

Quando l'Italia decise di puntare tutto (o quasi) sulle autostrade

di **Claudia Galimberti**

A San Donato Milanese, il 19 maggio 1956, fu posata la prima pietra dell'Autostrada del Sole. In quel momento l'Italia sceglieva la motorizzazione individuale e il trasporto su gomma di tutte le merci che, complice la rapida crescita economica di quegli anni, invadavano il mercato portando in tutta Italia i prodotti richiesti da un'economia che aveva voglia di crescere. E la ferrovia? Dove erano i piani che avrebbero dovuto incoraggiare il trasporto su strada ferrata, meno inquinante, più sicuro e veloce?

Il trasporto ferroviario delle merci ha avuto una vita difficile fin dall'Unità di Italia, quando, nel 1861, la rete italiana si estendeva solo per 2.521 km di strade ferrate. Nel giro di trentacinque anni, con un notevole impegno, le strade ferrate raggiunsero i 15.447 km, sempre pochi rispetto agli altri paesi di Europa che totalizzavano 243.899 km. L'annuario statistico del 1898 ci fornisce altre notizie interessanti sul materiale rotabile: erano in funzione 2.800 locomotive a vapore che servivano 8.400 vagoni passeggeri e 50 mila vagoni merci. La gestione delle ferrovie era affidata a tre società, la rete Mediterranea, l'Adriatica e la Sicula, ma nel 1905, il 1° maggio, lo Stato assunse in proprio l'esercizio delle ferrovie. Il totale di strade ferrate che si trovò a gestire era di 16.280 km e l'elettrificazione della rete era appena iniziata. Le auto avevano fatto il loro timido apparire e i trasporti erano ora in bilico tra la strada e la ferrovia. Sarà la Prima guerra mondiale che farà scoprire le potenzialità del trasporto su gomma con gli autocarri che correvano per le strade di Europa portando carichi di uomini e di armamenti, mentre le ferrovie venivano sistematicamente bombardate. Fu un amore a prima vista quello tra le merci e le strade, o fu piuttosto un intreccio tra vari interessi in gioco?

Dopo la Seconda guerra mondiale, nel 1945 le ferrovie erano praticamente distrutte. La ricostruzione ebbe un inizio faticoso, non per la carenza di mezzi, ma per la miopia del governo che si impegnò a fasi alterne, tanto che nel 1959 il totale dei km di strade ferrate era praticamente lo stesso di sessanta anni prima: 16.421, con 9.160 km elettrificati, mentre le strade si moltiplicavano e l'Autostrada del Sole collegava un Paese in movimento dando la cifra della

sua espansione economica. La ferrovia non seguì questo slancio espansivo.

Nei treni passeggeri si viaggiava in tre classi distinte, quasi tre diversi modi di stare al mondo. Si passava dal velluto della prima classe al legno della terza, in una parabola discendente dal morbido lusso a una rigida povertà. La classe più frequentata era la seconda, la classe della borghesia, piccola o media, quella che alimentava i consumi proprio di quei prodotti che però venivano trasportati su strada. Le strade aumentano e le ferrovie restano al palo.

Nel 1986 lo Stato gestisce solo 16.035 km di strade ferrate. Le merci corrono per le strade, su veloci Tir attrezzati e i vagoni merci sono in gran parte inutilizzati. I viaggiatori della terza classe hanno acquistato anche una seconda macchina: l'Italia dei treni carichi di emigranti dal Sud al Nord sta scomparendo, e con lei il trasporto ferroviario. Per vederlo di nuovo in primo piano verranno l'Alta Velocità e una nuova concezione della logistica del trasporto. Lo racconteremo quando riprenderemo il filo del Sole Junior.

denpasar@tin.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA