

Sui binari del progresso

Le Ferrovie dello Stato dal 1905 al 2012



Stefano Maggi

Rinascimento ferroviario

I progetti di “alta velocità”

- Per inserirsi nella rete europea e per rilanciare il treno, a fine anni '80 si propose sulle maggiori direttrici Torino-Venezia e Milano-Napoli (la cosiddetta «T» italiana), nonché Genova-Milano, il progetto infrastrutturale delle ferrovie ad «alta velocità»: 300 km/h.
- Con questo progetto, si adottò il modello francese, cioè ferrovie il più possibile rapide, caratterizzate da pochissime fermate ed esclusivamente per treni viaggiatori, escludendo di fatto il traffico merci.

La TAV

- Il progetto ebbe un lungo periodo di gestazione, e numerosi avversari convinti della necessità di un miglioramento complessivo della rete, al posto della realizzazione di poche linee e treni “bandiera”.
- Nel 1991 veniva fondata la società Tav, acronimo di «Treno alta velocità», con un capitale sociale di 100 miliardi di lire, versato in parte dalle Fs (45%) e in parte maggioritaria da istituti bancari, società finanziarie e compagnie assicurative.
- Nel 1998 il capitale passava interamente a FS.

Iniziano i lavori

- Partiti i lavori nel 1994, le opere venivano ostacolate da pressioni politiche a livello nazionale, da tante proteste a livello locale, e inoltre da difficili vicende giudiziarie per varie infiltrazioni criminali, dato che l'«alta velocità» costituiva di gran lunga il maggiore investimento di fine secolo.
- Le proteste locali contro l'«alta velocità» erano già allora molto forti. La sindrome Nimby (*not in my backyard*), con il significato di accettare le grandi opere purché non passino nel «mio giardino», trovò fin dall'inizio applicazione contro le nuove ferrovie.

Nuove ferrovie europee

- Nel 1993 fu approvato a livello europeo il «Piano Delors» sulla crescita, la competitività e l'occupazione.
- Furono individuati 34 progetti, classificati in tre gruppi a seconda del loro grado di maturità.
- Per il primo gruppo si trattava in maggioranza di progetti ferroviari, che interessavano l'88% dell'investimento a medio termine.
- Tra i progetti di ferrovie classificati prioritari, vi erano due riguardanti l'Italia: l'asse ferroviario del Brennero e la linea ad «alta velocità» Lione-Torino, cui si aggiungeva poi l'asse Genova-Basilea-Rotterdam/Anversa.

Le grandi gallerie

- Sia per la linea Lione-Torino che per l'asse del Brennero, si prevedeva la realizzazione di gallerie sotto le Alpi di oltre 50 km, con un risultato finale di alta capacità di trasporto e di tempi di percorrenza dimezzati.
- Veniva finalmente affrontata la questione della diversa alimentazione elettrica, prevedendo per le nuove linee ad «alta velocità», sia interne che internazionali, una tensione uniforme di 25.000 volt a corrente alternata.

La situazione nel 2000

- Fotografando la situazione all'anno 2000, si può dire che il «rinascimento ferroviario» aveva prodotto risultati ben visibili, sebbene ancora parziali: circolavano sulle principali rotte numerosi treni ad «alta velocità», sia i «Pendolini» che gli Etr 500, ma mancavano ancora i binari dove farli correre.
- Era in esercizio soltanto la Firenze-Roma con «limite» di velocità a 250 km/h, mentre procedevano i lavori sulla Roma-Napoli di 204 km con 36 km di gallerie e 38 km di ponti e viadotti, già realizzata al 75%.

La situazione nel 2000

- Era stato inoltre costruito il 38% delle opere nell'Appennino tra Firenze e Bologna, linea avveniristica progettata con un percorso di 79 km via Mugello, 73 dei quali in galleria, con un tempo di percorrenza di 35 minuti contro i 55 minuti della vecchia «direttissima» via Prato-Vernio-San Benedetto Sambro di 97 km.
- Si prevedeva poi l'inizio a breve dei lavori sulla Torino-Milano di 124 km e sulla Milano-Bologna di 182 km.
- Più indietro risultavano invece le procedure della Milano-Venezia e della Milano-Genova, mentre qualche cantiere era già aperto per il potenziamento dei nodi di Torino, Milano, Roma e Napoli, e si stavano preparando gli studi per l'attraversamento di Bologna e Firenze.

I nodi urbani

- Del «rinascimento ferroviario» facevano parte a pieno titolo gli interventi nei principali nodi, per fine di creare ferrovie «passanti» sotto le città e servizi di tipo metropolitano con i treni pendolari, sul modello dei convogli circolanti nelle periferie di metropoli come Parigi o Londra.
- In Italia, pur avendo in molti centri un'ottima penetrazione dei binari, si era sempre trascurato questo importante settore, a parte il caso di Napoli, con la ferrovia sotterranea del 1925.
- Il «passante» di Milano è stato aperto a tratti fra il 1997 e il 2008.

La fine del capo stazione



- Intanto procedeva l'automazione del movimento ferroviario, con nuove tecnologie per il «controllo remoto» di scambi e segnali, che consentivano di ridurre il personale.
- Il telecomando da un solo posto centrale di tutti gli scambi e segnali di una ferrovia determinava in gran parte delle linee la fine della figura «romantica» del capo stazione.

Le stazioni impresenziate

- La fine del capo stazione significava l'«impresenziamento» delle stazioni, che da attive oasi fiorite in mezzo a paesi e cittadine si trasformavano in edifici abbandonati e preda dei vandali.
- In questo epilogo pesava pure la chiusura delle biglietterie, e l'abolizione dai primi anni '90 del trasporto merci «a collettame» sui bagagliai.
- Mentre in precedenza era possibile andare in qualsiasi stazione a consegnare pacchi e merci da spedire ad altre stazioni, tutto questo servizio capillare, che aveva messo in relazione gli Italiani fin dagli albori della ferrovia, veniva di colpo eliminato perché considerato anti-economico.

La stazione centro commerciale



- Soltanto nelle maggiori stazioni, a partire da Roma Termini e Milano Centrale, si avviava l'opera di valorizzazione degli spazi ferroviari, riqualificando gli edifici da trasformare in grandi centri commerciali.

Le nuove stazioni Alta velocità



- Con le nuove fermate dell'alta velocità, iniziava una nuova storia della stazione, tornata a essere una sorta di «monumento cittadino», come nel periodo fra Otto e Novecento.
- Per la progettazione di queste grandi infrastrutture, situate a Napoli Afragola, Firenze Belfiore, Roma Tiburtina e Torino Porta Susa, le Fs promuovevano concorsi internazionali.

La crisi degli “espressi”



- Da qualche anno il servizio dei treni notte è calato drasticamente e non solo per i voli “low cost”, ma anche per i bus sud-nord e per la mancata percezione di sicurezza a bordo dei treni.
- Nel giugno 2007 spariva il «Treno dell’Etna» da Torino per Palermo e Siracusa; nel marzo 2010 spariva la «Freccia del Sud», il composito treno le cui vetture da Milano raggiungevano Reggio Calabria, Siracusa e Agrigento. Nel dicembre 2011 terminava il servizio dopo 57 anni il «Treno del Sole» da Torino per Palermo e Siracusa.

Infrastruttura e servizio

- Nella complessità del processo di privatizzazione si inseriva, da fine anni '90, una nuova difficile sfida, quella della liberalizzazione, che per quanto riguarda le Fs portava la divisione della vecchia azienda unitaria tra gestore dell'infrastruttura e gestore del servizio, attuata nel maggio 1999.
- L'anno dopo nascevano due società a tale scopo preposte: Rete ferroviaria italiana (Rfi) per i binari e le stazioni (infrastruttura), e Trenitalia per i convogli (servizio), mentre il vecchio nome Ferrovie dello Stato veniva conservato per la sola società capogruppo.

Il gruppo Ferrovie dello Stato

- Le FS controllavano anche numerose altre imprese, tra le quali l'Italferr per la progettazione, la Sogin-Sita per i trasporti automobilistici.
- Due società del gruppo Ferrovie dello Stato, «Grandi Stazioni» per gli scali maggiori e «Centostazioni» per quelli medi, erano incaricate della valorizzazione commerciale delle stazioni ferroviarie.

I traghetti



- Bluvia rappresentava la divisione navigazione di Rfi per i traghetti ex Fs, costituita nel 2002 e inclusa nel gestore dell'infrastruttura poiché necessaria a garantire la continuità territoriale fra Sicilia e continente.
- Nel giugno 2012 entrava in funzione Blufferries, con lo scopo di portare auto e passeggeri come vettore di mercato.

La liberalizzazione merci

- La liberalizzazione delle ferrovie italiane si rivelava assai difficile da attuare, ma nel trasporto merci la quota di mercato detenuta dalle nuove imprese ferroviarie dimostrava una forte crescita, salendo dal 4,3% del traffico merci su ferro nel 2003, all'11,7% nel 2006 al 33,8% nel 2011.
- Il problema di queste percentuali stava tuttavia nella riduzione complessiva del trasporto su ferro, passato da 25.053 milioni di tonnellate-km nel 2000 a 22.761 milioni di tonnellate nel 2005, per fermarsi a 18.240 milioni di tonnellate, dato stimato nel 2011.

La liberalizzazione viaggiatori



- Arenaways fu fondata nel 2006 da Giuseppe Arena, con lo scopo di svolgere un servizio passeggeri sull'anello Milano-Novara-Torino-Alessandria-Milano.
- Il nuovo treno avviava il servizio il 15 novembre 2010 con soste imposte soltanto a Milano e Torino.

Italo treno



- Nel 2007 arrivava l'annuncio dell'acquisto di treni veloci da parte di una società denominata Nuovo trasporto viaggiatori (Ntv).
- Il 28 aprile 2012, Ntv ha iniziato l'attività commerciale fra Milano Porta Garibaldi e Napoli Centrale, con soste a Bologna, Firenze e Roma Tiburtina.