

## LE FERROVIE ITALIANE TRA GUERRA E RICOSTRUZIONE

### *Italian Railways Between War and Reconstruction*

Ernesto Petrucci

DOI: 10.36158/sef6326h

#### Abstract

Tra il 1940 e il 1948 le ferrovie italiane furono al centro degli eventi che seguirono l'entrata in guerra dell'Italia. L'organizzazione ferroviaria si trovò allora a dover fare fronte alla mobilitazione bellica in coincidenza con l'apertura dei numerosi fronti di combattimento nell'Europa Orientale, in Russia e nel Nord Africa, alle distruzioni causate dal passaggio dei fronti di combattimento dopo lo sbarco alleato in Sicilia (1943), alla ricostruzione dei collegamenti e degli impianti necessari alla ripresa del servizio ferroviario. Ciò che accadde sulla nostra rete ferroviaria si accompagnò specularmente a quanto avvenne in quegli anni alla società italiana: tra gli estremi di continuità, rottura e ripresa fisica dei servizi ferroviari si svolse anche la parallela storia della tenuta, del collasso e della rinascita della Nazione. Soprattutto nel triennio 1945-1948 le vicende della ricostruzione delle ferrovie si inserirono nei caratteri di una vera e propria epica della rinascita nazionale e della ripresa della vita sociale e civile degli italiani.

*Between 1940 and 1948, the Italian railways found themselves at the centre of the events that followed Italy's entry into the war. The Italian railways had to deal with the war mobilisation that followed the opening of numerous battle fronts in Eastern Europe, Russia and North Africa, with the destruction caused by the passage of battle fronts after the Allied landing in Sicily (1943) and with the reconstruction of connections and systems necessary for the resumption of railway service after the end of the war. The history of the Italian railways in those years unfolded in parallel with that of Italy: an initial stability was followed by collapse when the war broke out on Italian soil and the reconstruction of the network after the end of the war was one of the main factors in the national rebirth, in the recovery of civil and economic life of Italian society.*

**Keywords:** Seconda guerra mondiale in Italia, storia delle ferrovie italiane, Dopoguerra in Italia, ricostruzione dopo guerra, ricostruzione linee ferroviarie.

*World War II in Italy, history of Italian railways, Post-War Italy, Post-War reconstruction, reconstruction of railways in Italy.*

**Ernesto Petrucci**, laureato in lettere moderne presso l'Università degli studi "La Sapienza" di Roma è specializzato in biblioteconomia presso la Biblioteca Apostolica Vaticana. È stato responsabile della Biblioteca Centrale FS e poi referente del Servizio Archivi e Biblioteche della Fondazione FS Italiane per la quale ha poi svolto attività di consulenza storico-archivistica. Ha pubblicato numerosi saggi di storia delle ferrovie in Italia tra Otto e Novecento ed ha collaborato nell'allestimento di mostre e convegni con l'Archivio di Stato di Roma, con l'Archivio Centrale dello Stato e con la Fondazione Turati di Firenze quale esperto di storia delle ferrovie italiane.

*Ernesto Petrucci, graduated in modern literature from the University of Rome "La Sapienza", specialized in library science at the Vatican Apostolic Library. He was responsible for the FS Central Library and then responsible for the Archives and Libraries Service*

*of the FS Italiane Foundation for which he then worked as a historical-archival consultant. He has published numerous essays on the history of railways in Italy between the 19th and 20th centuries and has collaborated in the preparation of exhibitions and conferences with the State Archives of Rome, with the Central State Archives and with the Turati Foundation of Florence as an expert in the history of Italian railways.*

Nel 1955, in occasione del Cinquantenario delle Ferrovie dello Stato, il senatore Guido Corbellini, che nel 1946 era stato incaricato da Alcide De Gasperi di seguire la ricostruzione delle ferrovie, ricordava che i dati statistici nel periodo 1943-1945 si presentavano incompleti e che per il periodo 1944-45 erano «ancora in faticoso stadio di elaborazione» (Corbellini 1955, 28). Egli affermava che in quelle condizioni una indagine storica completa sul periodo bellico si presentava ancora difficile. Diversa era la situazione per quel che riguardava la ricostruzione delle ferrovie operata successivamente all'aprile 1945 sulla quale le numerose pubblicazioni apparse nel dopoguerra e la documentazione in possesso dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato consentivano di avere una piena conoscenza della gravità delle distruzioni subite dalla nostra rete ferroviaria e della rapidità delle ricostruzioni. Egli auspicava che queste documentazioni venissero raccolte e divulgate affinché la loro conoscenza andasse «oltre il limitato campo degli specialisti, per espandersi nel grande pubblico che deve essere messo in grado di apprezzare quale è stato l'immane sforzo compiuto da tutta l'organizzazione ferroviaria italiana per ricostruire rapidamente il grande strumento necessario alla normale attività del nostro paese» (Corbellini 1955, 29).

Questo articolo rappresenta un modesto contributo ad una ricostruzione storica di quelle vicende che attende ancora di essere organicamente realizzata ma che, per il peso che ebbe sul processo di ricostruzione e di rinascita del Paese, rappresenta un tassello fondamentale nella storia dell'Italia contemporanea.

Se vi è una vicenda paradigmatica di quanto avvenne alla nostra nazione in quel fatidico passaggio storico, tra il 1943 e il 1945, quando la guerra si avventò con tutto il suo drammatico carico di distruzioni e rotture sulla società italiana, è quella delle ferrovie. Perché, come in un organismo la vita persiste finché è in funzione il sistema circolatorio, così una nazione esiste e sopravvive finché rimangono attive le reti fisiche che ne connettono le varie parti, che garantiscono la circolazione di cose e uomini, che mettono in comunicazioni individui e collettività. L'Italia di quegli anni era, ancora, un Paese fortemente rurale, con una rete viaria scarsamente sviluppata e una motorizzazione privata che muoveva i primi passi limitata, oltretutto, ad una classe ristretta di cittadini agiati. Le ferrovie rappresentavano quindi il principale sistema logistico del Paese sia per le merci che per i passeggeri. Per la gran parte delle persone muoversi dal proprio luogo di residenza significava prendere il treno, la corriera o, per piccoli spostamenti, la bicicletta (De Luna 2002, 766). Basta prendere un orario ferroviario della fine degli anni Trenta per accorgersi della quantità di treni *accelerati ed omnibus*, di *automotrici* e *treni leggeri* di seconda e terza classe che percorrevano le linee della provincia italiana costituendo l'unica rete di collegamento "veloce" allora esistente tra borghi e paesi che, in molti casi, continuavano ad essere uniti dalle antiche carrarecce sterrate. Per avere un'idea di cosa rappresentasse il treno all'inizio della guerra per la mobilità delle classi popolari, basta esaminare i dati del periodo 1941-42 relativi alla composizione del traffico viaggiatori in ferrovia: 0,58% viaggi di prima classe, 6,77% viaggi di seconda classe e 92,65% viaggi di terza classe (Ministero delle Comunicazioni 1941-1942, 12).

Sin dall'inizio delle ostilità le ferrovie furono chiamate ad un impegno materiale straordinario e la macchina ferroviaria funzionò, pur tra molte difficoltà, dimostrando che la scelta di costituire una grande azienda nazionale era stata strategicamente fondamentale per il Paese. Come era avvenuto nel 1915-1918 anche in questa occasione le ferrovie furono la struttura logistica centrale per sostenere lo sforzo bellico soprattutto nel momento in cui, a causa del blocco navale imposto dal fronte alleato, ogni approvvigionamento via mare si era interrotto.

Allo scoppio della guerra la rete ferroviaria italiana aveva raggiunto la sua massima espansione storica con 23.227 km di cui 17.177 esercitati dalle Ferrovie dello Stato e 6.050 di ferrovie in concessione (Maggi 2003, 183-184). Notevoli progressi erano stati fatti nell'elettificazione della rete sulle principali direttrici nord-sud e su

alcuni fondamentali transiti internazionali come il Frejus e il Brennero. Le ferrovie si erano inoltre dotate di estesi ed attrezzati impianti di smistamento delle merci svolgendo una funzione primaria nell'approvvigionamento di materie prime dall'estero e nella distribuzione interna attraverso lo sviluppo dell'intermodalità, cioè il trasporto misto su ferrovia e strada. A tale scopo era stata fondata l'Istituto nazionale trasporti (Int), una azienda di autotrasporto merci porta a porta cui le FS partecipavano in posizione di maggioranza assieme ad alcune importanti banche nazionali. Anche se l'autotrasporto privato era in crescita si può senz'altro affermare che la ferrovia costituiva la principale struttura logistica del Paese assicurando gran parte dei traffici delle merci e della mobilità delle persone.

Un peso che si accentuò drammaticamente nel periodo bellico con riflessi piuttosto significativi sulla vita delle ferrovie come si apprende dall'introduzione alla *Relazione per l'anno finanziario 1941-42*:

Le cause che hanno influito dall'inizio del presente conflitto a sviluppare il traffico ferroviario si sono però accentuate e l'esercizio 1941-1942 segna un ulteriore sviluppo del volume e delle percorrenze dei trasporti. Le Ferrovie sono state in conseguenza chiamate ad assolvere compiti più onerosi che negli esercizi precedenti, principalmente per assicurare la mole notevolissima dei trasporti militari propriamente detti o attinenti alle Forze Armate, per provvedere all'approvvigionamento del carbone e dei prodotti petroliferi, nonché per fronteggiare le imprescindibili esigenze dell'alimentazione. Inoltre, hanno dovuto provvedere con proprio materiale a trasporti di importazione da paesi esteri per cereali, fosfati, minerali, ecc. il che ha impegnato diverse migliaia di carri. Esse hanno anche dovuto impiegare personale e materiale per servizi effettuati nei territori occupati e per soddisfare esigenze di trasporto venute a crearsi in seguito alla più ampia estensione dei campi operanti delle Forze Armate (Ministero delle Comunicazioni 1943, 3).

Proseguendo nella lettura dei dati presentati nella Relazione si ha un quadro piuttosto chiaro della nuova situazione determinatasi con lo scoppio delle ostilità. La quantità dei viaggiatori rispetto all'ultimo esercizio 1938-39 precedente la guerra crebbe di oltre il 70% ed i viaggiatori-km incrementarono dell'86,3%. Anche il traffico merci subì un notevole aumento, 33,7%, mentre le tonnellate-km trasportate raddoppiarono (Ministero delle Comunicazioni 1943, 4).

L'aumento dei trasporti militari e di quelli legati all'approvvigionamento di materie prime influì immediatamente sulla disponibilità di materiale rotabile peggiorando le condizioni del traffico passeggeri ordinario. Dal 1° luglio 1941 al 1° giugno 1942 la percorrenza giornaliera dei treni passeggeri fu diminuita del 18,5%, il che portò, rispetto al 1938-39 ultimo esercizio precedente la guerra, una riduzione complessiva nella percorrenza giornaliera dei treni-viaggiatori del 40,8%. Sempre per ragioni di risparmio energetico furono soppressi tutti i treni effettuati con automotrici diesel e benzina, le famose littorine (Ministero delle Comunicazioni 1943, 5). Una situazione che determinò un drastico peggioramento della disponibilità di posti. I viaggiatori per singolo treno, già arrivati in media a 161 nell'esercizio precedente, salirono a 242 durante l'esercizio 1941-42 con un aumento del 50%.

Per quanto riguarda le merci e i trasporti militari, le direttrici che assorbono in gran parte l'aumento delle percorrenze treni in conseguenza delle maggiori incombenze che la guerra assegnava alle ferrovie, furono soprattutto la Brennero-Bologna (+ 33%), lungo la quale erano instradate le importazioni dalla Germania, e la Trieste-Bologna (+24%) e Bologna-Brindisi (+19%) che erano le direttrici lungo le quali si svolsero la maggior parte dei trasporti militari conseguenti le operazioni di occupazione della Jugoslavia, della Grecia e dell'Albania. Inoltre, il rafforzamento del dispositivo militare nel sud del Paese determinò un notevole aumento delle percorrenze sulla Roma-Napoli (+24%). Per supportare le nuove esigenze di trasporto verso la Calabria e la Sicilia furono accelerati i lavori di elettrificazione della Caserta-Cancello-Torre Annunziata, della Cancello-Codola e di molti raccordi ferroviari (Ministero delle Comunicazioni 1943, 5-9).

Si trattò di un mutamento radicale nelle caratteristiche stesse del traffico ferroviario che percorreva le linee dirette al sud. Qui, infatti, oltre alle aumentate esigenze difensive imposte dalla guerra nel Mediterraneo meridionale, che trasformò le nostre coste in Calabria, Sicilia e Puglia in obiettivi sensibili agli attacchi nemici, si concentrarono anche gran parte dei convogli provenienti dalla Germania che trasportavano le truppe ed i mez-

zi da imbarcare per i fronti di combattimento in Africa. Una situazione assai complessa da gestire dal punto di vista dell'esercizio ferroviario e che espose in prima linea l'amministrazione ferroviaria italiana chiamata a garantire la logistica e il movimento all'interno di un dispositivo bellico che si dispiegava sui fronti dell'Europa orientale e del Nord Africa.

In un libro scritto nel 1942 da Gustavo Traglia, un giornalista ex ferroviere ed appassionato di ferrovie, vi è una eloquente descrizione di quanto stava avvenendo sulle nostre linee ferroviarie in conseguenza della guerra.

L'immagine della guerra, qui in Sicilia, come del resto sulle coste della Calabria, è spiccatissima. Non solamente perché tutte le linee ferroviarie, come negli altri luoghi d'Italia, sono sorvegliate in ogni opera viva dalle sentinelle armate, che scorgi, vigilanti, nelle curve sinuose della costa, ma anche per il raddoppiato traffico. La Sicilia è un po' l'anticamera della guerra africana. E le ferrovie hanno dovuto organizzare il quintuplicato traffico con gli impianti esistenti.

Lelettrificazione, oggi compiuta, della linea dall'estremo lembo di Catania al Brennero, ne fa la via principale di rifornimento tra la Germania e le sue truppe operanti nell'Africa del Nord. Aggiungete i traffici italiani, il movimento abituale dei viaggiatori, le necessità dell'approvvigionamento locale ed avrete un'idea, della quale, per ragioni evidenti, non possiamo dare maggiori particolari, di quanto attivo sia qui lo sforzo (Traglia 1942, ix).

## 1. Italia-Germania: un grande corridoio logistico nel cuore del Mediterraneo

Per comprendere la mutazione qualitativa e quantitativa del trasporto ferroviario italiano verificatasi nei primi due anni di guerra, vi è un dato assai indicativo che è rappresentato dalle importazioni di merci per ferrovia attraverso i valichi, soprattutto il Brennero e Domodossola. Ebbene, rispetto all'ultimo periodo precedente la guerra tali importazioni crebbero da 3,5 milioni di tonnellate a oltre 16 milioni di tonnellate, in gran parte composte da combustibili, testimonianza eloquente dell'aumento della dipendenza del Paese dalle importazioni dalla Germania e dai Paesi orbitanti attorno all'Asse. Uno degli effetti principali dell'allargamento del conflitto europeo fu, infatti, il notevole sviluppo del traffico merci italo-germanico conseguente l'intensificata collaborazione economica fra i due Paesi alleati. L'Italia aumentò le sue esportazioni di derrate alimentari verso la Germania importando da quest'ultima crescenti quantità di ferro e carbone. Con l'esercizio 1939-40 le importazioni di carbone tedesco divennero la fonte principale di approvvigionamento di materie prime combustibili per la nostra economia. I nostri porti inoltre, almeno sino all'entrata in guerra dell'Italia e al conseguente blocco navale della penisola, continuarono a svolgere la funzione di terminali di transito per alcune merci necessarie all'industria tedesca: bauxite, minerali di ferro, fosfati. Particolari tariffe agevolate furono istituite tra i due Paesi alleati con lo scopo di favorire il reciproco approvvigionamento di materie prime. Sin dall'esercizio 1938-39, in conseguenza dell'annessione dell'Austria alla Germania e dei successivi accordi tra Berlino e l'Italia, la vecchia tariffa merci austro-adriatica che regolava gli scambi delle merci nei porti italiani di Trieste, Fiume, Pola e Rovigno d'Istria fu sostituita da una tariffa merci diretta tra questi scali e le stazioni germaniche della cosiddetta "Marca Orientale"; anche il trasporto delle merci dal porto di Venezia Marittima verso il Tirolo e Voralberg fu regolato da una tariffa merci diretta italo-germanica e la regione dei Sudeti, ormai sotto il controllo militare del Reich, fu incorporata all'interno della tariffa diretta italo-germanica. Dal gennaio 1941 nel "Servizio merci diretto italo-germanico" vennero inserite anche le merci che dai porti di Trieste, Fiume, Pola e Rovigno d'Istria erano dirette alle stazioni del Protettorato di Boemia e Moravia, istituito dopo l'occupazione tedesca, e della Slovacchia.

Per l'Italia, oltre al carbone e al ferro direttamente provenienti dalla Germania, erano vitali le importazioni di cellulosa dai Paesi scandinavi, di oli minerali e cereali provenienti dalla Romania e dall'Ungheria, tutti territori che ormai erano sotto il controllo tedesco (Ministero delle Comunicazioni 1942, 201). L'approvvigionamento di carbone dalla Germania che prima della guerra era svolto via mare, con l'inizio delle ostilità si trasferì progressivamente su ferrovia utilizzando numerosi itinerari per i transiti di Domodossola, Luino, Chiasso, Brennero, San Candido, Tarvisio, Piedicolle e Postumia. Tra il 1939 e il 1940 si effettuarono molti treni giorno-

lieri appositamente dedicati al traffico italo-germanico raggiungendo un trasporto mensile di carbone che superò il milione di tonnellate (Ministero delle Comunicazioni, Amministrazione delle Ferrovie dello Stato 1941, 169). Anche le ferrovie italiane finirono con l'essere tributarie del carbone tedesco per il loro funzionamento e per questo fu istituito un ufficio acquisti delle FS ad Essen e varie agenzie a Rotterdam, Brema, Gotenhafen e Kattowitz.

Dai dati sulla provenienza e destinazione del traffico merci pubblicati sulla *Relazione dell'esercizio 1939-40* risulta un aumento del 137,86% delle tonnellate di merci in arrivo dalle frontiere estere confinanti, del 118,31% dei carri utilizzati ed un incremento del 50,64% delle merci in partenza verso l'estero (Ministero delle Comunicazioni, Amministrazione delle Ferrovie dello Stato 1941, 166). La tabella che segue illustra, inoltre, per il periodo 1939-1941, l'enorme sviluppo delle importazioni dalla Germania e dalle aree geografiche sotto il controllo militare tedesco – si tenga presente, per una corretta valutazione di questi dati, che anche il traffico con la Svizzera era prevalentemente composto da merci provenienti dalla Germania.

Una polarizzazione degli scambi commerciali del nostro Paese che ormai appare definitivamente compiuta.

Dal marzo 1941 le Ferrovie dello Stato iniziarono a regolare il traffico militare con la Germania mediante l'emissione di modulistica bilingue. Tutti i trasporti di personale militare e di merci provenienti dalla Germania avvenivano utilizzando questi moduli bilingue compilati dai comandi militari tedeschi (Bollettino ufficiale FS 1941, 84). La Germania, inoltre, divenne il principale acquirente di prodotti freschi provenienti dall'agricoltura italiana, in particolare degli agrumi dalla Sicilia, che divennero una delle voci più importanti dello scambio merci italo-germanico e, soprattutto, dell'economia siciliana già fortemente compromessa dallo stato di guerra.

L'aumento della circolazione di carri merci attraverso i transiti di confine determinò per l'organizzazione ferroviaria italiana la necessità di sostenere un'attività di trasporto ininterrotta, massacrante, dalla quale dipendeva, in ultima analisi, gran parte della circolazione delle materie prime e dei prodotti essenziali per la vita della collettività nazionale. Quei valichi alpini, finché le linee ferroviarie che li attraversavano rimasero in funzione, furono le uniche arterie attraverso le quali continuò ad alimentarsi la vita stessa del Paese. Il che ci dà anche la dimensione dell'impegno che in quei frangenti si riversò sulle capacità tecniche ed organizzative

Tabella 1. *Relazione per l'anno finanziario 1940-41, Roma, Ist. Poligrafico, 1942.*

| Movimento delle merci importate dalle ferrovie estere (tonn.) |                   |                  |                   |
|---|-------------------|------------------|-------------------|
| Transiti  | Anno di esercizio |                  |                   |
|   | 1938-39           | 1939-40          | 1940-41           |
| Mentone   | 10.976            | 11.976           | 115.363           |
| Breil   | 3.215             | 1.239            | 0                 |
| Modane  | 208.307           | 125.210          | 1.284.677         |
| Domodossola   | 498.442           | 1.126.874        | 2.217.735         |
| Luino   | 261.096           | 601.199          | 1.009.080         |
| Chiasso   | 998.869           | 1.933.910        | 3.149.186         |
| Brennero  | 47.351            | 1.016.473        | 1.550.045         |
| San Candido   | 97.952            | 124.109          | 343.628           |
| Tarvisio  | 447.888           | 1.377.308        | 2.353.017         |
| Fusine l.   | 13.498            | 6.550            | 5.152             |
| Piedicolle  | 140.823           | 338.979          | 472.960           |
| Postumia  | 677.391           | 1.527.115        | 1.559.781         |
| Fiume   | 82.297            | 105.823          | 232.093           |
| <b>TOTALE MERCI</b>   | <b>4.488.096</b>  | <b>8.296.765</b> | <b>14.332.717</b> |
| <b>Carri (n.)</b>   | <b>241.584</b>    | <b>527.172</b>   | <b>876.671</b>    |

dell'azienda ferroviaria, chiamata a lavorare in condizioni di saturazione delle disponibilità infrastrutturali ed umane.

## 2. Le ferrovie nella guerra

Se la macchina organizzativa delle Ferrovie dello Stato fu in grado, pur tra crescenti difficoltà materiali, di far fronte agli accresciuti oneri di trasporto del Paese in guerra non vi è dubbio che ciò avvenne in un quadro di progressivo peggioramento della qualità del servizio causato dal raggiungimento dei limiti tecnici ed organizzativi della nostra rete. Le Ferrovie dello Stato, inoltre, per garantire l'aumento dei livelli di servizio richiesti dal nuovo stato di guerra dovettero destinare maggiori risorse alla copertura dei costi di esercizio. Il personale, ad esempio, passò da 161.581 agenti nel 1941 a 175.088 agenti nel 1942. Tale aumento si indirizzò soprattutto a coprire le nuove esigenze dell'esercizio ferroviario e i vuoti provocati dalla chiamata alle armi di molti giovani ferrovieri.

Già dalla fine del 1940 le ferrovie italiane cominciarono ad avere problemi per l'aumento degli impegni derivanti dalla spedizione militare in Grecia. Qui dopo l'occupazione militare italiana, le Ferrovie dello Stato ebbero l'incarico di collaborare con l'esercito per la ricostruzione delle linee ferroviarie e fu appositamente creato per tale scopo presso l'ambasciata italiana ad Atene un "Ufficio coordinamento comunicazioni" nel luglio 1941 (Corbellini 1955, 27). Nel corso dell'anno, poi, le difficoltà aumentarono in conseguenza della dichiarazione di guerra alla Jugoslavia e dell'offensiva alleata in Africa settentrionale sul fronte libico.

Lesaurimento rapido delle risorse dell'economia nazionale si ripercosse allora direttamente, ed in modo assai grave, sull'organizzazione ferroviaria che nella prima metà del 1941 cominciò a manifestare segni evidenti di logoramento e di stanchezza (Corbellini 1955, 28). Le riduzioni dei servizi civili, le limitazioni dei consumi, le difficoltà di riparazione del materiale si aggravarono rapidamente. Ad esse si aggiunsero le prime gravi distruzioni dei bombardamenti a cui furono sottoposti gli impianti ferroviari ed il materiale mobile nell'anno successivo e che si intensificarono, poi, in maniera crescente.

Non appare infondata la sensazione che l'Italia fosse in una condizione assai critica dal punto di vista logistico già dal secondo anno di guerra a causa dei gravi problemi di rifornimento e di mobilità conseguenti all'allargamento del conflitto su fronti di combattimento lontani e il blocco dei traffici internazionali determinatosi nell'area del Mediterraneo.

Quando si aprì il fronte russo gran parte dei grandi trasporti necessari alla mobilitazione dell'Armata italiana in Russia (Armir) furono effettuati dalle ferrovie. Con vagoni attrezzati contro il freddo e ad un ritmo di 60 convogli al mese, furono trasportati sul fronte russo 229.000 uomini, 26.000 quadrupedi, 1.197 pezzi di artiglieria e 16.700 automezzi, oltre a tutti i materiali e i rifornimenti necessari alla condotta della guerra come viveri, munizioni, materiali di ricambio, vestiario (Benussi 1983, 20). Oltre a questo impegno le ferrovie dovettero garantire anche l'attività della sanità militare con numerosi treni ospedale.

Nel corso del 1942 molte città italiane conobbero, per la prima volta, gli effetti della guerra e la vita quotidiana delle persone cominciò a subire un progressivo deterioramento. Con i primi bombardamenti si rivelò drammaticamente lo stato di vulnerabilità delle città italiane e la vita quotidiana in molti centri abitati cominciò a farsi difficile. Speranze ed illusioni di tenere la guerra lontana da casa si rivelarono molto presto prive di fondamento e la retorica di regime fu travolta dal duro linguaggio dell'esperienza quotidiana degli italiani che videro le condizioni di vita farsi sempre più difficili e precarie.

## 3. 1943-1944, due Italie, due ferrovie

Dopo lo sbarco in Sicilia le direttrici di marcia dell'esercito alleato coincisero pressoché con le arterie ferroviarie longitudinali della penisola che conducevano allo sbocco in val Padana. Qui i punti di passaggio obbligati del fiume Po orientarono necessariamente le operazioni belliche delle opposte armate e i ponti ferroviari che

collegavano il nord con il sud del Paese finirono col diventare i punti nevralgici dei movimenti bellici. Linee e nodi ferroviari a monte e a valle di questi passaggi “vennero così esposti a tutte le offese di una disperata lotta” (Di Raimondo 1948, xiv) divenendo i bersagli ricercati da terra, dal cielo e dal mare.

Ma prima di raggiungere il nord le prime, drammatiche, distruzioni avvennero in Sicilia nel luglio 1943 con l'occupazione alleata che fu preceduta da intensi e rovinosi bombardamenti sulle principali stazioni e sui nodi di interscambio: Trapani, Palermo, Caltanissetta, Messina, Catania, Alcamo, Termini, Caltanissetta-Xirbi. Non solo gli impianti ma anche i convogli circolanti sulle linee costiere e nell'interno vennero colpiti dai bombardamenti aerei. Dopo il 24 luglio, con l'occupazione di Catania, tutte le forze alleate conversero su Messina:

l'isola tutta, con le sue ancora fumanti rovine, perse ogni contatto ed ogni collegamento col resto della Patria. Con l'inizio delle grandi operazioni militari sul territorio nazionale e col loro progressivo dilagare lungo tutta la penisola, si determina lo sfaldamento della rete nella sua unità organica; alle azioni aeree, che si intensificano giorno per giorno, si aggiungono le azioni belliche terrestri e l'opera distruggitrice sistematica delle truppe tedesche in ritirata, le requisizioni, le asportazioni, il saccheggio (Di Raimondo 1948, xv).

Sono le parole del gen. Giovanni Di Raimondo che dal novembre del '43 aveva assunto la carica di sottosegretario alle comunicazioni nel primo gabinetto Badoglio con l'incarico specifico di sovrintendere alla ricostruzione della rete ferroviaria nell'Italia liberata e che nel luglio 1944 sarà nominato direttore generale delle Ferrovie dello Stato (Busi 2022, 186-194). Le distruzioni furono particolarmente estese e rovinose nei punti dove le azioni belliche sostavano più a lungo, dove il progredire delle azioni militari era più lento. A soffrire maggiormente furono quelle zone dove alle incursioni aeree si sommarono i devastanti effetti delle contrapposte artiglierie e delle azioni di sabotaggio praticate dalle truppe in lenta ritirata. Il Sud e il Centro del Paese subirono così gli effetti di una guerra che si accanì a lungo attorno alle linee di resistenza tedesca: per nove mesi sulla linea Gustav dalla foce del Garigliano all'Adriatico nei pressi di Ortona, imperniata su Cassino, e non meno a lungo sulla linea Gotica che sfruttò la barriera naturale costituita dall'Appennino Tosco-Emiliano.

Occorre tenere presente questo quadro per farsi un'idea del collasso subito, in pochissimo tempo, dalla capacità di movimento delle persone e delle merci nelle zone coinvolte dalla guerra e, via via, nei centri urbani progressivamente scollegati dalle reti di comunicazione nazionale e regionale. Strade, ferrovie, ponti, stazioni: una crisi infrastrutturale a volte totale che riportò indietro di secoli le condizioni di vita delle popolazioni italiane. Quando i bombardamenti a tappeto e le distruzioni totali, nelle aree di passaggio dei fronti di combattimento, si accanirono senza tregua su strade, ferrovie, ponti, linee di alimentazione elettrica, scali ferroviari e marittimi, si sfaldarono le connessioni vitali che tenevano assieme il Paese e vennero meno, soprattutto nelle aree del centro-sud, i legami fisici tra le collettività locali e il resto dell'Italia. Come ha scritto con efficacia G. De Luna, regioni, province, capoluoghi non furono più la base di riferimento per la vita materiale, civile e amministrativa degli individui e, in molti casi, la vita delle persone tornò ad essere concentrata sui microcosmi locali: il paese, il quartiere, il casolare, il podere, ecc. (De Luna 2002, 766) A ciò si aggiunse il venir meno di gran parte dei servizi che avevano rappresentato per molti italiani il faticoso e tardivo ingresso nella modernità industriale: le ferrovie, l'energia elettrica, il trasporto pubblico, l'acqua nelle case, l'approvvigionamento quotidiano dei mercati, ecc.

Più che il collasso politico dello Stato fu il tracollo delle strutture materiali dell'esistenza e della vita collettiva che sconvolse definitivamente l'esistenza delle persone.

La prefazione di Di Raimondo illumina ancora con efficacia questo quadro drammatico:

Non il più piccolo tratto di linea, non un fabbricato, un'opera d'arte, un impianto, può dirsi siano rimasti intatti nelle zone di Salerno, e Napoli e in corrispondenza delle linee che allacciano Roma con Napoli e nei dintorni di Foggia, di Campobasso, Sulmona e Pescara. Quasi nessuna stazione sfugge alle azioni aeree, molte sono letteralmente rase al suolo o hanno gli impianti completamente sconvolti; i ponti, cavalcavia e sottovia, i fabbricati viaggiatori, i fabbricati alloggi, i magazzini, le cabine degli apparati centrali, le linee di contatto, quelle di trasporto di energia elettrica, le sottostazioni, le officine, sfuggiti ai bombardamenti, vengono poi distrutti dagli ultimi

tedeschi in ritirata, così come vengono ostruite le gallerie, fatti saltare gli scambi, abbattuti i pali rimasti ancora in piedi delle linee elettrificate (Di Raimondo 1948, xiv).

Per tutto il settembre del 1943 le direttrici ferroviarie tirrenica e ionica furono martellate per una lunghezza di 500 chilometri verso nord. Bombardamenti ripetuti si abbattono su Paola, Battipaglia, Salerno, Foggia e soprattutto Napoli che dopo aver già subito oltre cento bombardamenti vide gli attacchi aerei accanirsi sulle strutture ferroviarie, portuali e industriali. Tutte le linee ferroviarie verso Roma, sia la direttissima via Formia che quella per Cassino, furono sconvolte dalle bombe.

Con l'8 settembre e la firma dell'armistizio si interruppe la continuità politica ed amministrativa dello Stato italiano e si costituirono due governi: quello della "Repubblica Sociale Italiana" (Rsi) al Nord e quello regio al Sud nell'Italia liberata.

Tutta la rete ferroviaria italiana, seppure amministrativamente divisa in due direzioni distinte (una meridionale in aumento di territorio e l'altra settentrionale in diminuzione) era da entrambe le parti controllata direttamente dalle forze militari contrastanti e quindi la gerarchia ferroviaria doveva obbedire, in tutti e due i contesti, agli ordini preminenti degli eserciti combattenti (Corbellini 1955, 28).

L'organizzazione ferroviaria nei suoi uffici, nei suoi quadri dirigenti e operativi, nelle sue strutture di coordinamento fu sconvolta e disarticolata. Specialmente al Centro-Nord essa subì le più gravi mutilazioni che culminarono con il trasferimento forzato della Direzione generale da Roma a Verona nella primavera del 1944, eseguito per ordine e sotto controllo dell'autorità militare occupante.

A Roma gli uffici già sede della Direzione generale a "Villa Patrizi" continuarono a funzionare come "Nucleo di collegamento" della Direzione di Verona. Il Consiglio di amministrazione tenne le sue sedute nella capitale sino al 30 dicembre del 1943 poi dal 1° aprile 1944 al 30 giugno 1944 le riunioni furono tenute a Verona.

Al momento dell'armistizio la carica di direttore generale delle Ferrovie dello Stato era ricoperta dall'ing. Luigi Velani. Il 14 settembre l'ing. Velani fu nominato commissario ministeriale dal "Comando per la città aperta di Roma" (Corbellini 1955; Busi 2022) e rimase al suo posto sino al dicembre 1943 quando fu esonerato dalla carica di direttore generale e sostituito dall'ing. Bartolomeo Nobili. Le nuove autorità della repubblica sociale provvidero ad un generale riassetto del settore delle comunicazioni nominando sottosegretario di Stato e poi ministro l'ing. Augusto Liverani e sostituendo gran parte dei membri del vecchio Consiglio di amministrazione FS (Busi 2022, 186-194).

Per l'Italia ancora occupata dai tedeschi iniziava uno dei periodi più bui della sua storia e la popolazione fu costretta a vivere sotto un duro regime di occupazione facendo i conti con una guerra che era ormai sulla porta di casa comportando coprifuoco, rastrellamenti, bombardamenti, razionamento alimentare. Anche per i ferrovieri le condizioni di lavoro si fecero più dure. Negli impianti e lungo linea, sotto l'incubo dei martellanti bombardamenti alleati che si concentravano con particolare violenza sugli scali ferroviari, i ferrovieri furono in prima linea, quotidianamente, rischiando la vita e sopportando un pesante regime militare sotto il vigilante controllo armato delle autorità tedesche e dei militi della Rsi. Le autorità repubblicane cercavano in ogni modo di assicurarsi la disciplina e il servizio del personale ferroviario alternando, ai minacciosi provvedimenti della legislazione di guerra, provvidenze economiche e materiali in favore del personale e delle famiglie.

Già dal 30 luglio del 1943 nella Rsi era stato emanato il Decreto di militarizzazione di tutto il personale ferroviario. Tale provvedimento comportava l'assoggettamento di tutti i ferrovieri alla legge penale militare e alle norme della disciplina militare. Ogni dipendente delle ferrovie, a seconda della sua qualifica, era equiparato ad un grado della gerarchia militare e obbligato alla subordinazione nei confronti dei gradi superiori. Per tutte le mancanze commesse dai ferrovieri militarizzati che potevano comportare un turbamento al regolare svolgimento del servizio quali assenza ingiustificata, disubbidienza, abbandono del posto di lavoro, ecc. era prevista la denuncia al Tribunale militare e l'immediato arresto da parte dei carabinieri. I ferrovieri erano, inoltre, obbligati a portare sia in servizio che fuori un bracciale di stoffa riportante il grado militare ricoperto (Bollettino ufficiale FS 1943). Nel maggio 1944 il regime di militarizzazione dei ferrovieri fu ulteriormente appesantito demandando ai diretti superiori degli agenti ferroviari l'obbligo di denuncia alla Guardia nazionale repubblicana (Gnr) o ai carabinieri.

#### 4. 1943-1944. Un Paese diviso, un deserto ferroviario

Il 4 giugno 1944 gli alleati entravano a Roma e la superavano dirigendosi verso nord: in Alto Lazio, Toscana, Umbria e Marche si succedevano la ritirata delle truppe tedesche e poi l'arrivo di quelle alleate ma tutto il tempo che precedeva questi eventi fu caratterizzato da bombardamenti e mitragliamenti su tutte le vie di comunicazione e i nodi ferroviari. I piazzali delle stazioni di Pisa, Siena, Chiusi, e Firenze subirono i colpi più duri di questo martellamento; cabine elettriche e di manovra per gli scambi e i segnali furono incendiate, devastate; "ogni traccia di vita ferroviaria scomparve" e dai primi mesi del 1944 il collasso fu totale e Roma si trovò sostanzialmente isolata dal resto del Paese e dai centri minori del suo hinterland (Di Raimondo 1948, xiv). Solo a partire dalla fine del 1944 qualche saltuario convoglio trainato da locomotive a vapore riprese a circolare da Roma a Chiusi e sulla Roma-Nettuno mentre sulla Roma-Cassino, parzialmente riattivata dagli alleati a partire dal giugno 1944, i convogli continuarono ad essere sotto lo stretto controllo militare alleato sino al marzo del 1945.

Subito dopo l'8 settembre l'azione delle forze aeree alleate si era intensificata anche su tutte le linee del compartimento di Firenze divenute l'obiettivo principale di una strategia che mirava ad interrompere le comunicazioni alle spalle dell'esercito tedesco e impedirne i rifornimenti. Furono particolarmente prese di mira le stazioni di diramazione cadenti sulle linee più importanti. Già il 31 agosto Pisa aveva subito un disastroso attacco delle forze alleate con l'interruzione di tutti i servizi tramviari ed automobilistici. Anche la ferrovia Pisa-Livorno, per la prima volta, fu interrotta. Il bombardamento fu molto violento e costò la vita ad oltre 800 persone. Il 26 ottobre del 1943 fu colpita duramente anche Pistoia. Gli attacchi aerei proseguirono poi su questa città sino all'ultimo attacco del 18 gennaio del 1944. La stazione di Chiusi, altro importante centro di diramazione ferroviaria verso Roma, Empoli e Siena, venne completamente sconvolta nel bombardamento del 21 novembre 1943 mentre quella di Pontassieve subì ben sei bombardamenti, dal 1° dicembre 1943 al 7 aprile 1944, che comportarono una distruzione totale degli impianti, compresa l'importante officina nazionale FS per la costruzione di armamento ferroviario e opere metalliche. La stazione di Arezzo subì sei incursioni tra il 2 dicembre 1943 e il 19 marzo 1944, la stazione di Empoli fu bombardata il 26 dicembre assieme alla stazione di Prato che poi subì altri sei attacchi aerei sino al 17 aprile del 1944. Bombardamenti durissimi si abbatterono inoltre nello stesso periodo sulle stazioni di Poggibonsi, Borgo San Lorenzo, Pontedera e Siena. Scardinate le stazioni più importanti le incursioni aeree nel corso della primavera del 1944 si concentrarono sui più importanti ponti e viadotti ferroviari della Firenze-Arezzo a Incisa, Bucine, Laterina, Ponticino e della Firenze-Pisa a Carmignano e Montelupo isolando di fatto la città dal sud e dal collegamento con il porto di Livorno. Con la distruzione di questi manufatti il trasporto ferroviario sul territorio toscano risultava quasi completamente paralizzato. L'opera fu completata con la disorganizzazione delle officine e dei depositi locomotive e con l'annientamento dell'efficienza del materiale rotabile. A questo scopo mirarono i disastrosi bombardamenti del deposito locomotive di Firenze Romito dell'11 marzo 1944 e delle officine di Porta al Prato del maggio 1944. Di fatto le comunicazioni ferroviarie attraverso l'Italia centrale erano divenute proibitive e saltuarie. Quando gli alleati e i partigiani si avvicinarono a Firenze, la città era completamente priva di comunicazioni ferroviarie verso tutte le direzioni (Ferrovie dello Stato. Compartimento di Firenze 1947).

Anche i collegamenti sulla direttrice adriatica e tra Adriatico e Tirreno patirono le disastrose conseguenze della guerra aerea. Il 16 ottobre del 1943 la città di Ancona subì il primo, pesante, bombardamento da parte degli alleati. La città era considerata un obiettivo strategico di primaria importanza data la presenza del porto, uno dei principali dell'Adriatico, dei cantieri navali e degli impianti ferroviari. Questi ultimi rappresentavano lo snodo fondamentale nel sistema dei collegamenti della dorsale ferroviaria adriatica essendo l'incrocio tra le linee Ancona-Pescara e Ancona-Bologna e la trasversale Ancona-Orte-Roma. In particolare, il collegamento verso nord con Rimini e Bologna, si trovò al centro degli eventi bellici perché costituiva uno degli assi privilegiati della ritirata tedesca e dell'avanzata alleata. L'interruzione di queste linee di collegamento risultò, quindi, obiettivo primario dell'offensiva aerea anglo-americana e la città subì decine e decine di bombardamenti. In seguito al bombardamento del 16 ottobre del '43 fu interrotto il collegamento tra la stazione centrale e il porto e tale interruzione durò sino al settembre del '44. Il 1° novembre del '43 la città

subì un secondo, e ancor più devastante, bombardamento che provocò distruzioni estese nel centro abitato e negli impianti industriali e portuali della città. La ferrovia fu duramente colpita e la linea adriatica fu interrotta da Ancona a Rimini. Verso l'interno la ferrovia Ancona-Orte funzionò, invece, sino all'aprile del '44 quando, a causa degli eventi bellici, si verificò la sua interruzione totale che durò sino all'agosto del '44. A partire da questo mese la linea fu riattivata dagli alleati a binario unico con trazione a vapore per le sole esigenze militari e sino al maggio 1945 non riprese, su di essa, alcun traffico civile. Dal giugno 1944, quando la città fu investita dal passaggio del fronte, anche la linea adriatica verso Pescara si interruppe per undici, lunghi, mesi. In pratica dal mese di giugno del 1944 la città di Ancona, per quanto riguardava il traffico ferroviario civile, rimase sostanzialmente isolata dal resto del Paese e tale isolamento durò sino alla primavera dell'anno successivo (Ministero dei Trasporti 1949, 67).

La situazione al nord era ancora accettabile ma nel corso dell'inverno 1944-45 e poi nei mesi che videro la definitiva offensiva alleata che portò alla completa liberazione del Paese, le linee ferroviarie del territorio settentrionale furono pesantemente colpite dai bombardamenti alleati e dai sabotaggi dei tedeschi in ritirata, anche se le distruzioni non raggiunsero mai i livelli catastrofici di quelle abbattutesi sulle linee del centro-sud nel periodo 1943-44.

Al momento della liberazione nell'aprile-maggio 1945 la situazione delle linee nei compartimenti del nord era la seguente (Bollettino dei dati mensili FS 1945):

- compartimento di Torino: erano in esercizio 1.406 km di linee mentre 536 km risultavano interrotti. Inoltre, a causa della distruzione di molti ponti, in coincidenza degli attraversamenti di alcuni fiumi era necessario effettuare il trasbordo a piedi dei viaggiatori sulla riva opposta (o su ponti di barche provvisori o per mezzo di zattere improvvisate da privati). In particolare, era necessario il trasbordo tra Borgo Revel e Crescentino sulla linea Castelrosso-Casale Monferrato; al ponte Stura tra Fossano e Trinità sulla linea Fossano-Mondovì; tra Nizza e Bassana sulla linea Asti-Acqui-Genova; tra Santuario e Stella sulla linea Torino-Savona;
- compartimento di Milano: erano in esercizio 996 km di linee di linee mentre 424 km risultavano fuori esercizio. Anche qui, in coincidenza di alcuni ponti bombardati, erano necessari trasbordi a piedi dei viaggiatori. Si trasbordava tra Dormelletto e Sesto C. sulla linea Domodossola-Gallarate; sul Ticino tra Pavia e Cava Manara e sul Po tra Cava Manara e Bressana B. sulla linea Milano-Voghera; tra Pizzighettone e Ponte d'Adda sulla linea Pavia-Cremona-Mantova;
- compartimento di Verona: dei 979 km di linee ferroviarie, 388 erano in esercizio mentre 591 risultavano fuori esercizio;
- compartimento di Trieste: risultavano funzionanti 403 km di linee ferroviarie mentre 329 km erano fuori esercizio;
- compartimento di Venezia: era in funzione la sola linea Venezia-Udine mentre tutte le altre linee risultavano interrotte;
- compartimento di Genova: erano attivi 311 km di linee mentre 170 km risultavano fuori esercizio.

## 5. Il bilancio di una catastrofe (1944-45)

Alla fine delle ostilità la disastrosa situazione in cui versava la rete ferroviaria apparve in tutta la sua ampiezza ai tecnici delle Ferrovie dello Stato incaricati di redigere i primi bilanci sulla base dei dati che ora potevano essere di nuovo aggregati per l'intera rete nazionale. Le distruzioni e i danneggiamenti avevano interessato circa 4.500 km di binario di corsa, cioè il 21% della consistenza d'anteguerra; 2.600 km di binari delle stazioni, 35%; 68 km di ponti in muratura, 28%; 35 km di ponti in ferro, 45%; 64 km di gallerie, 7%; 10.000 fabbricati vari, 36%; 3.850 km di linee elettriche ad alta tensione, 65%; 8.200 km di linee di contatto, 69% e circa il 40% degli impianti di segnalamento. Il parco dei rotabili fuori uso tra mezzi distrutti, gravemente danneggiati o asportati presentava la seguente situazione: circa 2.300 locomotive a vapore, 59%; oltre 1.000 locomotive elettriche, 78%;

170 elettromotrici ed elettrotreni, 80%; 770 automotrici termiche, 96%; 9.900 carrozze, bagagliai e postali, 81% e circa 100.000 carri merci, 73% (Collegio ingegneri ferroviari italiani 1947, 2-3).

A testimoniare la durezza con cui la guerra aveva colpito le strutture ferroviarie vi era infine il resoconto delle perdite subite dal personale ferroviario in tutto il periodo 1943-1945: 2.104 ferrovieri furono vittime dei bombardamenti di impianti ferroviari, 65 caddero in combattimento, 407 vennero in gran parte fucilati dai tedeschi o caddero in azioni partigiane, 186 morirono per cause non accertate o furono dispersi.

Dare conto con esattezza della situazione delle linee ferroviarie nei vari compartimenti ferroviari della rete FS alla fine della guerra non è affatto facile perché dal luglio 1943, per due lunghi anni, il fronte si spostò con velocità alterna, fermandosi per mesi su linee di resistenza che divisero l'Italia in due. Un primo quadro affidabile poté essere realizzato solo nel 1948 quando, riorganizzata l'Azienda e ricostituiti gli uffici centrali di statistica, furono recuperati i dati disponibili nei vari compartimenti per il periodo 1943-44 con le approssimazioni rese necessarie dai vuoti nelle documentazioni provocati dalle distruzioni che anche gli uffici FS avevano localmente subito:

## 6. Linee in esercizio al 30 giugno 1944

Tabella 2. *Ferrovie dello Stato, Ufficio di statistica, Relazione per l'anno finanziario 1943-1944, Roma, Tipolitografia FS, 1948.*

| Compartimento   | Situazione anteguerra (km) | Situazione al 30 giugno 1944 (km) |
|-----------------|----------------------------|-----------------------------------|
| Torino          | 1.940,6                    | 1.841,6                           |
| Milano          | 1.506,2                    | 1.453,3                           |
| Venezia         | 1.524,6                    | 1.520,4                           |
| Trieste         | 757,5                      | 729,9                             |
| Genova          | 494,3                      | 470,4                             |
| Bologna         | 1.328,5                    | 1.092,3                           |
| Firenze         | 1.357,2                    | 225,8                             |
| Ancona          | 1.109,0                    | 109,9                             |
| Roma            | 1.512,9                    | 294,8                             |
| Napoli          | 1.219,4                    | 750,0                             |
| Bari            | 1.136,0                    | 1.136,0                           |
| Reggio Calabria | 975,5                      | 970,3                             |
| Palermo         | 1.371,9                    | 1.254,9                           |
| Cagliari        | 417,6                      | 415,2                             |
| <b>Totale</b>   | <b>17.228,6</b>            | <b>12.566,1</b>                   |

Come si può vedere, la situazione era molto grave nel Centro-Sud del Paese dove tra l'appennino Tosco Emiliano e Napoli la rete ferroviaria si presentava quasi totalmente disarticolata: nel compartimento di Firenze risultava interrotto l'83% delle linee, in quello di Ancona il 90%, Roma, registrava l'80% dei collegamenti distrutti. A Napoli, nonostante un veloce e sommario ripristino di alcuni tratti di linea operato dagli alleati, si aveva ancora il 40% delle linee interrotte (Ferrovie dello Stato, Ufficio statistica 1948). Diversa la situazione nei compartimenti del sud e delle isole dove il rapido passaggio delle ostilità aveva consentito, dapprima ad opera degli alleati e poi gradualmente con l'intervento delle ricostituite strutture dell'Amministrazione ferroviaria, il ripristino quasi totale dei collegamenti anche se con binari e infrastrutture provvisori, spesso utilizzando ponti in ferro di tipo militare che limitavano fortemente la velocità e il peso dei convogli. Mancavano poi, quasi completamente, le locomotive per cui il traino dei primi treni viaggiatori fu effettuato con le locomotive

a nafta portate dagli alleati per il trasporto delle merci e con i pochi automezzi da manovra, di scarsa potenza, reperibili ancora sui piazzali ferroviari (Ferrovie dello Stato, Servizio personale e affari generali 1956, 95).

## 7. I camion della speranza

Le difficili condizioni della rete ferroviaria alla fine della guerra resero necessario il ricorso ad autoservizi sostitutivi per i viaggiatori e le merci. Una scelta obbligata per assicurare un minimo di comunicazioni in sostituzione del servizio ferroviario su quelle linee interrotte e non immediatamente riattivabili, neppure con ripristini provvisori o parziali. Tra il luglio 1945 e il giugno 1949 gli autoservizi sostitutivi o integrativi di quelli ferroviari furono esercitati direttamente dall'amministrazione FS sia per i viaggiatori che per le merci utilizzando quasi esclusivamente un contingente di autocarri americani rimasti in Italia al termine delle operazioni militari, ceduti dalle autorità militari alleate al Governo italiano e messi a disposizione delle FS dal Ministero del tesoro (Ferrovie dello Stato, Servizio ragioneria, Ufficio Statistica 1956, 134). Si trattava di circa 1.822 automezzi residuati di guerra che cominciarono ad essere disponibili sin dal luglio del 1945. A partire dall'ottobre 1945 e sino all'esercizio 1946-47 circa 900 di questi camion furono destinati al servizio camionistico sostitutivo per il pubblico mentre i restanti 922 furono impiegati largamente per sostenere i trasporti dei materiali destinati alla ricostruzione (Ferrovie dello Stato, Servizio ragioneria, Ufficio statistica 1956, 134). Per il servizio viaggiatori i camion furono attrezzati con panche di legno onde alleviare, per quanto possibile, il disagio delle persone. Si trattava comunque di camion con rimorchi coperti da teloni ed esposti alle intemperie inoltre si può facilmente immaginare il comfort di tali viaggi considerando quale fosse lo stato medio del fondo stradale non appena passata la guerra. L'autoservizio viaggiatori gestito direttamente dalle FS fu istituito per la prima volta il 27 settembre 1945 con l'apertura della linea Roma-Campobasso (Bollettino dei dati mensili FS 1946, 27). A novembre del 1945 il servizio fu esteso al compartimento di Firenze dove contribuì in maniera vitale a sostituire la gran parte dei collegamenti ferroviari interrotti. A dicembre del 1945 furono istituite alcune corse di autotrasporto viaggiatori anche nel compartimento di Torino (Bollettino dei dati mensili FS 1946, 31).

Anche l'INT (Istituto nazionale Trasporti) alla fine del 1945 ricominciò ad esercitare qualche autoservizio viaggiatori. Una funzione integrativa rispetto alle FS che si accrescerà notevolmente nel quadriennio successivo con un vasto programma di regolari autoservizi viaggiatori e merci affidati in appalto ad imprese private in sostituzione o a complemento dei trasporti ferroviari su quelle linee secondarie per le quali l'esercizio ferroviario si presentava ormai eccessivamente gravoso dal punto di vista dei costi di gestione (i cosiddetti "rami secchi").

Tra l'agosto e il dicembre 1945 le FS fecero sempre maggiore ricorso ai servizi camionistici per il trasporto merci. Nel mese di agosto il servizio fu avviato nei compartimenti di Milano, Firenze, Roma e Bari. Le corse effettuate furono, complessivamente, 410 con un totale di 81.187 km percorsi e 4.085 quintali di merce trasportati. Già nel mese di settembre si ebbe un deciso incremento di questi servizi che furono estesi anche ai compartimenti di Torino, Genova, Ancona e Napoli con un quantitativo di 1.881 corse effettuate, 416.966 km percorsi e 62.635 quintali di merci trasportate. Alla fine di ottobre il servizio era attivo in 11 compartimenti: Torino, Milano, Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Palermo con un incremento

Tabella 3. Bollettino dei dati mensili. Novembre-Dicembre 1945, Anno 22, n. 6, Roma Tipo-Lito FS, 1946.

| Autoservizi viaggiatori sostitutivi gestiti dalle FS (fine 1945) |         |               |        |        |               |        |        |
|--|---------|---------------|--------|--------|---------------|--------|--------|
|  |         | Novembre 1945 |        |        | Dicembre 1945 |        |        |
|  |         | Corse         | Km     | Viagg. | Corse         | Km     | Viagg. |
| Compartimento di   | Torino  |               |        |        | 17            | 317    | 250    |
| "  | Firenze | 653           | 53.014 | 19.313 | 894           | 70.516 | 24.725 |
| "  | Roma    | 68            | 5.495  | 1.117  | 206           | 18.033 | 3.541  |
| INT  |         | 10            | 4.978  | 329    | 33            | 10.764 | 971    |

significativo dei dati del traffico: 3.936 corse effettuate, 736.416 km percorsi e 108.680 quintali trasportati (Bollettino dei dati mensili FS 1946, 27).

Le corse effettuate avevano raggiunto il numero di 5.054 con una percorrenza complessiva di 792.147 km. Di particolare rilievo la consistenza di questi servizi nel compartimento di Napoli dove si concentrava il 35% delle corse. Probabilmente tale dato era in stretta connessione con l'importanza che ancora rivestiva il porto di Napoli nel sistema degli approvvigionamenti gestito dalle autorità militari alleate.

I servizi camionistici furono inoltre fondamentali per assicurare il trasporto dei materiali necessari alla successiva fase di ricostruzione ferroviaria quando, grazie anche agli ingenti aiuti alleati, si riuscirono ad aprire un numero davvero impressionante di cantieri sui punti più strategici della rete (ponti, viadotti, stazioni)

## 8. Giovanni Di Raimondo: il generale dei ferrovieri e l'epopea della ricostruzione

Uno dei protagonisti della ricostruzione ferroviaria italiana, come già accennato, fu senz'altro Giovanni Di Raimondo, l'ex generale badogliano nominato sottosegretario alle Comunicazioni nel primo governo Badoglio cui gli alleati affidarono il compito di ricostituire e dirigere le ferrovie nell'Italia liberata all'indomani dell'8 settembre del '43. Dopo la liberazione di Roma il Di Raimondo fu nominato direttore generale delle Ferrovie dello Stato ricoprendo tale carica ininterrottamente sino al 1955. Egli puntò tutto sulla rapidità della ricostruzione che avviò in piena guerra quando ancora il fronte era fermo sulla linea Gotica. Con mezzi provvisori e assoluta scarsità di mezzi egli si sforzò in ogni modo di riattivare i lavori cercando di conquistare la fiducia e l'aiuto degli alleati, sollecitando la riorganizzazione civile dell'amministrazione ferroviaria e mobilitando per quanto possibile le residue potenzialità di uomini e mezzi. Le sue capacità personali, il suo carisma, l'esempio di sacrificio che seppe dare in prima persona furono fondamentali per ricostruire tra il personale FS un clima di fiducia e di mobilitazione (Corbellini 1955, 28). Fu lo stesso Di Raimondo a descrivere lo stato di prostrazione e disagio fisico e morale che trovò tra il personale ferroviario non appena, nell'autunno del '44, si accinse a dirigere quanto restava delle ferrovie nell'Italia liberata (Di Raimondo 1946). I ferrovieri e le loro famiglie erano stati particolarmente colpiti dagli effetti della guerra proprio in ragione dell'accanimento con il quale bombardamenti, distruzioni, saccheggi e sabotaggi si erano accaniti sugli impianti ferroviari. Come evidenziò Di Raimondo all'indomani della Liberazione, occorreva tenere presente che una larga parte del personale ferroviario lavorava e viveva quotidianamente con le proprie famiglie lungo le linee e nelle aree di pertinenza degli impianti e degli scali ferroviari. Con parole vibranti di partecipazione umana e civile questo ex militare badogliano, incaricato sbrigativamente dagli alleati di occuparsi delle ferrovie, seppe comprendere il dramma vissuto dal personale FS facendosi interprete delle ansie di rinascita e rinnovamento di quegli uomini duramente provati dalla guerra indirizzandone al meglio le energie umane e professionali. Scriveva il Di Raimondo nel 1947:

Stazioni devastate, binari divelti, carri e locomotive immobilizzati – spesso colpiti a morte e paurosamente impennati dove erano stati raggiunti dalla furia devastatrice degli esplosivi oppure sbalzati a grande distanza; arditi viadotti e ponti che l'accanimento delle offese aveva ridotto a informi mucchi di macerie; sottostazioni elettriche e apparati centrali convertiti in un intrico di tralicci, di fili e d'isolatori emergenti da mucchi di pietre e di mattoni; serie interminabili di pali, non di rado mutilati, dai quali pendevano i fili contorti delle linee aeree; sottopassaggi sfondati nei quali l'acqua zampillante delle condutture stagnava da un mese all'altro; imbocchi di gallerie crollati per centinaia di metri ed esposti all'incombente minaccia delle frane; case cantoniere che avevano visto la semplice e sana vita di famigliole dedite al lavoro o raccolte intorno al focolare, ed ora, deserte, spesso diroccate, sembravano irrigidite nell'ultimo spavento: questi, ed altri ancora non meno terrificanti, gli aspetti delle nostre ferrovie, su gran parte della rete, alla fine della guerra.

Nel quadro che alimentava in eguale misura l'angoscia e lo sgomento, i superstiti: uomini disfatti dal terrore, dalla fatica, dalla miseria, che per lunghi mesi erano rimasti sul posto di lavoro sotto i bombardamenti, ligi al dovere che impediva loro di porsi al riparo nei rifugi, e che da ultimo, dopo l'8 settembre 1943, erano stati oggetto della più accanita persecuzione da parte dei tedeschi (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani 1947, 1).

Parole cariche di pathos umano, dirette al cuore dei ferrovieri, ai quali si faceva capire che il loro sacrificio non era stato vano, che era riconosciuto dall'azienda e dal Paese. Egli intuì subito, inoltre, che la ricostruzione delle ferrovie rivestiva un grande significato simbolico per gli italiani in quei tragici momenti e che attorno a questa vicenda era possibile coagulare consenso, partecipazione popolare ed anche una certa dose di orgoglio patriottico. Il treno che tornava a circolare, a fermarsi nelle stazioni tra le macerie e l'affollamento di profughi, sfollati, militari di ritorno dalla prigionia era in un certo modo il simbolo stesso di un'Italia ferita ma viva, cosciente della tragedia vissuta ma pronta a riprendere il cammino.

“Ricostruire presto e bene” (Di Raimondo 1946), fu questa la parola d'ordine con la quale fu affrontata la questione della ricostruzione ferroviaria all'indomani del 25 aprile del 1945 quando fu elaborato il *Programma generale di ricostruzione della rete delle Ferrovie dello Stato italiano* che si basava sui dati definitivi delle distruzioni constatate per la rete del sud e su quelli provvisori che andavano rilevandosi quotidianamente nelle zone del nord via via liberate (Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato 1945).

La lunghezza della rete esercitata che al 30 giugno 1943, prima delle distruzioni di guerra, misurava circa 17.300 km, si contrasse successivamente a km 12.600 al 30 giugno 1944 ed a km 11.200 al 30 giugno 1945 – tenuto anche conto di circa 287 km di linee del territorio della Venezia Giulia, passati sotto il controllo dell'autorità militare jugoslava (Ministero dei Trasporti 1949, Prefazione).

L'opera di ricostruzione fu iniziata sin dal 1943-1944 in Sicilia e nell'Italia meridionale. Successivamente all'autunno 1944 tale opera si estese, per quanto possibile, anche ai territori a sud della linea Gotica e dall'aprile 1945 si avviò anche nell'Italia settentrionale appena liberata con riparazioni provvisorie, ripristinando molto spesso un solo binario e limitando la riattivazione ai tratti dove non vi erano gallerie o grandi viadotti da ricostruire che avrebbero richiesto tempi ancora lunghi. Ai danneggiamenti localizzati si poneva riparo ricorrendo a tutti gli espedienti possibili, a quelli di più vasta entità si faceva fronte con opere provvisorie, trsbordi, allacciamenti di fortuna. La trazione a vapore tornava a sostituire quella elettrica resa impossibile dalle distruzioni che si erano accanite sulle linee elettriche. Spesso, lì dove non era possibile svolgere un servizio continuativo si suppliva con un servizio saltuario (Ministero dei Trasporti 1949, Prefazione). In molti casi erano venuti meno anche gli impianti per il segnalamento ferroviario, per cui la circolazione dei treni era disciplinata da disposizioni eccezionali e tornava ad essere affidata alle capacità dei macchinisti e del personale di scorta. Una condizione che rallentavano ulteriormente la marcia dei convogli. Oltre alle spaventose condizioni nelle quali erano state ridotte quasi tutte le linee, le distruzioni della guerra avevano interessato anche l'80% delle carrozze per cui, all'inizio, si dovettero riadattare carri da trasporto merci arredati con panche per il trasporto delle persone (Ferrovie dello Stato, Servizio personale e affari generali 1956, 95). Questa fase iniziale della ricostruzione, avviata quando ancora gli eserciti si combattevano lungo la penisola, si tinse dei caratteri dell'epicità e dell'urgenza.

Tutto il Nord, ad esempio, alla fine del conflitto risultava scollegato dal resto del Paese per l'interruzione di tutti i grandi ponti sui fiumi Po, Ticino, Tanaro. I porti di Genova, Trieste, Ancona non avevano più linee di collegamento con l'entroterra, la stessa cosa accadeva per i grandi centri urbani e le industrie del Nord e per le aree di produzione agroalimentare della bassa Padana. L'Italia aveva smesso di funzionare come sistema economico e produttivo e la ricostruzione di alcune fondamentali linee di collegamento tra Nord e Sud assumeva i caratteri dell'urgenza vitale per l'esistenza stessa della Nazione.

Da questo punto di vista il ripristino della Genova-La Spezia ebbe un carattere di particolare rilevanza strategica per il porto di Genova, uno dei nodi nevralgici della logistica nazionale da cui dipendevano gli approvvigionamenti per tutta l'industria del Nord. Inoltre, nell'area genovese erano presenti alcune importanti industrie siderurgiche ed elettromeccaniche, tra cui l'Ansaldo, che risultavano vitali per le ferrovie e la navigazione. Il ripristino del collegamento tra La Spezia e Genova costituì uno dei banchi di prova più severi per la risorta organizzazione ferroviaria italiana con l'apertura in contemporanea di più cantieri gestiti in parallelo. A rendere possibile l'impresa concorse, inoltre, l'inattesa vitalità che dimostrarono le aziende dell'area industriale genovese e lombarda tra cui l'Ansaldo, la Società cantieri navali del Tirreno di Riva Trigoso e le Società edili Girola e Lodigiani. Furono così ricostruiti rapidamente il viadotto di Bogliasco, il viadotto di Sori, il viadotto

di Recco con 11 arcate crollate compresa una da 32 metri, il viadotto di Zoagli, del quale erano state rase al suolo 4 arcate, compresa quella da 25 metri, il ponte in ferro sul torrente Entella, il viadotto di Moneglia. Per ripristinare al più presto un se pur limitato esercizio ferroviario si decise di realizzare un tracciato provvisorio leggermente deviato rispetto alla sede delle opere distrutte ma progettato in modo da poterlo, in seguito, utilizzare per la ricostruzione dell'opera d'arte principale e del secondo binario. Le attivazioni dei singoli tratti di linea ripristinati avvennero in tempi diversi e si protrassero per tutto il 1945. A gennaio del '46 con la riattivazione provvisoria dei viadotti di Bogliasco, Sori e Recco la linea era ultimata e l'11 febbraio del 1946 l'esercizio ferroviario provvisorio a binario unico riprendeva sull'intera linea La Spezia-Genova (Ferrovie dello Stato, Compartimento di Genova 1946, 2-4). Subito dopo per completare la ricostruzione della rete dei collegamenti tra i due porti di Genova e La Spezia e l'area padana fu affrontata la ricostruzione del grande ponte ferroviario sul fiume Magra sulla linea "Pontremolese" Parma-La Spezia. Si trattava di un ponte in ferro a 9 luci completamente distrutto dai bombardamenti che fu sostituito da un viadotto in muratura lungo 400 m con 16 archi in calcestruzzo. Anche in questo caso si diede vita ad una mobilitazione di risorse straordinaria con l'impiego in turno di oltre 160 operai specializzati e carpentieri provenienti dalle Marche, dalla Toscana e dal Veneto. L'opera fu ultimata in soli 12 mesi di lavoro e tutte le spese di mano d'opera furono coperte grazie al "Fondo lire AUSA" (Aid from the United States) che era formato vendendo al consumo nazionale a prezzi calmierati le merci donate all'Italia dagli USA (Ferrovie dello Stato, Servizio lavori e costruzioni 1948).

Un altro collegamento fondamentale per il nostro sistema dei trasporti ferroviari era costituito dalla dorsale centrale nord-sud tra Milano e Bologna. Con la distruzione del ponte sul Po presso Piacenza, operata dalle truppe tedesche in ritirata nella primavera del '45, si era interrotta per la prima volta dall'Unità questa arteria vitale. Il ponte, interamente in travate metalliche, era costituito da due manufatti affiancati, uno per il binario pari ed uno per quello dispari. La ricostruzione completa dell'opera appariva proibitiva per la mancanza dei materiali ferrosi e dei mezzi di trasporto e comunque avrebbe richiesto tempi lunghi lasciando Milano e la sua area industriale priva di un collegamento diretto con il resto del Paese. Si decise, anche in questo caso, di ripristinare velocemente il collegamento su un solo binario utilizzando la travata che aveva subito i danni minori. Grazie all'intervento dell'ing. Giuseppe Bianchi, Commissario straordinario delle ferrovie dell'Alta Italia, si riuscì a sbloccare parte dei materiali ferrosi ottenendo dagli alleati gli automezzi necessari ai trasporti. Il 14 ottobre del 1945, in soli sei mesi, il collegamento a semplice binario e velocità limitata fu ripristinato consentendo di riattivare il traffico ferroviario tra Milano e Bologna (Ferrovie dello Stato, Compartimento di Milano 1945). Tra maggio e settembre del 1946 furono anche ripristinati i servizi ferroviari nella bassa Padana tra Ferrara e Rimini consentendo la ripresa economica e produttiva di un'area che comprendeva le più importanti industrie di trasformazione alimentare del Paese quali zuccherifici, industrie conserviere, ecc. (Ferrovie dello Stato, Sezione lavori Bologna 1949).

Per ricucire il Paese era però necessario riattivare la circolazione attraverso gli Appennini. Dall'aprile 1945 Bologna e Firenze furono di nuovo poste in collegamento attraverso la linea direttissima grazie alla riapertura dell'imbocco sud della grande galleria dell'Appennino. La circolazione dei treni riprese anche se con binario unico e trazione a vapore. La situazione era molto più grave a sud di Firenze dove i bombardamenti, sin dal marzo 1944, avevano distrutto in molti punti binari, ponti, viadotti e stazioni come a Pontassieve, Arezzo Terontola e Chiusi che erano ormai cumuli di macerie. Tale situazione si protrasse per due anni e solo dall'aprile 1946 la circolazione sulla tratta Firenze-Chiusi poté riprendere a binario unico e trazione a vapore. La Firenze-Pisa, interrotta dall'aprile 1944 per vari bombardamenti, tra cui quello del ponte sull'Arno tra Empoli e Signa, fu riattivata a semplice binario e trazione a vapore dal gennaio 1945. Sulla Tirrenica a sud di La Spezia la circolazione si era interrotta dal maggio-giugno del 1944 salvo alcuni tratti ripristinati velocemente dagli alleati per esigenze belliche come la La Spezia-Sarzana e la Pisa-Livorno. Gravissimi erano stati i danni nel tratto costiero della linea tra Livorno e Rosignano dove le numerose gallerie erano tutte state interrotte dai bombardamenti. La circolazione fino a Grosseto riprese solo dal maggio 1946, sempre a binario unico e trazione a vapore. La linea Adriatica da Rimini ad Ancona, Pescara, Termoli era stata investita violentemente dalle operazioni belliche e dal settembre 1943 numerose interruzioni arrestarono la circolazione nel tratto Pescara-Termoli che poi, fino all'agosto 1944, fu ripristinato dagli

alleati ma destinato ai soli usi militari. Solo dal giugno-luglio del 1945 furono ripristinati i collegamenti della trasversale adriatica da Ancona verso Orte e Pescara (Ministero dei Trasporti 1949, 52-66).

Dall'aprile del 1945 con la liberazione e la ricostituzione della continuità dello Stato, Roma tornava ad essere la capitale di una nazione non più divisa dai fronti di combattimento anche se i collegamenti ferroviari della città verso nord si presentavano problematici a causa della prolungata interruzione della circolazione sulla Firenze-Chiusi. Dall'agosto del 1944 un solo binario con trazione a vapore consentiva un minimo di circolazione ferroviaria verso nord sulla linea tirrenica Roma-Grosseto-Pisa e, dal settembre 1944, sulla trasversale tirrenico-adriatica Roma-Orte-Ancona. Verso sud la situazione non era migliore per i danni gravissimi subiti dalla linea direttissima Roma-Formia-Napoli colpita da ripetuti bombardamenti e sabotaggi che avevano avuto come obiettivo le principali opere civili: ponti, viadotti e gallerie. Solo nel maggio 1945 si riuscì a ripristinare il collegamento ferroviario con Napoli ma su binario unico e con trazione a vapore. La Roma-Cassino-Napoli, al centro dei combattimenti che perdurarono a lungo sul fronte di Cassino, dal settembre 1943 fu utilizzata dai tedeschi per i trasporti militari e, successivamente alla rottura del fronte di Cassino e alla liberazione di Roma fu esercitata dagli alleati che la riconsegnarono alle FS nel marzo 1945.

Questa la situazione quando, successivamente all'aprile 1945, si iniziarono a programmare gli interventi necessari per una ricostruzione stabile della rete e per il recupero delle potenzialità di trasporto necessarie alla ripresa del Paese.

La prima fase della ricostruzione ebbe come obiettivi prioritari ripristinare gli impianti e riallacciare nel minimo tempo possibile le arterie principali onde consentire di ricollegare longitudinalmente e trasversalmente i maggiori centri del Paese, assicurare il servizio ferroviario nei porti marittimi principali, ripristinare le linee di comunicazione con gli altri Paesi europei attraverso i transiti di confine (Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato 1945, 12). Alle FS fu chiesto inoltre di impegnare, ove possibile, la massima quantità di mano d'opera e la minima quantità di materiali, specialmente se provenienti dall'estero, utilizzando al massimo i rottami e i residuati (Collegio ingegneri ferroviari italiani 1947, 6).

Al 30 giugno 1946, ad un anno dalla fine del conflitto, la lunghezza della rete esercitata dalle FS tornava a misurare quasi 15.000 km coronando uno dei periodi più febbrili delle attività di ricostruzione post-bellica. In un solo anno erano stati ricostruiti circa 3.700 km di ferrovie (Ferrovie dello Stato, Servizio ragioneria, Ufficio statistica 1953, 7). Ma le cifre da sole non danno l'idea del valore, anche simbolico, che molte opere di ricostruzione ebbero per la vita degli italiani, per la ripresa di un clima di mobilitazione delle residue risorse nazionali, delle capacità tecniche delle nostre aziende, per la ripresa economica e produttiva di vaste aree geografiche del Paese. Certo, ancora nel corso del 1946 fu molto difficoltoso per gli italiani viaggiare in treno, su molte linee non erano garantiti servizi diretti, i tempi di attesa per proseguire il viaggio cambiando convoglio erano estenuanti e i rallentamenti, in coincidenza dei ponti in via di ricostruzione, frequenti ma il peggio sembrava passato. La tabella 4 illustra molto chiaramente quali fossero stati gli effetti della guerra sui tempi di viaggio sulle linee principali delle nostre ferrovie ma ci aiuta anche a valutare nella giusta dimensione i risultati che l'immenso sforzo di ricostruzione permise in ogni caso di raggiungere consentendo agli italiani di tornare a viaggiare e al Paese di riprendere a funzionare.

Dal punto di vista economico, infine, si può senz'altro affermare che la ricostruzione delle ferrovie costituì nel primo, quinquennio post-bellico, uno dei più potenti volani per la ripresa industriale ed occupazionale del Paese.

Come si può vedere, nei primi quattro anni le somme impegnate dalle FS superarono le assegnazioni di bilancio, segno di una fase molto accelerata della ricostruzione. Quando nel 1952 si riuscì a fare un consuntivo affidabile delle risorse impiegate dalle FS per la ricostruzione della rete, del materiale rotabile e degli apparati tecnologici si calcolò che dal 1945 si erano impiegati 477 miliardi di lire. Altri 104 miliardi erano serviti per gli investimenti patrimoniali necessari alla ricostruzione degli immobili quali stazioni, magazzini, impianti, uffici, abitazioni per il personale, ecc. Nel complesso in poco più di un quinquennio erano stati investiti 580 miliardi di lire dei quali 350 miliardi in costi di mano d'opera, pari a circa 70 miliardi annui, corrispondenti ad un impiego fisso di oltre 100.000 operai per 5 anni (Robert 1952).

Il Paese investì ingenti risorse nel programma di ricostruzione delle ferrovie, ai limiti delle possibilità di una

Tabella 4. Fonte: La ricostruzione delle Ferrovie Italiane dello Stato, a cura del CIFI, Roma, 1947.

| Tempi di marcia sulle principali direttrici della rete FS (1938-1947) |               |        |              |        |             |        |             |        |
|---|---------------|--------|--------------|--------|-------------|--------|-------------|--------|
| Linee   | Dicembre 1938 |        | Ottobre 1945 |        | Maggio 1946 |        | Maggio 1947 |        |
|   | Ore           | Minuti | Ore          | Minuti | Ore         | Minuti | Ore         | Minuti |
| Domodossola-Milano  | 2             | 11     | 4            | 45     | 2           | 50     | 1           | 45     |
| Milano-Roma   | 6             | -      | 32           | 59     | 18          | 5      | 9           | 15     |
| Ventimiglia-Genova  | 3             | 4      | 9            | 1      | 5           | 45     | 3           | 35     |
| Genova-Roma   | 5             | 10     | 27           | 20     | 17          | 10     | 13          | 2      |
| Torino-Genova   | 1             | 43     | 4            | 5      | 3           | 40     | 2           | 45     |
| Brennero-Verona   | 3             | 47     | 7            | 34     | 5           | 45     | 5           | 15     |
| Verona-Bologna  | 1             | 16     | 3            | 35     | 2           | 30     | 2           | 15     |
| Bologna-Venezia   | 1             | 45     | 7            | 15     | 4           | 45     | 2           | 15     |
| Torino-Milano   | 1             | 31     | 3            | 5      | 3           | 20     | 2           | 55     |
| Milano-Venezia  | 2             | 58     | 7            | 40     | 7           | 10     | 5           | 35     |
| Bologna-Ancona-Bari   | 10            | 10     | 26           | 5      | 22          | 30     | 18          | 55     |
| Roma-Bari   | 6             | 25     | 18           | 25     | 16          | 45     | 7           | 45     |
| Roma-Napoli (via Formia)  | 2             | -      | 6            | 30     | 5           | 55     | 3           | 13     |
| Napoli - Villa S.G.-Messina   | 6             | 37     | 12           | 40     | 11          | 50     | 7           | 50     |

Tabella 5. Fonte: Le ferrovie italiane dello Stato rinascono, Roma, CIFI, 1948.

| CONTO RICOSTRUZIONE (milioni di lire) |                          |                  |
|---------------------------------------|--------------------------|------------------|
| Esercizio                             | Assegnazioni di bilancio | Impegni di spesa |
| 1944-45                               | 2.500                    | 5.394            |
| 1945-46                               | 20.000                   | 50.209           |
| 1946-47                               | 85.000                   | 80.698           |
| 1947-48                               | 50.000                   | 91.442           |
| 1948-49                               | 70.000                   |                  |
| 1949-1950                             | 57.000                   |                  |
| 1950-1951                             | 38.000                   |                  |
| <b>TOTALI</b>                         | <b>322.500</b>           | <b>228.283</b>   |

nazione che usciva così provata dal conflitto, ma nessuno pose ostacoli e il consenso attorno all'impegnativo programma non venne mai meno perché una cosa era chiara a tutti: "Alla base della ricostruzione nazionale era quella delle ferrovie, e nessuna normalizzazione di vita si poteva sperare prima di aver raggiunto un minimo di assetamento nel campo ferroviario" (Collegio ingegneri ferroviari italiani 1947, 3).

## Conclusioni

I ferrovieri si mobilitarono, dunque, nella guerra e nel dopo-guerra confermando, in tutte e due le temperie, la solidità e la forza dei legami costruiti nel corso dell'Ottocento e del Novecento che li univano saldamente alla storia della formazione dell'edificio nazionale. Mentre i regimi crollavano non venivano meno le ragioni ideali e materiali del sentirsi italiani e in questo agivano legami profondi con la nostra storia, a partire dal processo unitario e dalle complesse e formative vicende che avevano caratterizzato i primi decenni del nuovo secolo (Rossi 2003, 203). Fu infatti in quei primi decenni che si costruirono e cementarono forme nuove di identità nazionale,

più solide perché agenti sul vissuto quotidiano e fondate sul coinvolgimento di grandi masse di lavoratori nel processo di modernizzazione della società e delle strutture dello Stato. Le ferrovie furono il terreno sul quale si sperimentò con maggior forza la solidità di questi legami profondi tra il mondo del lavoro e il sentimento nazionale, tra l'identità di classe e il senso di appartenenza ad una missione nazionale: il servizio quotidiano da assicurare per il funzionamento della macchina dello Stato, per il benessere della società. Un collante che si era rivelato decisivo già nel corso della Prima guerra mondiale quando le Ferrovie dello Stato e, soprattutto, i lavoratori che ne costituivano l'ossatura organizzativa, furono chiamati a garantire il sostegno logistico allo sforzo bellico nazionale (Maggi, Giuntini 2017, 34-39). Si trattò di un'esperienza di servizio alla nazione che si rivelò decisiva qualche decennio dopo, quando fu necessario mobilitarsi ancora una volta per una guerra e poi nel momento più drammatico per la nazione, quando si trattò di ricostruire le strutture fondamentali per la vita del Paese. Ritengo che queste caratteristiche formative del mondo del lavoro italiano, del quale i ferrovieri rappresentavano una delle componenti più avanzate, combattive e identitarie, nonostante la durezza dello scontro di classe che aveva caratterizzato alcune fasi della storia tra Otto e Novecento, favorì in profondità l'integrazione del popolo nella Nazione e nello Stato rompendo lo schema elitario entro il quale le classi dominanti avevano isterilito l'epica della formazione nazionale. Se la guerra e le vicende del 1943-44 avevano determinato una rottura nel sentimento degli italiani verso la nazione si trattava, in realtà, di una rottura che riguardava una vecchia "idea di nazione" (Crainz 1997, 500) avulsa dai bisogni e dalla realtà della vita materiale delle grandi masse popolari sulle quali era gravato tutto il peso di due guerre e che ora dovevano mobilitarsi nello sforzo della ricostruzione del Paese.

Se, all'inizio delle ostilità e per i primi due anni di guerra, con crescente disagio e straniamento verso una guerra che pioveva dal cielo (in tutti i sensi), i ferrovieri e tutti gli italiani "fecero il proprio dovere" funzionando come società organizzata, come nazione, nella produzione e nell'amministrazione dello Stato, poi, mano a mano che il fronte di combattimento risaliva, lo fecero ritessendo le reti fisiche e il tessuto stesso della società nelle campagne e nelle città. Si ricompose così, forse soprattutto sul terreno della ricostruzione materiale, la base di una nuova appartenenza collettiva che in quell'impegno ritrovava le ragioni profonde dell'Unità nazionale.

## Riferimenti bibliografici

### **Benussi G.**

1983 *Treni armati, treni ospedale 1915-1945*, Castelbolognese, Albertelli Editore.

### **Bollettino dei dati mensili FS**

1945 *Principali dati relativi all'intera rete FS ricevuti dai Servizi al luglio 1945*, Roma, Tipo-Lito FS.

1946 *Principali dati relativi all'intera rete FS ricevuti dai Servizi, Settembre-Ottobre 1945*, Anno 22, n. 5, Roma, Tipo-Lito Ferrovie dello Stato.

1946 *Principali dati relativi all'intera rete FS ricevuti dai Servizi, Novembre-Dicembre 1945*, Anno 22, n. 6, Roma, Tipo-Lito Ferrovie dello Stato.

### **Bollettino ufficiale FS**

1943 Circolare n. 31, *Regolamenti interni*, Anno 1943, Parte II.

1941 Circolare n. 7, *Norme per l'eseguimento dei trasporti militari tedeschi*, Parte II, n. 10,

### **Busi A.**

2022 *Due vite, tante vite. Storia di ferrovie e di Resistenza*, Cosenza, Luigi Pellegrini Editore.

### **Collegio ingegneri ferroviari italiani**

1947 *La ricostruzione delle Ferrovie Italiane dello Stato*, in: «Ingegneria Ferroviaria», Fascicolo monografico, Roma, CIFI.

### **Corbellini G.**

1955 *Le Ferrovie dello Stato compiono cinquanta anni di vita*, «Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, Il Cinquantenario delle Ferrovie dello Stato 1905-1955», Roma, CIFI.

**Crainz G.**

1977 *L'Italia repubblicana*, «Storia contemporanea», Roma, Donzelli.

**De Luna G.**

2002 *L'identità coatta*, «Storia d'Italia. Annali, 18. Guerra e pace», Torino, Einaudi.

**Di Raimondo G.**

1948 *Prefazione alla relazione per l'anno Finanziario 1943-1944*, «Ministero dei Trasporti. Ferrovie dello Stato, Ufficio Statistica, Relazione per l'anno finanziario 1943-1944».

1946 *Ricostruire*, «Ingegneria ferroviaria», n. 1, luglio 1946, Roma, CIFI.

**Ferrovie dello Stato. Compartimento di Firenze**

1947 *Ricostruzioni di linee ed impianti ferroviari eseguiti dalla Sezione lavori di Firenze dalla Liberazione a tutto il 1947*, Firenze, Ferrovie dello Stato.

**Ferrovie dello Stato, Compartimento di Genova**

1946 *Sezione Lavori, Ripristino a semplice binario della linea Genova-La Spezia*, Genova, Arti Grafiche Bozzo.

**Ferrovie dello Stato, Compartimento di Milano**

1945 *Sezione Lavori, Ripristino del traffico ferroviario sul ponte del fiume Po presso Piacenza, linea Bologna-Milano*, Milano, Tipografia Redaelli.

**Ferrovie dello Stato, Servizio lavori e costruzioni**

1948 *Ponte ferroviario sul fiume Magra tra le stazioni di Vezzano e S. Stefano Magra della linea Parma-La Spezia*, Roma, Stab. Tip. Velograf.

**Ferrovie dello Stato, Servizio personale e affari generali**

1956 *La gestione di Stato delle Ferrovie Italiane (1905-1955). Monografie*, Roma, Apollon.

**Ferrovie dello Stato, Servizio ragioneria, Ufficio di statistica**

1948 *Relazione per l'anno finanziario 1943-1944*, Roma, Tipolitografia FS.

1953 *Relazione per l'anno finanziario 1944-1945*, Roma, Tipolitografia FS.

1956 *Relazioni per l'anno finanziario 1945-1946, 1946-47, 1947-48, 1948-49*, Roma, Tipolitografia FS.

**Ferrovie dello Stato, Sezione lavori di Bologna**

1949 *Linea Ferrara-Rimini. 25.IV.1949*, Bologna, Officina grafica Cacciari.

**Maggi S.**

2003 *Le ferrovie*, Bologna, il Mulino.

**Maggi S., Giuntini A. (cur.)**

2017 *La Grande Guerra e le ferrovie in Italia*, Bologna, il Mulino.

**Ministero delle Comunicazioni, Amministrazione delle Ferrovie dello Stato**

1943 *Relazione per l'anno finanziario 1941-42*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato Libreria.

1942 *Relazione per l'anno finanziario 1940-41*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato Libreria.

1941 *Relazione per l'anno finanziario 1939-40*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato Libreria.

**Ministero dei Trasporti**

1949 *Ferrovie dello Stato, Servizio ragioneria, Ufficio statistica, Situazione delle linee della rete ferroviaria durante il periodo luglio 1943-giugno 1946*, Roma.

**Ministero dei Trasporti, Ferrovie dello Stato**

1945 *Programma generale di ricostruzione della rete delle Ferrovie dello Stato italiano*, Roma, Tipolitografia FS.

**Robert G.**

1952 *Le ferrovie al servizio del Paese*, in: «Quaderni delle Ferrovie dello Stato» n. 1, Pubblicazione a cura della Direzione Generale FS – Sezione Documentazione, Roma, Staderini.

**Rossi E.A.**

2002 *Una nazione allo sbando. L'armistizio italiano del settembre 1943 e le sue conseguenze*, Bologna, il Mulino.

**Traglia G.**

1942 *Nel mondo delle ferrovie. Uomini e macchine in pace e in guerra*, Roma, Cremonese.

*Siti consigliati*

[www.trenidicarta.it](http://www.trenidicarta.it): il più vasto e completo portale on line sulla bibliografia ferroviaria italiana dai primordi ai giorni nostri. Ordinato cronologicamente.

[www.fondazionefs.it](http://www.fondazionefs.it): è il sito ufficiale della Fondazione FS Italiane. Al suo interno è possibile consultare il motore di ricerca della Biblioteca e tutti i materiali digitalizzati disponibili negli archivi: orari ferroviari dal 1899, disegni di stazioni e materiale rotabile, album, documenti, foto, filmati.

[www.fondazionepozzo.org](http://www.fondazionepozzo.org): è il sito della Fondazione "Cesare Pozzo", una importante istituzione mutualistica del personale ferroviario. Al suo interno è possibile consultare il catalogo della Biblioteca Cesare Pozzo che conserva la più vasta raccolta di pubblicazioni sulla storia dei ferrovieri e delle loro organizzazioni sindacali.

[www.cifi.it](http://www.cifi.it): è il sito ufficiale del Collegio Nazionale Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI). Al suo interno è possibile consultare il catalogo della Biblioteca specializzata sull'ingegneria e la tecnica ferroviarie e i motori di ricerca delle due principali riviste del CIFI: "Ingegneria Ferroviaria" e "La Tecnica Professionale".

[www.archivioluce.com](http://www.archivioluce.com): è l'archivio dell'Istituto Luce fondato dal fascismo nel 1924. Il portale consente l'accesso a migliaia di documenti audiovisivi realizzati dall'Istituto Luce nel corso della sua vita e al materiale audiovisivo di molti altri fondi archivistici contemporanei.