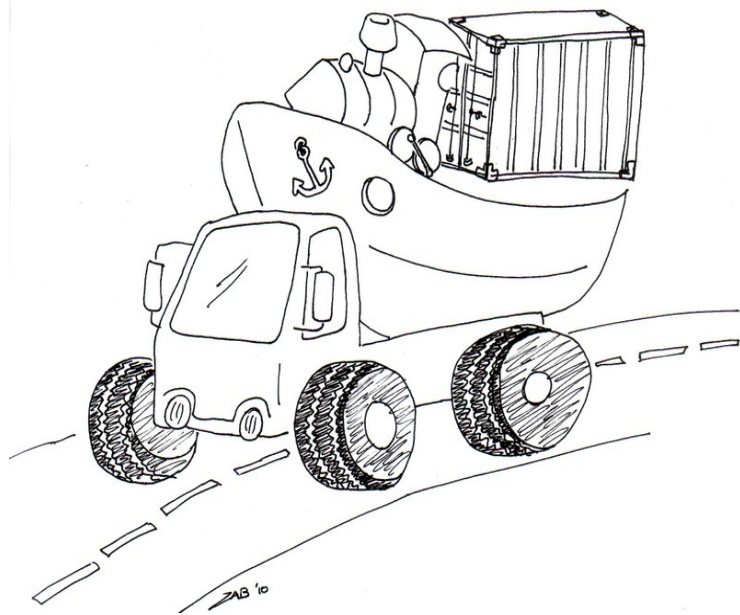


Sui binari del progresso

Le Ferrovie dello Stato dal 1905 al 2012



Vignetta sull' intermodalità, un argomento ricorrente negli anni '70

- *Dalla Direttissima alla privatizzazione (1970-1992)*

Stefano Maggi

- ***Il treno perde «quota»***

La mancata politica dei trasporti

- A partire dagli anni '60, è mancata in Italia un' adeguata programmazione dei trasporti ed è stato lasciato campo libero alla motorizzazione, con un' enorme diffusione di auto e camion, anche a scapito delle esigenze generali dell' economia.
- In questa ottica, negli anni '70, il treno era considerato un mezzo di trasporto superato dal vettore stradale e da conservare soltanto per le sue finalità sociali.

L'intermodalità

- Non riuscì a decollare neppure il trasporto intermodale, di cui si parlò molto tra il 1965 e il 1975, inteso come «integrazione operativa e gestionale fra diversi modi di trasporto (strada-rotaia-mare-vie d'acqua) attraverso il loro impiego in sequenza, mediante unità di carico (i *container*), senza dover ricorrere alla manipolazione delle merci in esse contenute».

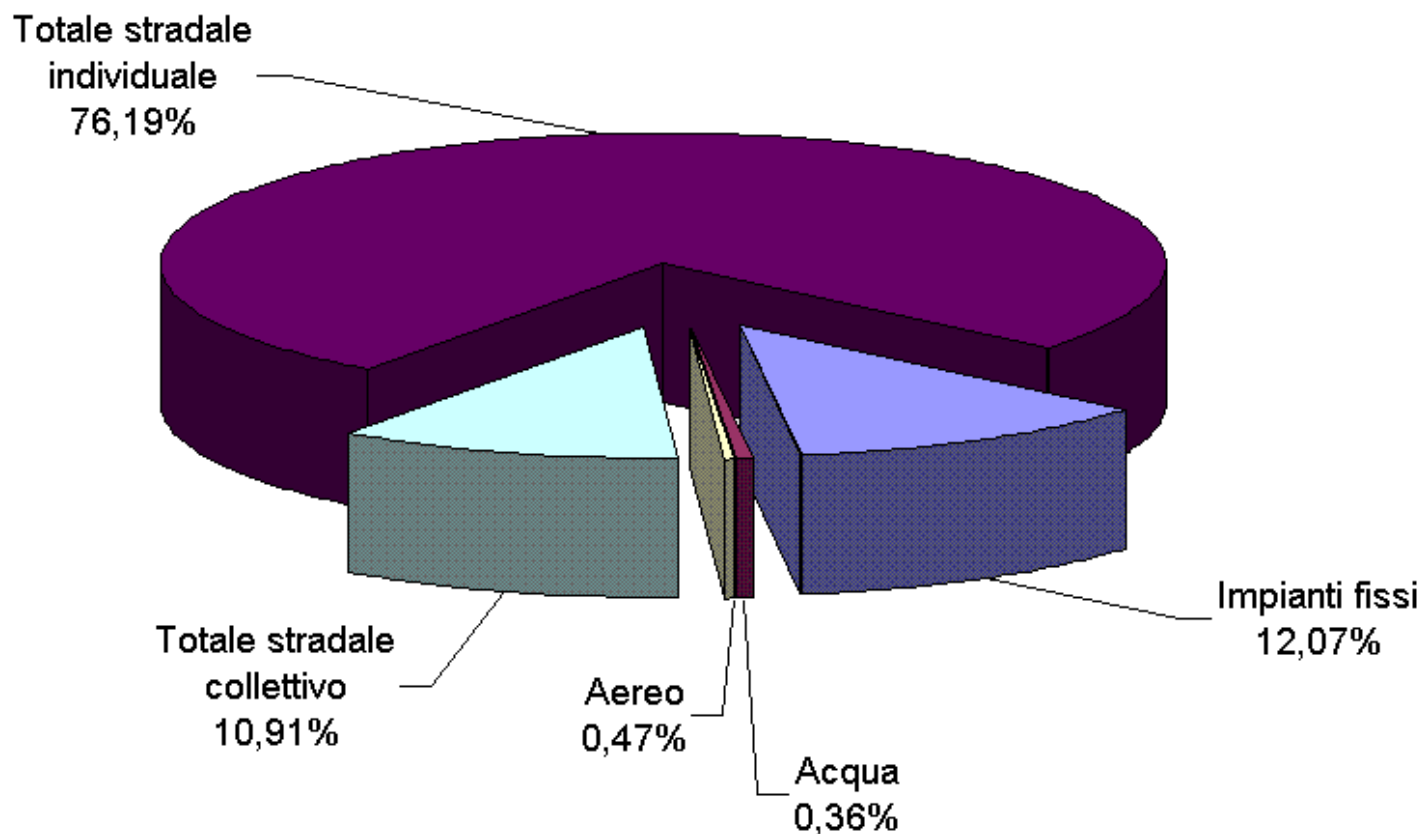
Gli interporti

- Negli anni successivi furono realizzati alcuni centri intermodali, ma i più complessi interporti, ampi luoghi di scambio dei *container* tra mezzi su ferro e mezzi su gomma o via mare, dotati di dogana e scalo ferroviario, arrivarono solo dopo la metà degli anni '80 con le prime infrastrutture di questo tipo inaugurate a Bologna, Padova, Verona, Rivalta Scrivia, Parma e Torino.

Il treno merci

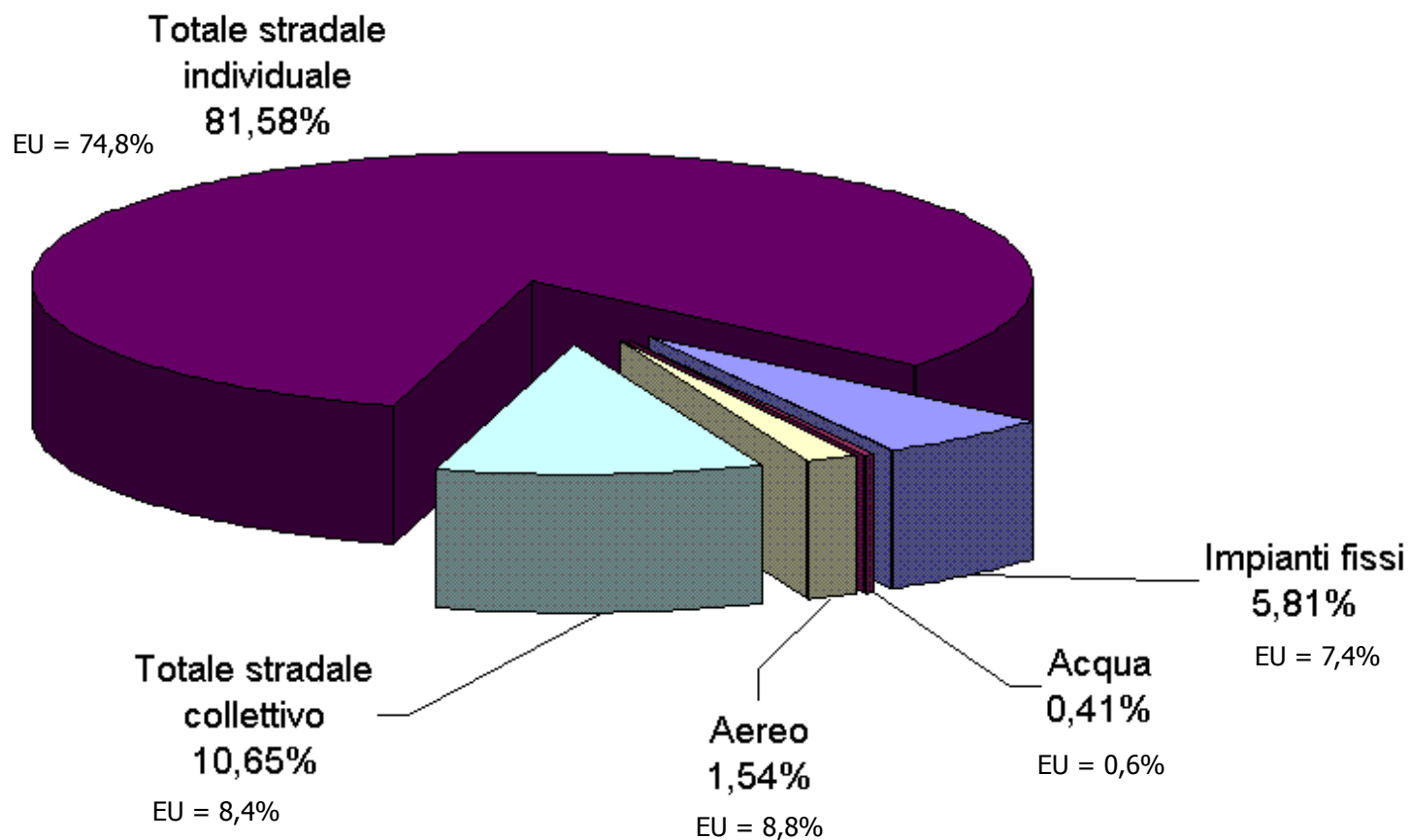
- Nelle ferrovie l'adozione dell'intermodalità determinò la riduzione degli scali: in un paio di decenni si chiusero circa $3/4$ dei 2.200 impianti presenti nei primi anni '70
- Si registrò dunque un forte incremento dei «treni completi» a composizione bloccata, convogli che viaggiavano tra i centri intermodali con percorrenza prevalentemente notturna, non soggetti a manovre intermedie.
- Allo stesso tempo cominciavano a sparire i merci raccoglitori, quelli che manovravano in stazione.

ITALIA - Conto Nazionale Trasporti anno 1970 - modal split PKm



Elaborazione su dati ufficiali di varia fonte (es. ISTAT, CNT, BEN) - F.Strati, 2010

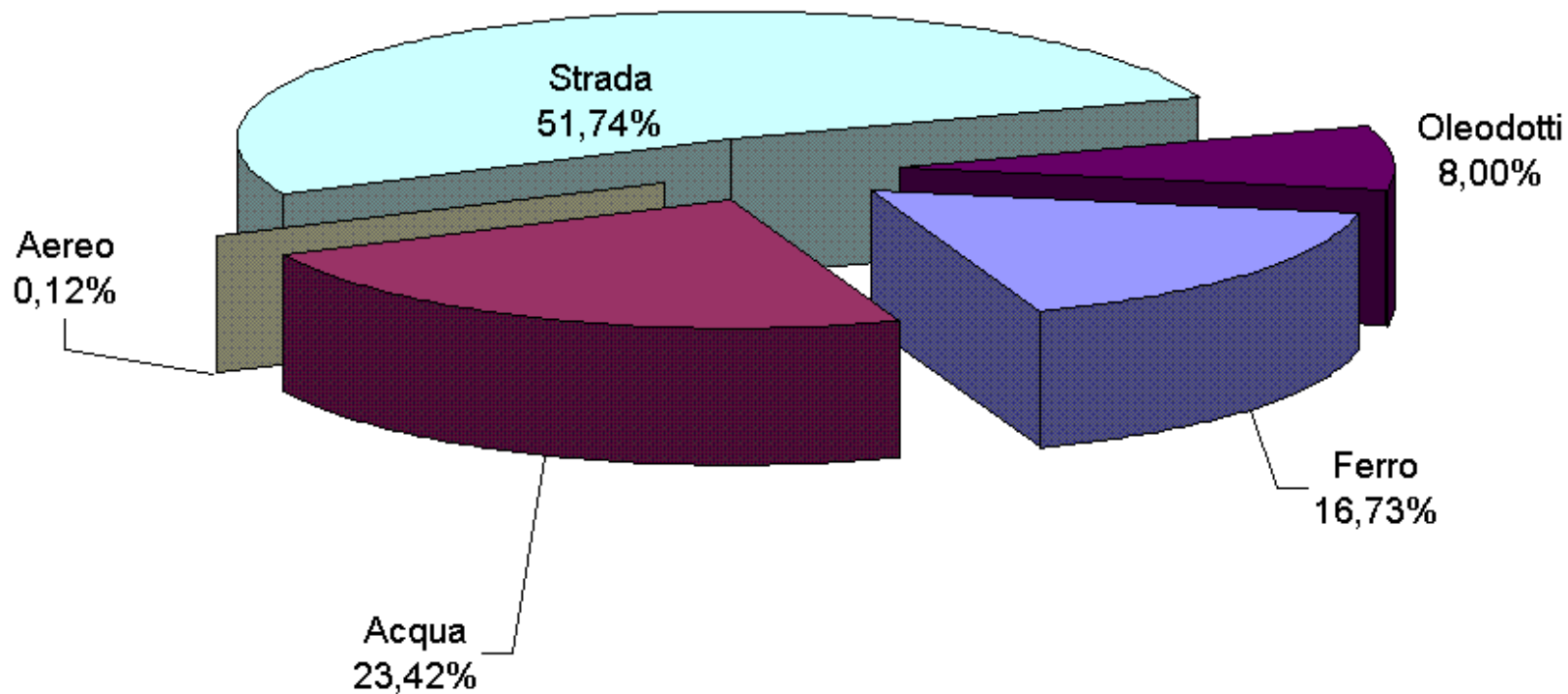
ITALIA - Trasporti anno 2008 - modal split PKm



Elaborazione su dati ufficiali di varia fonte (es. ISTAT, CNT, BEN, EUROSTAT) - F.Strati, 2010.

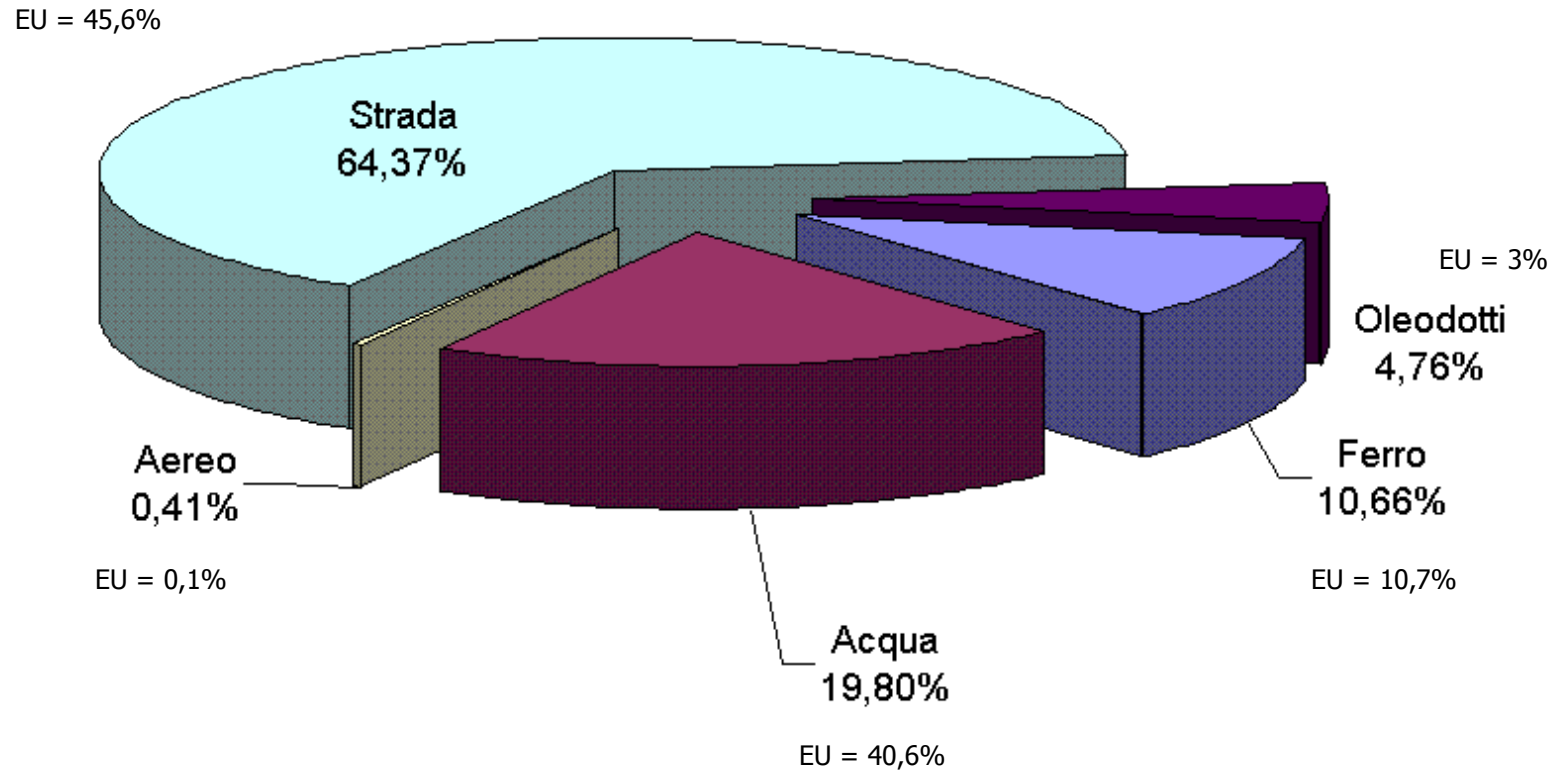
Dati Italia relativi a traffico nazionale con quota traffico internazionale solo per le ferrovie. Dati EU-27 relativi a traffico nazionale e tra i Paesi Membri - anno 2007.

ITALIA - Conto Nazionale Trasporti anno 1970 - modal split tKm



Elaborazione su dati ufficiali di varia fonte (es. ISTAT, CNT, BEN) - F.Strati, 2010

ITALIA - Trasporti anno 2008 - modal split tKm



Elaborazione su dati ufficiali di varia fonte (es. ISTAT, CNT, BEN, EUROSTAT) - F.Strati, 2010.

Dati Italia relativi a traffico nazionale. Dati EU-27 relativi a traffico nazionale e tra i Paesi Membri – anno 2007.

L' invecchiamento tecnologico

- Le ferrovie sembravano invecchiare sempre di più dal punto di vista tecnologico.
- Soltanto sull' elettrificazione i risultati erano consistenti: la rete elettrificata, che nel 1966 costituiva il 49,3% del totale, arrivava nel 1995 al 63,6%.
- Invece le linee a doppio binario - che nel 1966 erano pari al 29,1% - nel 1995 raggiungevano il 37,6%.

La nuova ferrovia Firenze-Roma

- La nuova ferrovia Firenze-Roma venne realizzata per superare il tortuoso percorso ottocentesco, con 97 km di curve sui 316 km di lunghezza, che presentava ampie anse a Fara Sabina, Ficule, Arezzo e Pontassieve.
- La distanza ferroviaria era del 35% superiore allo spazio in linea d'aria tra Roma e Firenze.

La Direttissima

- Il progetto prevedeva il quadruplicamento dell'intero percorso con un sistema di quattro binari integrati
- La ferrovia vecchia e quella nuova venivano collegate tra loro con le interconnessioni, ottenendo la massima potenzialità dell'itinerario ferroviario, da utilizzare non soltanto per i treni veloci viaggiatori ma anche per i servizi merci.

La costruzione

- Il primo tratto Roma-Chiusi fu aperto all' esercizio il 24 febbraio 1977, ma la galleria di Orte fu completata tre anni dopo.
- Nel settembre 1985 la Direttissima» arrivava da Chiusi ad Arezzo, e nel maggio successivo da Firenze a Incisa, mentre il definitivo completamento veniva inserito in orario il 31 maggio 1992, accorciando il precedente tracciato da 316 a 255 km.

Una storia lunga

- Erano stati necessari oltre 20 anni per ultimare la travagliata costruzione della linea, caratterizzata da errori tecnici, aggiustamenti del progetto e ritardi di vario tipo, in parte dovuti al fatto che la ferrovia non era più al centro dell'attenzione.
- Per contro, l'Autostrada del Sole di oltre 750 km era stata ultimata in appena 8 anni.

Il potenziamento della rete

- La programmazione a lungo termine, finalizzata ad agire sulla struttura della rete e a potenziare la capacità di trasporto offerta, fu avviata con la legge 14 agosto 1974 n. 377, che prevedeva un piano di interventi straordinari.
- La successiva legge 12 marzo 1981 n. 17, in attesa dell'elaborazione del nuovo piano poliennale di sviluppo, autorizzò poi l'Azienda FS a realizzare “un programma integrativo” di interventi per un finanziamento complessivo di 12.450 miliardi di lire, aumentato negli anni seguenti, che però non fu in grado di produrre il rilancio del treno.

Le Ferrovie dello Stato a metà anni '80

- I treni rimanevano assai vecchi: a metà anni '80 un quarto dei locomotori elettrici risaliva all'anteguerra, la metà era stata prodotta dal 1940 al 1969 e solo l'ultimo 25% era di costruzione più recente.
- Ben 6 ore e 5' erano necessarie per raggiungere Roma da Milano, con una media commerciale di 100 km/h, un tempo di percorrenza addirittura superiore a quello del 1939, quando il collegamento tra i due centri era compiuto in 5 ore e 38'.

L'azienda autonoma FS

- L' Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, come Direzione Generale del Ministero dei Trasporti, con il passare degli anni veniva ritenuta sempre più inadeguata a operare nel mercato dei trasporti.
- Un mercato che diveniva sempre più concorrenziale, per il fatto che l' automobile aveva lasciato ai margini i mezzi pubblici e per l' aggressiva espansione delle autolinee e delle linee aeree.

La riforma delle FS

- La necessità di riformare la gestione delle ferrovie fu sostenuta soprattutto a partire da metà anni '70, quando le spinte verso il rinnovamento si fecero pressanti .
- La riforma fu voluta con forza dalle organizzazioni sindacali, interessate a “sganciare” i ferrovieri dal pubblico impiego per ottenere stipendi più alti.

L'ente Ferrovie dello Stato

- Dopo diversi progetti di legge, accompagnati dalla nomina di varie commissioni incaricate di elaborare proposte per la riforma dell' Azienda autonoma, il 17 maggio 1985, 80 anni dopo la nazionalizzazione, venne approvata la legge n. 210.
- Si costituiva l' Ente Ferrovie dello Stato, un ente pubblico economico dotato di personalità giuridica e autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria.

Ferrovie e pubblica amministrazione

- Come nel 1905 la costituzione dell'azienda autonoma FS era stata fondamentale per la pubblica amministrazione, così nel 1985 la creazione dell'Ente Ferrovie dello Stato rappresentò una riforma di grande significato, aprendo la strada alle privatizzazioni.
- Si trattava della più grande azienda italiana, per numero di lavoratori, per giro d'affari annuo, per patrimonio immobiliare.

Problemi giudiziari

- L'Ente Ferrovie dello Stato si trovò ben presto al centro di scandali, con l'intervento della magistratura.
- La questione che più ebbe eco nell'opinione pubblica fu l'affare delle “lenzuola d'oro”, emerso nel novembre 1988 a tre anni dalla legge di riforma delle Ferrovie dello Stato, che consisteva nell'acquisto da parte delle FS di lenzuola per cuccette a prezzi troppo elevati.

La spinta alla privatizzazione

- All' inizio degli anni '90, vista la necessità di diminuire il deficit del bilancio pubblico per entrare nell' Unione Europea, venne decisa la privatizzazione delle grandi imprese pubbliche.
- Nel luglio 1992 un decreto convertì in società per azioni alcuni enti pubblici economici, come l' IRI, l' ENI, l' INA, ENEL e stabilì che il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) potesse deliberare la trasformazione in s.p.a. di ulteriori “enti pubblici economici, qualunque sia il loro settore di attività”, senza altri interventi legislativi.

La trasformazione in S.p.A.

- Fu questa cornice giuridica che consentì di procedere ulteriormente verso la privatizzazione delle Ferrovie dello Stato, con l' esigenza di rendere l' ente più autonomo dai vincoli e dalle interferenze politiche che erano rimaste presenti dopo la legge 210/85, in modo da poter operare liberamente sul mercato.
- Nella seduta del 12 agosto 1992 il CIPE deliberò la trasformazione dell' Ente FS in società per azioni, incaricando il Ministro dei Trasporti di definire i contenuti delle concessioni da intestare alla nuova società.

Società di trasporti e servizi per azioni

- Il 22 dicembre 1992 si teneva la prima assemblea della Società, che deliberava l' approvazione dello statuto della s.p.a. con denominazione “Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni” .
- Intanto si erano avuti alcuni progressi dal punto di vista tecnico. Nell' aprile 1989 veniva presentato ufficialmente l' ETR 500, il treno italiano ad alta velocità, senza la cassa oscillante del “Pendolino” , il quale copriva il tragitto da Milano a Roma in 3 ore e 58' .