

Inquadramento storico del trasporto in Italia

Stefano Maggi
Università di Siena

Docente di

- *Storia delle comunicazioni*
- *Storia del territorio e dello sviluppo locale*



Trasporti e Risorgimento nazionale

1830-1860

- Abolizione dei dazi, libertà del commercio, circolazione del pensiero furono associati durante il Risorgimento all'idea di nazione italiana, trovando la realizzazione “fisica” nelle strade, nei canali e nelle ferrovie, che univano i diversi Stati in cui era divisa la penisola.
- In Italia lo sviluppo dei trasporti ebbe dunque significati ideali, perché arrivò con il Risorgimento nazionale in un paese arretrato dal punto di vista economico.

L'isolamento del territorio nel XIX secolo

- Simbolo dell'ampio isolamento dell'epoca era il nome di alcune regioni usato al plurale, come le Puglie, le Calabrie, gli Abruzzi. Intere aree risultavano pressoché sconosciute perché poco accessibili, soprattutto al sud, ma anche al nord se si trovavano lontane dai percorsi delle strade postali.
- Le strade con le stazioni di posta erano state realizzate dalla seconda metà del 1700, e avevano favorito l'espansione del *grand tour*, il viaggio all'estero dei ceti colti, che toccava anche le capitali italiane come tappa fondamentale.

Il mare come simbolo di unità

- La conquista al Regno d'Italia della parte meridionale della penisola fu realizzata a bordo dei piroscafi della compagnia navale di Genova, fondata da Raffaele Rubattino.
- Sui piroscafi Rubattino viaggiarono i Mille per raggiungere la Sicilia da Quarto di Genova nel maggio 1860 con le navi Lombardo e Piemonte.



Quadro che raffigura lo sbarco dei Mille in Calabria.

In piroscampo da sud a nord

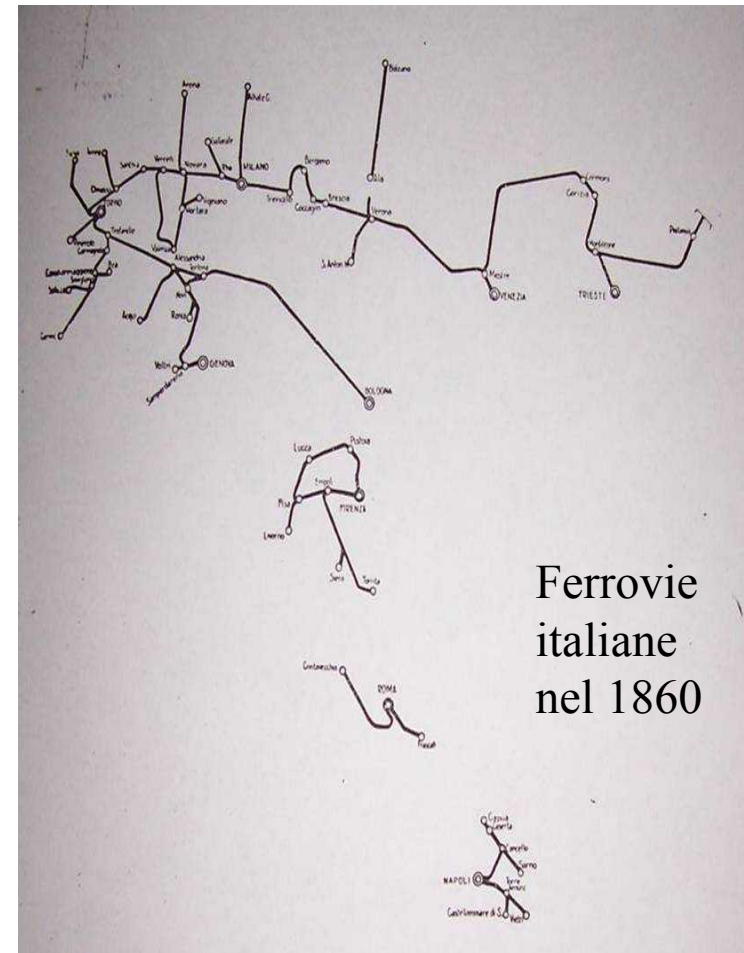
- I primi collegamenti fra nord e sud vennero assicurati con linee di navi a vapore. Mancando le ferrovie, il cabotaggio lungo le coste rappresentava l'unico potenziale servizio di trasporto nazionale. Le linee di navigazione vennero affidate a tre grandi compagnie nell'aprile 1862:
 - la Rubattino di Genova;
 - la Accossato e Peirano di Genova;
 - la Florio di Palermo.

La rivoluzione dei trasporti

- Dopo l'unificazione si viaggiò per la penisola a piedi, con le diligence, con i treni, e gli Italiani del nord scoprirono il meridione, ma trovarono amare sorprese in una società decisamente meno evoluta di quella settentrionale e nel brigantaggio.
- Al sud mancavano quasi del tutto le strade, tanto che una delle necessità primarie fu quella di trasformare le “mulattiere” in “carreggiabili”, non solo nel Mezzogiorno, ma anche nelle zone montuose del centro-nord.

Le costruzioni ferroviarie

- Gli sforzi dei governi post-unitari si concentrarono soprattutto sulle ferrovie, poiché i treni erano ritenuti indispensabili per mettere in comunicazione gli Italiani.
- Come la scuola doveva servire a insegnare la lingua italiana, così i treni dovevano garantire i necessari contatti per dare la percezione di un paese unito, non solo dalla conquista militare.



Lunghezza reti ferroviarie

Anno	Regno Unito	Francia	Germania	Italia	Spagna	Belgio
1830	157	31	-	-	-	-
1840	2.390	410	469	20	-	334
1850	9.797	2.915	5.856	620	28	854
1860	14.603	9.167	11.089	2.404	1.885	1.729
1870	21.558	15.544	18.876	6.429	5.454	2.897
1880	25.060	23.089	33.838	9.290	7.491	4.112
1890	27.827	33.280	42.869	13.629	10.163	4.526
1900	30.079	38.109	51.678	16.429	13.205	4.562

Fonte: B.R. Mitchell, International Historical Statistics. Europe 1750-1993, New York, 1998, pp. 673-677.

Ferrovie e commercio

- Negli anni '70 si fecero sentire i primi benefici delle ferrovie per il commercio interno. Dal 1872 al 1880, con un'estensione della rete ferroviaria del 29%, si ebbe un incremento del 64% di merci trasportate.
- Le riduzioni delle tariffe ferroviarie consentirono la circolazione a lunga distanza di derrate alimentari e di prodotti agricoli trasformati.

Ferrovie e industria

- Locomotive e vagoni furono in gran parte importati dall'estero.
- Rilevante fu l'impulso industriale dovuto all'indotto ferroviario: imprese che tagliavano e lavoravano legname, vetrerie, fabbriche di laterizi, fabbriche meccaniche per la produzione di pezzi di ricambio.
- Inoltre, le officine ferroviarie per la riparazione dei rotabili portarono la nascita di un'industria meccanica moderna, indipendente dagli arsenali militari.

Tempo ferroviario e orario nazionale

- In un orario ferroviario del 1862 si legge:

Gli orologi delle ferrovie del Governo, della Vittorio Emanuele, della Lombardia e dell'Italia Centrale e quelli delle ferrovie Romane sono regolati al tempo medio di Torino; quelli delle linee Venete al tempo medio di Verona, in ritardo sul primo di 13 minuti; quelli delle ferrovie Livornesi al tempo medio di Firenze, in ritardo di 15 minuti sopra quello di Torino.

Ferrovie e territorio

- I tracciati ferroviari lungo le coste e lungo le vallate dei fiumi attirarono i residenti dei centri medioevali d'altura, e vennero costruiti nuovi insediamenti attorno alle stazioni.
- Si verificò quindi la scissione dei paesi: i borghi di collina o di montagna mantennero di solito un primato amministrativo, mentre i nuovi villaggi di fondovalle, i cosiddetti “paesi scalo”, si sviluppavano a livello mercantile e manifatturiero.

Le tramvie extraurbane

- Le tramvie extraurbane si estesero in Italia per le caratteristiche demografiche del paese, densamente popolato e con un intenso interscambio tra centri vicini.
- A Milano e Torino, dove avevano l'estensione maggiore, le tramvie servirono a trasportare i primi lavoratori pendolari.



Tra privato e pubblico

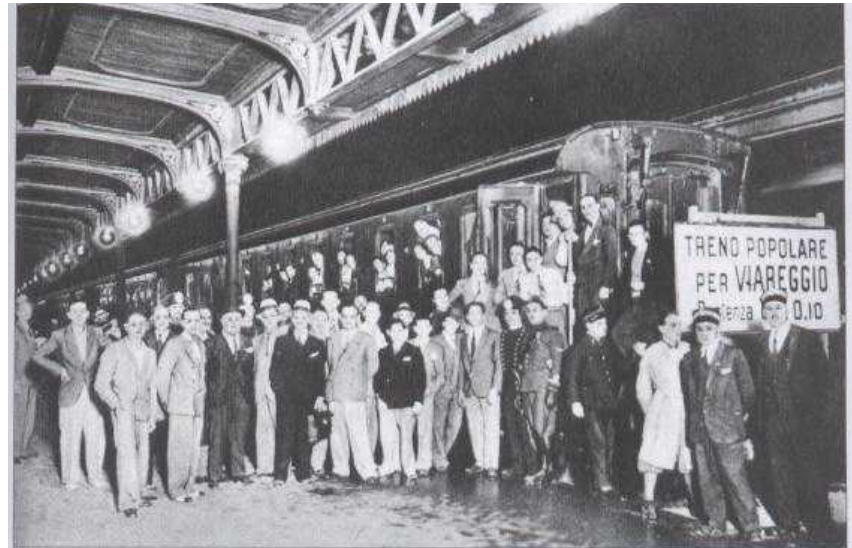
- Lo Stato italiano affidò il settore dei trasporti a privati, società ferroviarie e navali che esercitavano il servizio, sotto il controllo di uffici del Ministero dei Lavori Pubblici.
- La funzione di controllo era difficile e vi furono numerosi fallimenti, che costrinsero lo Stato a continui salvataggi.
- Si realizzò quindi una gestione diretta dei treni attraverso l'azienda delle Ferrovie dello Stato nel 1905.



Orario dei trasporti - 1927.

Ferrovie e turismo

- Fin dagli anni 1870 furono emessi speciali biglietti turistici.
- I “treni popolari”, istituiti nel 1931, con biglietti scontati fino all’80% sulla tariffa normale, permisero a migliaia di persone di raggiungere le località di villeggiatura.



Un treno popolare in partenza da Roma per Viareggio.

Benzina e gomma: la nascita dell'automobile

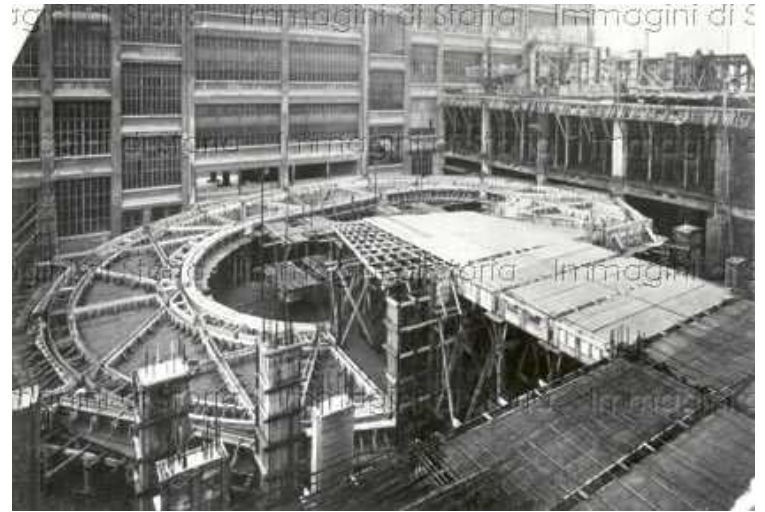
- L'automobile nasceva negli anni '90 dell'Ottocento come un “giocattolo” per appassionati e come veicolo per le competizioni sportive.
- Numerose fabbriche vennero aperte in Italia, tra cui la Fabbrica Italiana Automobili Torino (1899).



Un'automobile delle origini, diretta derivazione delle carrozze a cavalli.

Strade e autoveicoli

- Nel 1922 fu aperto il grande stabilimento di Torino Lingotto, che segnò anche simbolicamente il trapasso verso l'auto.
- La prima autostrada, la Milano-Laghi, lunga 84 km, venne ultimata nel settembre 1925.



Costruzione dello stabilimento a Torino Lingotto.

L'azienda della strada

- Nel 1928 venne costituita l'Azienda autonoma statale della strada, alla quale fu affidata la gestione di 137 strade maggiori, il cui nome fu ripreso dalle strade romane (es. Aurelia, Cassia, Flaminia).



Cippo chilometrico sulla strada statale n. 16 "Adriatica".

La bicicletta

- Nel ventennio fascista, i lavoratori delle grandi pianure settentrionali e delle colline toscane cominciarono a usare sempre di più la bicicletta, che divenne un mezzo per tutti.
- Nel 1933 si contavano in Italia quasi tre milioni e mezzo di biciclette contro 293.000 autoveicoli e 125.000 motocicli.



Reclame della fabbrica Legnano, che montava pneumatici Pirelli, la maggiore industria italiana di produzione della gomma.

1
9
3
3

Compartimento	Autoveicoli	Motocicli	Velocipedi	Veicoli a trazione animale
Piemonte	38.448	20.411	539.789	85.903
Liguria	15.715	4.379	62.584	11.898
Lombardia	66.463	26.911	949.117	135.740
Venezia Tridentina	3.896	2.759	39.489	3.802
Veneto	24.984	12.993	503.284	77.639
Venezia Giulia e Zara	6.129	2.817	44.222	18.039
Emilia	30.162	16.669	701.211	111.727
Toscana	21.974	11.318	271.033	48.362
Marche	7.390	5.466	73.461	31.680
Umbria	3.898	2.654	31.061	10.322
Lazio	28.479	7.797	68.346	21.404
Abruzzi e Molise	4.617	1.429	20.267	13.156
Campania	13.170	2.450	11.508	18.441
Puglie	7.607	2.253	64.726	63.007
Lucania	862	202	1.933	3.426
Calabrie	3.794	949	8.876	12.186
Sicilia	13.173	3.079	34.938	42.834
Sardegna	2.835	830	17.922	13.418
<i>Totale</i>	<i>293.596</i>	<i>125.366</i>	<i>3.443.767</i>	<i>722.984</i>

Il ciclismo sport nazionale

- Le vittorie al Giro d'Italia di Girardengo, Brunero e Binda fecero assumere al ciclismo una grande popolarità.
- L'apice fu raggiunto nella seconda metà degli anni '40 con la competizione tra Bartali e Coppi.



Coppi e Bartali si scambiano la borraccia.

Il paese dell'automobile

- Per tutti gli anni '40 i politici continuarono a dichiarare la preminenza del treno per i movimenti merci e viaggiatori, poi in breve tempo cambiarono idea.
- La mentalità favorevole alla “macchina” fu dimostrata, per esempio, dal 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 ebbe cioè la percezione che la questione potesse risolversi con la lotta tra i due vettori, senza considerare la necessità di integrarli.

Le automobili utilitarie

- In Italia la diffusione delle utilitarie e la costruzione delle autostrade fu contemporanea alla nascita del consumismo.
- Nel 1955 nacque la Fiat 600 e nel 1957 la Fiat 500.



Fiat 500

La diffusione dell'automobile

- 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.

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 1999 gli autoveicoli erano saliti a 35,3 milioni, nel 2003 a 37,8 milioni. Nel 2008 si contavano 42,1 milioni di autoveicoli e 5,8 milioni di motocicli.

Verso la mobilità individuale

- Dagli anni 1950 vi è stato un cambiamento nel “focus” della mobilità.
- A partire dall’inizio del Novecento, lo Stato e gli enti locali avevano garantito rispettivamente il servizio di trasporto nazionale e territoriale.
- Ora si tendeva invece a garantire la costruzione di infrastrutture, sulle quali i cittadini potevano spostarsi con la propria automobile.
- In questa situazione di assoluto predominio della mobilità privata, il trasporto pubblico è diventato residuale, fino a scendere a percentuali medie di utilizzo da parte dei cittadini del 10% circa.

La costruzione di nuove strade

- Dagli anni '50, l'80% delle risorse destinate alle nuove infrastrutture fu assorbito dalle strade, per la spinta dei gruppi interessati a diffondere la circolazione automobilistica.
- Il progetto per l'asse portante, l'Autostrada del Sole Milano-Napoli, fu elaborato dalla Fiat, dalla Pirelli, dall'Agip e dall'Italcementi, che lo cedettero “gratuitamente” allo Stato, affinché ne pagasse la realizzazione.

L'Autostrada del Sole

- Nel luglio 1959 venne inaugurata la Milano-Bologna, tronco iniziale dell'Autostrada del Sole, che fu completata il 4 ottobre 1964, lunga 750 km da Milano a Napoli.



Dal Treno del Sole all'Autostrada del Sole



Cartello del
“direttissimo”
Torino-Palermo,
simbolo
dell’emigrazione
dal sud al nord nel
periodo del
“miracolo
economico”.

Sfasamento infrastrutturale

- Nell'ambito delle infrastrutture, si è spesso verificato uno sfasamento temporale fra la lenta progettazione, e i veloci progressi tecnici ed economici.
- Costruzione di ferrovie secondarie negli anni 1920-30, mancata realizzazione delle metropolitane dagli anni '50, costruzione oggi di varianti alle strade.

Le metropolitane in città

- La più visibile mancanza di investimenti nel trasporto pubblico si vede riguardo alle metropolitane, realizzate in ritardo e tuttora del tutto insufficienti. La prima metropolitana in Italia fu aperta a Roma nel 1955, mentre nel 1964 veniva aperto il primo tratto a Milano.



Metropolitana di Milano, dove sono attualmente in esercizio tre linee.



I grandi corridoi nazionali

- Alla fine degli anni '70, sulla grande viabilità stradale transitava ormai l'80% delle merci, con una quantità imponente di camion, che fornivano il servizio porta a porta mai realizzato dai treni, consentendo agli insediamenti industriali di abbandonare la caratteristica estensione per poli e di estendersi nel territorio.



Trasporti a rete?

- Dai primi anni del Novecento, emerse la necessità di creare reti composte insieme da più vettori, cioè il tema del coordinamento, mai risolto fino ai giorni nostri.
- Eredità del mancato coordinamento, sono i servizi di bus, treno, nave, che viaggiano tuttora, in buona parte, senza coordinamento l'uno con l'altro.



Dal commissariato per le strade ferrate alle agenzie

- Gli uffici pubblici preposti al controllo del servizio erogato dalle società di trasporto sono sempre sembrati molto deboli di fronte alle pressioni private e non in grado di assolvere i loro incarichi.
- Le imprese hanno finito per imporre il loro volere a scapito dell'efficienza e dell'utilità per gli utenti.
- Le Agenzie per la mobilità potrebbero essere assai utili per un governo del trasporto ai vari livelli territoriali.

Sindacato e politica dei trasporti

- Nei trasporti, è sempre stato molto forte il sindacato, delle organizzazioni CGIL, CISL, UIL e delle organizzazioni autonome.
- Fin dagli anni '80, i lavoratori dei trasporti sono stati riuniti in organizzazioni uniche per ferrovieri, tranvieri, addetti ai porti, camionisti, gente di mare e gente dell'aria.
- Non si è invece adottata un'organica politica di *network* dei trasporti e i pochi programmi posti in essere, come il piano autostradale del 1955, il piano decennale per le ferrovie del 1962 e i successivi piani della viabilità, dei porti e degli aeroporti si sono attuati con una pianificazione settoriale.

Il governo della mobilità

- È mancato in Italia un governo della mobilità che evitasse le duplicazioni di servizi nel settore viaggiatori, e gli sprechi causati per le merci dall'eccessivo movimento su camion, che pur garantendo maggiore flessibilità e puntualità ha un costo molto più alto del treno.
- Alla base di tali sprechi, vi è stata la mancanza di un ragionamento sul sistema di trasporto nel suo complesso. Non si è pensato a un sistema di rete, ma al progresso dei singoli vettori.

La mobilità complessa

- Secondo il sociologo americano John Urry, si possono classificare quattro differenti generi di viaggio:
 - il “movimento fisico” di oggetti che vengono portati ai produttori o ai consumatori;
 - il viaggio “immaginato” per essere trasportati altrove attraverso film o documentari visti in televisione o al cinema;
 - il viaggio “virtuale” per comunicare in tempo reale su internet con altra gente, superando così le distanze geografiche e sociali;
 - il viaggio “corporeo” delle persone, un viaggio sempre più esteso perché essere in movimento è diventato per alcuni un modo di esistere.
- Nei primi anni 2000, si è arrivati a un modello di ipermobilità, che ha ricevuto innumerevoli critiche ambientali, portando a riflettere sul bisogno di avere una “mobilità sostenibile”.

I primi anni 2000

- Nel 2000 iniziavano le “domeniche senza auto”, durante le quali erano chiusi al traffico i centri cittadini, e nel marzo 2001 il governo varava il nuovo Piano generale dei trasporti, che prevedeva un investimento di 214.000 miliardi di lire in 10 anni, concedendo – per la prima volta dopo mezzo secolo – più alle ferrovie e meno alle strade.
- Il Piano dei trasporti, che concentrava l’attenzione sul servizio più che sulle infrastrutture, è stato però abbandonato.

Corridoi transeuropei

- Per aumentare la coesione tra i vari Stati europei, sono stati studiati i cosiddetti Trans European Networks, grandi reti transeuropee autostradali, ferroviarie, aeroportuali e nell'ambito delle telecomunicazioni e del trasporto di energia.
- Queste reti – poco conosciute dai cittadini – hanno portato a individuare alcuni corridoi intermodali “paneuropei”, che hanno la funzione di creare collegamenti a lunga distanza nord-sud ed est-ovest, congiungendo le parti mancate di reti spesso già attive a livello nazionale.

Una nuova rivoluzione ferroviaria

- Nel settore ferroviario, la formazione del Mercato comune europeo e poi dell'Unione europea ha portato una rivoluzione tecnologica e un cambiamento di gestione con la liberalizzazione dei servizi.
- Dopo aver perso nel corso del Novecento il primato del trasporto, arrivando a rimanere del tutto residuale nei paesi dell'occidente europeo, il treno veloce ha recuperato importanza nel trasporto nazionale e internazionale.

Train à Grande Vitesse (TGV)

- La Francia è stata in Europa l'antesignana di una nuova rivoluzione ferroviaria, con il TGV a 300 km/h.
- Con la riduzione dei tempi di percorrenza, il treno è oggi conveniente almeno fino a 500-600 km di distanza.



Il TGV francese.

Rete europea alta velocità



L'alta velocità in Italia

- In Italia, il treno veloce è particolarmente adatto sulla direttrice di collegamento fra Roma e Milano (650 km) e fra Torino e Venezia (420 km).



Ferrovie Alta Velocità

- L'Italia era partita per prima nell'alta velocità, con la Direttissima Roma-Firenze, inaugurata sul primo tratto nel 1977, ma è rimasta poi indietro nelle costruzioni, oggi ultimate tra Torino, Milano, Roma e Napoli.



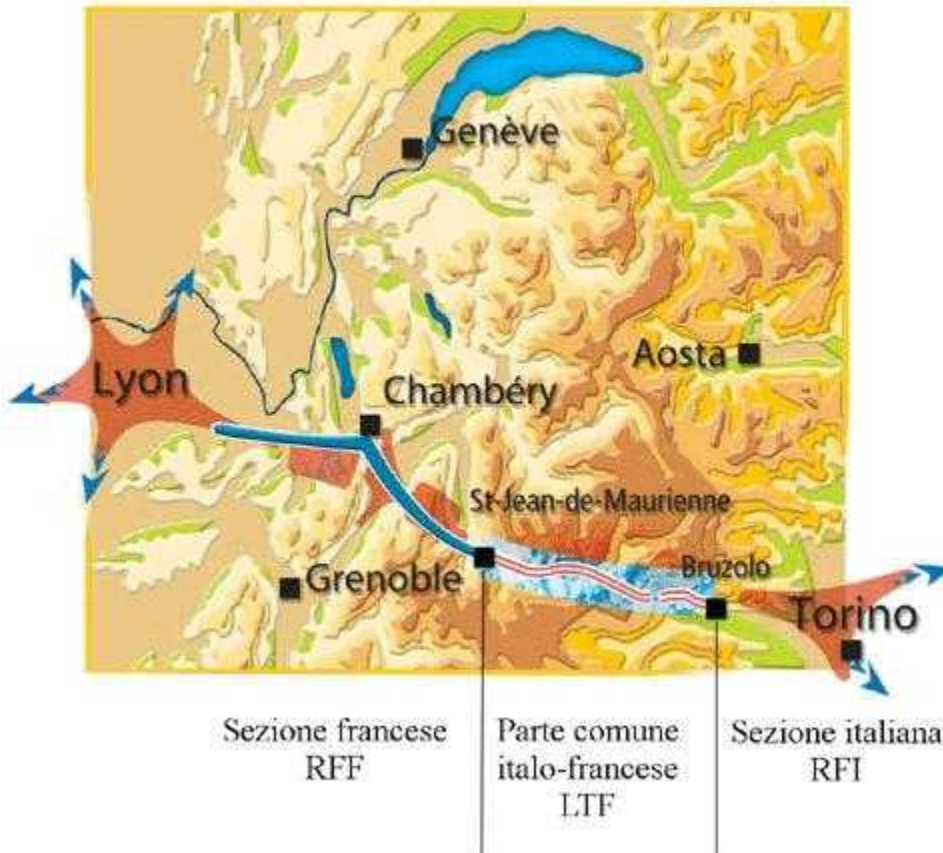
ETR 500 Freccia Rossa.
L'apertura della Firenze-Bologna nel dicembre scorso ha portato la percorrenza tra Milano Centrale e Roma Termini a 2h 59'.

Le gallerie sotto le Alpi

- Nel 1871 fu aperto il tunnel del Frèjus di 13,6 km, era il più lungo del mondo. Seguirono i tunnel del Gottardo (1882) e del Sempione (1906).
- Oggi abbiamo grandi progetti tecnici di scavo delle montagne, con le cosiddette gallerie di pianura, tunnel di oltre 50 km che consentiranno di attraversare il territorio alpino senza salire verso i valichi.

La Torino-Lione

Corridoio 5 Lisbona-Kiev



Il Corridoio 5 Lisbona-Kiev è compreso tra i 14 progetti prioritari dell'Unione Europea decisi ad Essen nel 1996 e ribaditi nel Libro Bianco sulla politica dei trasporti pubblicato nel settembre 2001 dalla Commissione Europea. Infrastruttura più importante è la galleria sotto le Alpi di 53 km.

Trans European Network

Corridoio 1 Berlino-Palermo



- La galleria di base del Brennero tra Innsbruck e Fortezza sarebbe lunga 55,6 km, elemento portante del collegamento ferroviario tra Monaco e Verona.
- Dal 2005 il progetto viene curato dalla società Galleria di base del Brennero.