasporti europeo porta con sé⁸⁴ dovute in parte a: “the differences in urbanization and congestion [that may] be explained by the differences in railway network density and the type of railway network”.⁸⁵ Come indicato nel rapporto, i rapidi sviluppi tecnologici legati all’automazione e alla digitalizzazione stanno, infatti, rimodellando i concetti di mobilità che aprono a nuove prospettive di sviluppo. Ma la realizzazione di un sistema dei trasporti unificato nella connettività transnazionale non può prescindere da un impegno adeguatamente coordinato delle istituzioni UE, che ogni singolo Stato membro deve prontamente assumersi.⁸⁶

⁸² Fondazione ACI “Filippo Caracciolo” (2009, p. 227).

⁸³ Ci si riferisce a: *The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges*, pubblicato dalla Commissione Europea nel Luglio del 2016.

⁸⁴ Tanto che: “it has become evident that the follow-up adoption of the proposals by the legislators as well as the implementation have been lagging behind”, European Commission (2016).

⁸⁵ “France, for instance, has a relatively low density railway network centred around Paris and focusing on the high-speed TGV. There is about 31,000 km of railway track, 3,000 train stations, while the total land area is 640,000 km² (UIC, 2011). By contrast, the railway network in eastern Europe is very high density. During the Soviet era, it provided transport to the masses. Poland, for instance, has 20,000 km of railway track, many small train stations, but only about half of the land area of France (UIC, 2011). The percentage of total population living in urban areas, a measure of urbanization, is 61% in Poland and 86% in France.⁷ By contrast, the INTRIX index, a measure of congestion intensity, is 15.9 in France while Poland is not even in the top 10 of countries with a high level of congestion.⁸ ⁹ Instead, Germany has a hybrid system with a combination of high speed lines and regular lines, a relatively low level of congestion (INTRIX index of 12.2) and a high degree of urbanization (74% of population lives in urban areas)”, Dröes, Rietveld (2014, p. 3).

⁸⁶ “[...] the results of the consultation and feedback received from various stakeholders indicate that negative externalities of transport are increasingly contentious, while unresolved social issues are considered as a major stumbling block for the Single European Transport Area. In addition, 'smart transport' is often seen as part of the solution to the mobility problems, but it also requires the right framework conditions, in particular, with respect to standardisation,

In Italia, per risolvere le numerose problematiche poste alla creazione di una mobilità integrata del sistema ferroviario, è stato varato il già menzionato *Piano Industriale 2017-2026*. Tra gli obiettivi del Piano non solo quello di accogliere all'interno di Ferrovie dello Stato Italiane altre aziende di trasporto metropolitano e non,⁸⁷ ma anche di costruire accordi e collaborazioni in modo che FS Italiane possa diventare un'azienda internazionale di mobilità integrata globale. Un traguardo che si vorrebbe raggiungere attraverso il: “coinvolgimento di tutti gli operatori del settore; la logistica integrata, con una radicale riorganizzazione del comparto merci; la integrazione fra le infrastrutture sia ferroviarie sia stradali; lo sviluppo internazionale e digitalizzazione, come fattore abilitante di tutto il Piano”.⁸⁸ In uno scenario che vede il mercato nazionale della mobilità caratterizzato all'80% da mezzi privati, al 15% da mobilità condivise e pubbliche, mentre per il solo 5,2% da servizi ferroviari, il Piano Industriale si presenta come una possibilità per il riequilibrio modale del trasporto collettivo.⁸⁹ Ma è sul rafforzamento dell'intermodalità estera,⁹⁰ necessaria

interoperability and data exchange”, European Commission (2016).

⁸⁷ A tal proposito il Piano prevede che: “Il nuovo corso vede FS diventare anche porta d'accesso all'ecosistema della mobilità, in un'ottica integrata e di *competition* che raccoglie tutti gli attori e le modalità di trasporto: oltre al treno, anche i bus, senza dimenticare i servizi *pooling* e *sharing*. Una trasformazione necessaria, resa possibile dalla centralità del sistema ferroviario unita alla lunga esperienza e al *know how* di FS, forte dei suoi 111 anni di storia”, FS Italiane (2016).

⁸⁸ FS Italiane (2016).

⁸⁹ A quanto pare l'ottimizzazione dei trasporti riguarderà: “l'integrazione nella rete nazionale RFI (oltre 16.700 km) delle ex ferrovie concesse, più di 2.500 km di binari (su 3.500 totali) per ottenere maggiore capillarità del servizio ferroviario, in ottica *point-to-point*; maggiore efficienza, grazie a una gestione unica della rete ferroviaria nazionale; nuovi percorsi con riduzioni dei tempi di percorrenza e soprattutto maggiore sicurezza, garantita dagli elevati standard tecnologici adottati da Rete Ferroviaria Italiana”, FS Italiane (2016). Per la realizzazione di un sistema integrato della mobilità, il Piano prevede inoltre “l'operazione ANAS”, ossia la realizzazione di opere che possano rendere possibile lo scambio sinergico tra infrastrutture. Anche il trasporto merci avrà un ruolo strategico con la creazione di Mercitalia, un polo unico della logistica che opererà attraverso tre società – Mercitalia Rail, Mercitalia Logistic e Mercitalia Terminal - con visione di ricavi per 2,1 miliardi al 2026. L'ultima linea di sviluppo su cui il Piano Industriale prevede di lavorare è, infine, lo sviluppo internazionale del Trasporto pubblico locale – TPL raggiungibile contando sulla presenza all'estero di FSI e, quindi come si legge dal Piano, sulla possibilità di una connessione ferro/gomma per il trasporto passeggeri nelle città servite dalle opere infrastrutturali realizzate dal Gruppo, FS Italiane (2016).

⁹⁰ “The corridors that run along the Italian network are the following: Rhine-Alpine Corridor from the Swiss border to Genova via Milan and Novara; Scandinavian-Mediterranean Corridor, from the Austrian border (Brennerpass) to Sicily, via Bologna, Rome and Naples; Mediterranean Corridor, from the French border to the Slovenian border, via Turin, Milan, Verona, Venice and Trieste; Baltic-Adriatic Corridor, starting at Ravenna and northbound to

all'integrazione del sistema ferroviario italiano con lo scenario globale, che il Piano Industriale pone particolare attenzione, anche in visione dei del possibile ricavato di 42 miliardi al 2026 che porterebbe il Gruppo FS Italiane al livello degli altri player ferroviari europei. Un progetto che vorrebbe vedere FS Italiane svilupparsi su tre linee: la prima, come General Contractor per la realizzazione di ferrovie in paesi con forti deficit infrastrutturali;⁹¹ la seconda sul fronte dell'esportazione della qualità di viaggio che attualmente è in grado di offrire sul sistema dell'Alta Velocità; la terza che mira al consolidamento delle relazioni transfrontaliere puntando, in visione della liberalizzazione dello spazio ferroviario europeo a partire dal 2020, sulle rotte europee maggiormente appetibili.

Così, lungo i binari che portano, tra scenari tortuosi, verso prospettive di mobilità integrata, il sistema ferroviario italiano mostra le sue potenzialità quale mezzo strategico di coesione con l'ampio orizzonte europeo e globale. Infondo, la sua traiettoria non è cambiata nel tempo: il treno continua a sfrecciare in una frenesia generale senza tempo che mitizza la velocità, la tecnica, l'oltre confine e oggi come ieri:

“la vita mondiale obbedisce a questa legge: massima velocità, massima intensità, massimo sforzo per le massime opere. Mai come ora la vita degli uomini e dei popoli ha avuto modo di essere repentina e veloce, irruente e veemente (...). La ragione si è che noi ci siamo impossessati delle stesse forze della natura e ce ne siamo foggiate strumenti ed organi della nostra esistenza, per i nostri lavori e nostri dilette, i nostri giuochi e i nostri traffici, per la soddisfazione più frenetica di tutti i nostri istinti e bisogni sfrenati”⁹².

La ferrovia italiana continua rendere comunicabili i maggiori centri urbani privilegiati dal miracolo economico degli anni '50 del secolo scorso secondo una politica che, sin da allora, non ha saputo valorizzare armoniosamente la geografia della penisola. Le sue tratte si sono allungate, la velocità è aumentata e i convogli sono più confortevoli che quasi non si pensa che, come invece ricorda Eugenio Turri: “Il mondo dal finestrino fugge. Non solo, ma ci stacca dal paesaggio, perché il treno ci conduce su direttrice obbligate”. C'è tutta un'Italia, quella interna, montuosa che rimane

Venice and the Slovenian and Austrian borders”, https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/ertms/countries/italy_en.

⁹¹ Infatti: “Nel mondo ci sono 200 aziende ferroviarie ma sono solo sette i paesi con linee AV. FS ha quindi la possibilità concreta di esportare il proprio *know how*, come avverrà in Iran, dove si è proposta per realizzare due nuove linee AV. Le aree prioritarie per l'espansione internazionale sono il Medio Oriente (Iran, Arabia Saudita, Oman), l'India e il Sud Est Asiatico (Malesia, Thailandia, Singapore, Vietnam), le Americhe (Brasile, Argentina, Colombia, Perù, Usa e Canada) e l'Africa (Costa d'Avorio, Congo e Sud Africa)”, FS Italiane (2016).

⁹² Corradini (1904, p. 483).

nascosta, lontana dalle trasformazioni territoriali che hanno caratterizzato nell'ultimo secolo e mezzo le altre aree del paese; così come rimane esclusa dagli attraversamenti ferroviari che non rimandino, ove presenti, ad un'adusa archeologia industriale:

“(…) un'Italia rimasta immobile, povera (…). Il sentimento che il suo paesaggio suggerisce è quello, avvilito, delle cose superate, rimaste indietro nella storia, emarginate rispetto ai processi evolutivi più avanzati, dai quali hanno ricevuto quasi sempre più influssi deleteri che spinte costruttive. (…) sui monti interni c'è (…) l'immobilità, il ritardo, l'attesa di qualche cosa che non arriva”.⁹³

Assieme alle corse *high-speed* nello spazio ampio comunitario e alle prospettive internazionali di una mobilità integrata, sarebbe, quindi, opportuno sostenere la diffusione, ad esempio, delle *greenways* che, già presenti in Italia per un totale di 1.350 km,⁹⁴ promuovono un turismo basato sulla riscoperta della dimensione locale. Incentivare, quindi, il recupero di una mobilità lenta che segua i ritmi riposati di vecchie linee oramai in disuso⁹⁵ dei vecchi convogli che localmente animavano una costellazione di piccoli comuni, molti dei quali oggi in disagio insediativo. L'ulteriore espansione della rete di “percorsi verdi” permetterebbe non solo il recuperare di aree abbandonate con la conseguenziale valorizzazione delle risorse naturali, ma anche il consolidamento del legame tra la comunità locale e il proprio territorio. Forse questo potrebbe aiutare a lenire l'emorragia demografica di quell'Italia non “miracolata” da alcun boom economico il cui paesaggio, assieme alla memoria collettiva in esso custodita, costituisce per il nostro paese un patrimonio di inestimabile valore sul quale investire.

⁹³ Turri (1990, p. 237).

⁹⁴ FS – RFI (2016, p. 8).

⁹⁵ Il censimento nazionale svolto dall'Associazione Italiana Greenways Onlus - AIG in collaborazione con le Ferrovie dello Stato ha svelato la presenza di circa 8mila km in disuso. Dall'indagine è risultato che il fenomeno delle linee dismesse o non utilizzate è più marcato in Sicilia e in Alto Adige: “Complessivamente abbiamo riscontrato circa 3.850 chilometri di linee dismesse o sottoutilizzate che si trovano in zone di interesse. Di queste circa 2.400 chilometri sono di proprietà FS. Le linee di proprietà FS che presentano un certo grado di interesse raggiungono il 50% del totale. Si arriva al 53% se si considerano anche le linee che attraversano gli ambiti urbani. Se prendiamo in considerazione soltanto i tratti dismessi, che si trovano in zone interessanti, arriviamo circa a 1.000 chilometri”, Senes (2004, p. 100).

Bibliografia

Fonti primarie:

- Autorità di regolazione dei trasporti, 2015. Delibera n.96/2015 - Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, <http://www.autorita-trasporti.it/delibera-n-96-2015/>
- AA.VV., 1830. Strada di ferro fra Manchester e Liverpool. Annali Universali di Statistica, XXIII, 68. p.so gli Editori, http://emeroteca.braidense.it/eva/sfoggia_articolo.php?IDTestata=29&CodScheda=116&PageRec=25&PageSel=2&PB=1&CodVolume=1113&CodFascicolo=2601
- Direttiva P.C.M. 27 marzo (Direttiva Prodi), 1997. "Azioni volte a promuovere l'attribuzione di poteri e responsabilità alle donne, a riconoscere e garantire libertà di scelte e qualità sociale a donne e uomini". Gazzetta Ufficiale, 116, www.gazzettaufficiale.it.
- Direttiva P.C.M. 18 marzo (Direttiva D'Alema), 1999. "Risanamento delle Ferrovie dello Stato". Gazzetta Ufficiale, 113, www.gazzettaufficiale.it.
- European Commission, 2011. White paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. <https://ec.europa.eu>
- European Commission-Commission Staff Working Document, 2016. The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges. <https://ec.europa.eu>
- European Commission, 2016. European semester thematic fiche. Transport. ec.europa.eu/europe2020/pdf/themes/.../transport_201605.pdf
- FS-Italiane, 2016. Piano Industriale 2017-2026. www.fsitaliane.it
- FS-RFI, 2016. Atlante delle linee ferroviarie dismesse. www.fsitaliane.it/cms-file/.../Atlante%20delle%20linee%20ferroviarie%20dismesse.pdf
- Grispigni Francesco, Travellini Luigi (a cura di), 1865. Annuario scientifico e Industriale, Editori della Biblioteca Utile-Treves.
- G.P., 1837. Del progresso. La voce della verità, Gazzetta dell'Italia Centrale, 939, http://books.google.it/books?id=a49IAAAAcAAJ&pg=PA64&focus=viewport&hl=it&output=text#c_top -Is
- ISTAT, 2016. Rapporto sul benessere equo sostenibile in Italia (Bes).
- Legge 21 marzo, 1958. Prima esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, 289, Materia 93 Trasporti e circolazione, Capitolo 93.4. ferrovie, www.edizionieuropee.it

TST, 34, ottobre de 2017: 96-124

- Legge 27 aprile, 1962. “Rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato”. Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, 118, 9/5, www.gazzettaufficiale.it
- Legge 17 maggio, 1985. “Istituzione dell’ente “Ferrovie dello Stato”. Gazzetta Ufficiale, 126, 30/05, www.gazzettaufficiale.it
- Legge 29 gennaio, 1992, “Conversione in legge del decreto-legge 5 dicembre 1991, n. 386, recante trasformazione degli enti pubblici economici, dismissione delle partecipazioni statali ed alienazione di beni patrimoniali suscettibili di gestione economica”. Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, 24, 30/01, www.gazzettaufficiale.it
- Locatelli Baldassarre, 1841. “Continuazione della risposta al richiamo del sig. cav. Paleocapa intorno alla strada ferrata Lombardo Veneta”. Raccolta di tutti gli articoli che vennero pubblicati dalla Privilegiata Gazzetta Veneta relativamente alla preferibilità della linea che dovrà percorrere la strada ferrata ferdinandea da Brescia a Milano. Venezia coi tipi di Alvisopoli, <http://books.google.it/books?id=pLJTAAAACAAJ>.
- Parlamento Italiano, 2017. “Il Quarto Pacchetto Ferroviario”. http://www.camera.it/leg17/561?appro=app_il_recepimento_della_normativa_comunitaria_in_materia_ferroviaria

Fonti secondarie:

- Agnelli, Giovanni, 1984. “Trasporti”. Enciclopedia del Novecento. www.treccani.it
- Bigatti, Giorgio (a cura di), 2012. Reti di carta. Archetipo Libri.
- Briano, Italo, 1977. Storie delle ferrovie in Italia. Vol I. Cavanotti.
- Cancelli, Claudio, Giuseppe Sergi e Massimo Zucchetti, 2006. Travolti dall’alta velocità. Odradek.
- Cantucchi, Ugo, 1961. “Sviluppo e vicende della rete ferroviaria negli ultimi cento anni” in Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani. Evoluzione tecnica ed economica delle ferrovie nei cento anni dell’unità 1861-1961. Cifi press: 17-28.
- Carpanetto, Dino, 1997. La storia dell’uomo. L’età contemporanea. Banca Popolare di Novara.
- Catalano, Gilda, 2005. Reti di luoghi. Reti di città. Rubettino Editore.
- Cattaneo, Carlo, 1858. “La città considerata come principio delle istorie italiane”. Progetto Manuzio, www.liberliber.it: pp. 3-22.
- Ceffa, Luigi, 2011. Dalla Bayard alla Freccia Rossa. 1839-2011 breve storia delle ferrovie in Italia. Lion Press.
- Corbellini, Guido, e Giovanni di Raimondo, 1948. “Ferrovia”. Enciclopedia Italiana, II, XV, www.treccani.it
- Corradini, Enrico, 1904. “La guerra come espressione della modernità”. Il Regno, XIV; pp. 482-485.

- Crozet, Yves, 2016. "Introducing competition in the European rail sector. Insights for a holistic regulatory assessment", in www.itf-oecd.org/sites/.../competition-european-rail-sector.pdf
- De Majo, Silvio, 2006. "Dalla Bayard alla Direttissima. Storia della rivoluzione ferroviaria in Campania. 1839-1927" in Ansante Franco, Marino de Luca, Giovanni Muto (a cura di) *Ferrovie e tranvie in Campania. Dalla Napoli-Portici alla Metropolitana regionale*. Giannini Editore: pp 15-49.
- De Rosa, Giuseppe, 1978. *Il PSI: un partito dalle due anime*. La Civiltà Cattolica, 129/I-3064: pp. 325-339.
- Desmaris, Christian, 2016. "High Speed Rail Competition in Italy. A Major Railway Reform with a "Win-Win Game"?" in *International Transport Forum*, 11. OECD press: pp 1-22
- Dröes, Martijn I., and Piet Rietveld, 2014. "The Effect of Railway Travel on Urban Spatial Structure". *Tinbergen Institute Discussion Paper*, 050/VIII: pp.1-26.
- Fondazione ACI "Filippo Caracciolo", 2009. *L'Automobile: un secolo di evoluzione legislativa, sociale, culturale*. Fondazione ACI "Filippo Caracciolo press.
- Gaeta, Franco, e Pasquale Villani, 1991. *Corso di storia*, vol.3. Principato Editore.
- Giachetti Fantini, Michela, 2016. "La liberalizzazione del trasporto ferroviario: l'esperienza italiana nel contesto europeo". *Federalismi.it*, 5, www.federalismi.it.
- Giuntini, Andrea, 2013. "Le grandi infrastrutture: il sistema delle ferrovie e delle autostrade". *Il contributo italiano alla storia del pensiero – Tecnica*. Voci enciclopediche. www.treccani.it
- Gramsci, Antonio, 1952. *Il Risorgimento*, Einaudi.
- Il Sole 24Ore, 2016. "Mazzoncini (FS): "Alcune ipotesi su Ipo nel piano, ma niente scorpori". *Il Sole 24 ore*, 03/09, www.ilsole24ore.com
- Leuzzi, Vincenzo, 1974. "Trasporti in Italia" in *Italy, Parlamento, Camera dei Deputati, Segretariato Generale. Ambiente e informatica: problemi nuovi della società contemporanea*, Vol 16. <http://sites.google.com/site/profvincenzoleuzzi/home/i-trasporti-in-italia-1974>
- Maggi, Stefano, 2009. *Storia dei trasporti in Italia*. Il Mulino.
- _____, 2011. "I treni e l'unificazione d'Italia: l'epoca delle costruzioni ferroviarie". *TeMA- Territorio Mobilità e Ambiente*, 4,1: pp 7-14.
- _____, 2012. *Le ferrovie*. Il Mulino.
- Menduni, Enrico, 2016. *Andare per treni e stazioni*. Il Mulino.
- Pescosolido, Guido, 2014. *Unità nazionale e sviluppo economico in Italia dal 1750 al 1913*. Edizioni Nuova Cultura.
- Pham, Vinh, 2013. "The Liberalization of Rail Transport in the European Union". *Economics Honors Papers*. Paper, 10. <http://digitalcommons.conncoll.edu/econhp/10>
- Renner, Michael, and Gary Gardner, 2010. *Global Competitiveness in the Rail and Transit Industry*. Worldwatch Institute.

TST, 34, ottobre de 2017: 96-124

- Senes, Giulio, 2004. "Il censimento delle linee ferroviarie dismesse in Italia" in *Ferrovie, territorio e sistema di Greenways*. Isfort: pp. 96-101.
- Sellari, Paolo, 2011. "Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario". *Studi e Ricerche socio-territoriali*, 1: pp. 99-122.
- Shah, Salman, and Anjan V. Thakor, 1987. "Optimal Capital Structure and Project Financing". *Journal of Economic Theory*, 42: pp. 209-243.
- Spirito Pietro, 2016. "Elementi per la costruzione di un modello industriale efficiente per la riorganizzazione industriale e la quotazione in Borsa del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane". *I quaderni di SiPoTra-Società Italiana di Politica dei Trasporti*, 3: pp. 5-19.
- Turri, Eugenio, 1990. *Semiologia del paesaggio italiano*. Longanesi.
- _____, 1998. *Il paesaggio come teatro*. Marsilio.
- Vaschetto, Diego, 2014. *Treni di montagna. Le più belle ferrovie delle Alpi*. Edizioni del Capricorno.
- Wolmar, Christian, 2011. *Sangue e ferro*. EDT.