

Sui binari del progresso

Le Ferrovie dello Stato dal 1905 al 2012

- *Ricostruzione e «miracolo economico (1945-1970)»*
- Stefano Maggi
- *Verso l'automobile: il taglio dei «rami secchi»*



Automotrici anni '50 sulla ferrovia
Palazzolo-Paratico, chiusa nel 1966

Durante la seconda guerra mondiale

- Le Ferrovie dello Stato sostennero un grande sforzo logistico, per lo sfollamento dalle grandi città e per la mancanza dei carburanti petroliferi, che causò il blocco dei rifornimenti stradali.
- All'inizio del conflitto furono disaccantonate più di 500 locomotive a vapore, molte delle quali erano tenute di riserva da dieci anni.

Il Ministero dei Trasporti

- Nel dicembre 1944, dalla soppressione del Ministero delle Comunicazioni nacque il Ministero dei Trasporti.
- Dal maggio 1947 al febbraio 1950 fu ministro Guido Corbellini, già capo del Servizio Trazione delle FS, che seguì il programma per la ricostruzione, in buona parte finanziato con gli aiuti americani del Piano Marshall.
- La ricostruzione delle ferrovie fu veloce.

La ricostruzione

Nella carta
sono mostrate
le ferrovie
ancora
interrotte alla
fine del 1947.



La situazione nel 1950

- Nel 1950 – anno santo che portò a Roma grandi quantità di pellegrini – la media giornaliera dei treni/km aveva raggiunto la media del 1938-39, prima della guerra.
- La percorrenza sugli itinerari principali era stata riportata al livello pre-bellico o addirittura migliorata.
- Per le direttrici e gli impianti più importanti la ricostruzione si concluse nel 1950-51.

Anni '50 in ferrovia

- Nel 1950 fu inaugurata la stazione di Roma Termini, uno dei simboli della ripresa dell'Italia dopo gli anni difficili della ricostruzione.
- Durante il decennio si ebbe poi una fase di assestamento con rifacimenti e sostituzioni di opere d'arte, posa di binari con rotaie di tipo più pesante.
- Nella seconda metà del decennio procedette l'elettificazione o la dieselizzazione di numerose linee.

Il Settebello

- Fu acquisito materiale rotabile, tra cui una nuova generazione di mezzi leggeri inaugurata dall'ETR 300, il famoso «Settebello».
- Entrò in servizio nel 1952, con 160 posti e in grado di viaggiare a una velocità massima di 180 km/h.



Il Settebello rappresentò il simbolo della rinascita dopo la fine della seconda guerra mondiale.

La penuria di risorse

- I programmi di potenziamento delle ferrovie furono limitati e si scontrarono con le esitazioni politiche, e con la titubanza dell'opinione pubblica.
- La situazione pre-bellica era stata ripristinata e che le tariffe non avevano seguito l'ascesa del costo della vita, a beneficio dei ceti meno abbienti.
- I soldi andarono in gran parte alle strade. Nel 1959, per esempio, furono spesi meno di 36 miliardi di lire per ferrovie e ben 238 per lavori stradali.

Il miracolo economico

- Negli anni del “miracolo economico” le infrastrutture del paese furono rimodellate a servizio di una eccezionale crescita della mobilità, dovuta sia agli spostamenti di lavoro che a quelli del tempo libero.
- Furono l’automobile e l’autostrada i simboli della nuova Italia, mentre il treno perdeva quote di traffico e rimaneva a servizio “dei poveri”, pendolari delle grandi metropoli ed emigranti dal Sud al Nord.

Classi di viaggio e cuccette

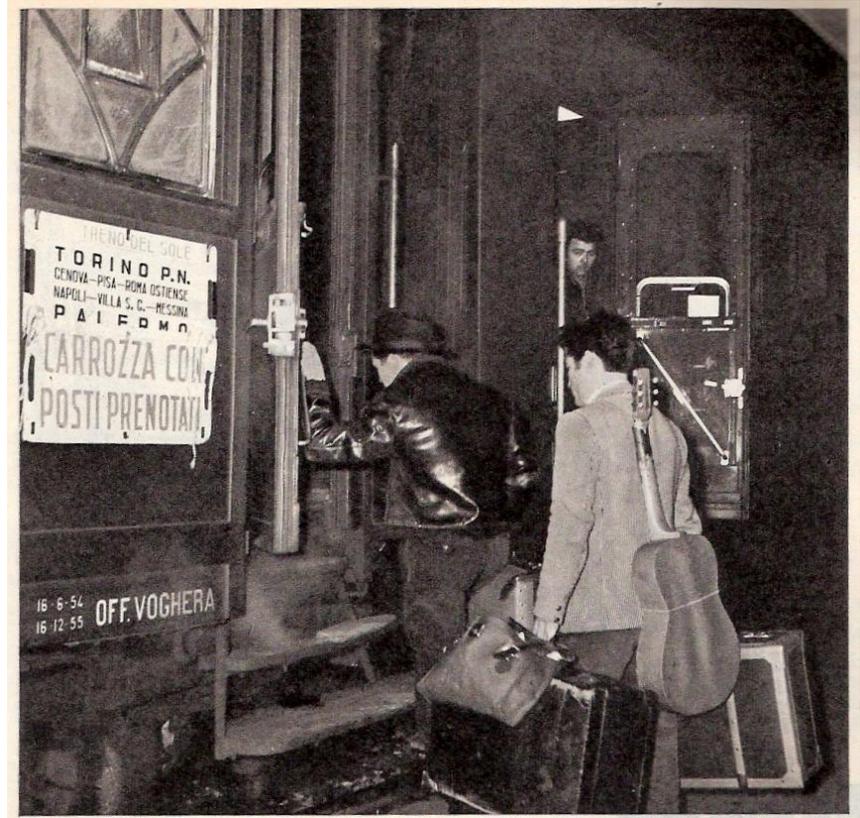
- Nel giugno 1956 le classi di viaggio furono portate da 3 a 2. Si poteva accedere alla 2^a classe pagando lo stesso prezzo della vecchia 3^o classe.
- Nel 1956-57 furono introdotte le carrozze a cuccette per la notte, più economiche delle vetture letto.

Treno ed emigrazione

- Gli emigranti viaggiavano di notte con il “Treno del sole” Torino-Sicilia e con la “Freccia del sud” Milano-Sicilia.
- Il “Treno del sole”, la “Freccia del sud” e i “treni del levante” dalla Puglia, percorrevano tutta la penisola a basse tariffe.
- La ferrovia fu fondamentale per portare la gente dal sud al nord a lavoro nelle industrie.

Il Treno del Sole

- Il “Treno del Sole”, che ogni giorno portava a Torino migliaia di emigranti meridionali, diventò l’emblema di questa situazione.
- Fu istituito nel dicembre 1954, seguendo di poco la “Freccia del Sud”, i due principali direttissimi sud-nord.



Verso l'automobile

- Nel 1956 iniziarono a San Donato Milanese i lavori dell'”Autostrada del Sole”.
- Il progetto di massima fu realizzato da una società costituita da Fiat, Pirelli, Italcementi e Agip e poi offerto all'Anas, per far pagare allo Stato l'onere della costruzione.



L'Autostrada del Sole, di oltre 750 km, fu costruita in soli 8 anni dal 1956 al 1964. Derivò il suo nome dal Treno del Sole.

L'automobile utilitaria

- Nel 1955 la Fiat smise di produrre la Topolino e iniziò la produzione della Fiat 600, l'auto che motorizzò gli Italiani.
- Due anni dopo fu seguita dalla Nuova 500, «automobile sempre più per tutti», come recitava la pubblicità.



La lotta ferro-gomma

- Il ministro di Industria e Commercio Giuseppe Togni, che parlando nel 1951 al 33° salone dell'automobile dichiarò «di essere un convinto assertore della vittoria della strada sulla rotaia».
- Si aveva la percezione che la questione potesse risolversi con la lotta tra i due vettori, senza considerare la necessità di integrarli.
- In Parlamento si trovava un gruppo trasversale ai partiti di «amici dell'automobile».

Da Milano a Roma auto e treno

- Nell'aprile 1961 si svolse una corsa, promossa dal giornale «Quattroruote», simbolo del passaggio dal treno all'automobile nei trasporti sulle lunghe distanze.
- Una Giulietta dell'Alfa Romeo sfidò il Settebello tra Milano e Roma, impiegando, contro le 6 ore e 37 minuti dell'elettrotreno, 5 ore e 59 minuti per raggiungere via Veneto nella capitale.

I dubbi sul futuro della ferrovia

- Non pochi ritenevano finita l'epoca delle ferrovie.
- Autostrada e auto per tutti, ma anche la crescita degli aerei, rendevano dubbiosi sul futuro della ferrovia
- Eppure la Comunità economica europea del 1957 dava spazio alle ferrovie.



I trattati di Roma del 1957 avevano come argomenti principali l'agricoltura e i trasporti. A seguito dei trattati furono istituiti i Trans Europe Express, con automotrici diesel di sola 1^a classe fra alcune maggiori città europee.

La crisi del trasporto merci

- Le merci avevano sempre fornito i maggiori introiti alle ferrovie, che fino a quando erano riuscite a mantenere in equilibrio il loro *budget* avevano contato sul trasporto di materiali più che su quello di persone.
- Il trasporto merci su ferrovia passò dal 24% del 1960, al 16,7% nel 1970 e al 10,5% nel 1980.
- La perdita di quote del traffico merci, quindi, significò per l'azienda FS registrare bilanci con basse entrate che non compensavano le spese.

La diffusione dell'automobile

Anno	Auto- vetture	Camion	Bus	Totale		Moto- veicoli
1946	146.649	137.260	1.706	288.615		106.095
1950	342.021	223.520	11.596	577.137		693.120
1955	861.319	316.783	18.299	1.196.401		2.648.077
1960	1.976.188	429.927	25.056	2.431.171		3.916.783
1964	4.674.644	612.229	32.421	5.319.294		4.639.399

Nel 1969 si superarono i 10 milioni di autoveicoli, arrivando a 20 milioni nel 1981 e a 31 milioni nel 1991, con una densità di auto tra le più alte del mondo: 1,8 abitanti per autoveicolo.

Il taglio dei rami secchi

- La motorizzazione di massa in tanti territori faceva perdere significato al treno.
- Solo il 5% di viaggiatori e merci percorreva le ferrovie secondarie, che venivano bollate continuamente come «rami secchi» da tagliare.
- Cessarono tanti servizi con il conseguente abbandono delle infrastrutture: la rete a scartamento ridotto della Sicilia, il treno per Cortina d'Ampezzo, per Volterra, per Norcia.

In Sicilia

La rete a scartamento ridotto della Sicilia iniziò con la Circumetnea, inaugurata fra il 1895 e il 1898, e la costruzione continuò fino agli anni '30. La chiusura iniziò a metà anni '50 e si concluse nel 1987 con la Castelvetroano-Sciaccà-Ribera.



Da Saline a Volterra

- Aperta nel 1912, la ferrovia a cremagliera da Saline di Volterra a Volterra fu chiusa nel novembre 1958.
- Il servizio fu sostituito con autobus, che impiegavano meno del treno a vapore, ma più di un servizio con automotrici mai attivato.



Da Calalzo a Dobbiaco

Aperta nel 1921,
dopo alcuni tratti
realizzati durante la
prima guerra
mondiale, la ferrovia
Calalzo-Cortina-
Dobbiaco fu chiusa
all'esercizio nel
maggio 1964.



Da Spoleto a Norcia

- Aperta nel novembre 1926, la ferrovia Spoleto-Norcia fu chiusa nel luglio 1968.
- Si trattava di una specie di ferrovia alpina nell'Appennino, su 51 km contava 19 gallerie, e 24 ponti e viadotti.

