

Verso una rete intermodale europea di trasporti. Tendenze, filoni e problemi della ricerca in Italia.

Federico Paolini

Nell'ambito del progetto europeo di ricerca *Cost-Transport Towards a European Intermodal Transport Network: Lessons from History*, dal 2 al 3 maggio 2002 si è svolto, a Gargnano sul Garda, un seminario di studi dedicato al tema *Verso una rete intermodale europea di trasporti. Tendenze, filoni e problemi della ricerca in Italia*.

Nel convegno, le opinioni e le esperienze professionali degli esperti del settore dei trasporti¹ si sono confrontate con quelle degli storici² nell'intento di costruire un quadro di sintesi sui problemi concernenti lo sviluppo e il progresso tecnologico dei trasporti e sui filoni della ricerca storica. In Italia, la letteratura dedicata ai trasporti ha affrontato prevalentemente i temi di politica ed economia e innumerevoli sono i saggi editi negli ambiti specifici della politica economica e istituzionale e in quello dell'economia applicata.

Le relazioni degli economisti, degli urbanisti, dei geografi e degli altri studiosi degli aspetti prettamente *tecnici* dei trasporti hanno contribuito a tracciare un profilo dello sviluppo del settore trasportistico in Italia. Lo sviluppo dei trasporti può essere, in sostanza, suddiviso in tre fasi: dal 1880 al

¹Marchese U., Quadro generale introduttivo sull'economia dei trasporti; Marcucci E., Il processo di riforma del trasporto pubblico locale; Tebaldi M., Stato, mercato e mobilità. La scienza politica e lo studio dei trasporti; Ravera G.B., Trasporti e progresso tecnico; Tombola C., La logistica; Capineri C., Geografia delle reti; Cefis E., L'alta velocità ferroviaria; Pucci P., Sistemi urbani e nodi infrastrutturali; Cappato A., Trasporto marittimo passeggeri; Carlucci F., Economia degli aeroporti e dei trasporti aerei.

²Bortolotti L., Territorio e comunicazioni stradali e autostradali; Paolini F., Gli italiani e la motorizzazione (1950 – 1970). Appunti per una storia sociale e ambientale dell'automobile; Maggi S., L'intermodalità nella storia; Giuntini A., Merger M., Storia delle ferrovie; Pavese C., I trasporti urbani; Tonizzi E., La navigazione. Un profilo storico; Mantegazza A., Storia della navigazione aerea.

1948; dal 1948 al 1973; dal 1973 ai giorni nostri³. La prima fase è contraddistinta, fino agli anni '20 del Novecento, dall'eccezionale sviluppo della ferrovia e della marina mercantile. Gli anni '30 sono caratterizzati dall'elettrificazione delle ferrovie e dalla costante crescita dei trasporti terrestri automobilistici; la progressiva affermazione dell'automobile, inoltre, dà un decisivo impulso alla costruzione delle prime autostrade.

La seconda fase è contraddistinta dal "successo" dell'automobile e dalla sempre maggiore competizione tra i diversi sistemi di trasporto. Fra il 1948 e il 1973, l'assenza di accorte politiche volte a governare lo sviluppo inarrestabile dei trasporti ha finito per favorire l'affermazione del mezzo automobilistico, resosi indispensabile sia per gli spostamenti di merci e di persone, sia per favorire lo sviluppo industriale in aree del paese prive di collegamenti ferroviari e portuali. Gli anni '50 e '60, quindi, sono stati caratterizzati dalla costruzione di nuove autostrade e dalla sistemazione della viabilità minore, dalla crisi delle ferrovie, dalla soppressione delle filovie e delle tramvie sostituite dalle autolinee, dalla supremazia della mobilità individuale nei confronti del trasporto pubblico e dall'espansione dei trasporti aerei. In questo periodo è emersa, inoltre, la complessa problematica inerente al traffico urbano. Il rapido sviluppo della motorizzazione privata ha determinato il decadimento dei servizi pubblici a causa della decrescente domanda, delle difficoltà economiche e gestionali, del progressivo calo degli investimenti attratti dalla motorizzazione privata e della consistente diminuzione della velocità commerciale conseguente la saturazione del sistema viario occupato dalle autovetture. La recessione del trasporto pubblico e lo sviluppo incontrastato dell'automobilismo hanno prodotto come conseguenza la crisi funzionale della città, aggravata da un modello di sviluppo urbano caratterizzato dal mancato decentramento delle attività amministrative e produttive e dal crescere disordinato di nuovi insediamenti abitativi periferici i quali, in assenza di pianificazione, non hanno fatto che accrescere il problema del traffico urbano.

La terza fase è stata contraddistinta dallo "shock petrolifero" del 1973 e dallo sforzo di contenere i prezzi petroliferi. Gli ultimi decenni del Novecento hanno definitivamente assegnato il ruolo centrale del trasporto di

³Per un approfondimento cfr. Maggi S., 2001, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX – XX)*. Una storia della modernizzazione italiana, Bologna, Il Mulino e Tebaldi M., 1999, *La politica dei trasporti*, Bologna, Il Mulino.

merci e di persone ai veicoli a motore, mentre hanno ulteriormente ridimensionato il ruolo delle ferrovie. La difficile situazione dei trasporti in Italia ha prodotto, a partire dai primi anni '90, il tentativo di rilanciare il trasporto collettivo e quello su rotaia, assegnando un ruolo di primo piano alle metropolitane di superficie e ai treni ad alta velocità. Per la prima volta, dopo oltre cinquanta anni, il Piano generale dei trasporti, varato dal governo Amato nel marzo 2001, ha previsto un maggiore finanziamento per le ferrovie (120.000 miliardi di lire) piuttosto che per le strade (60.000 miliardi). Gli anni '90 del Novecento hanno segnato anche una svolta nello sviluppo dell'intermodalità, ossia dell'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto, attraverso significativi investimenti strutturali destinati alla costruzione degli interporti, ovvero di aree dedicate allo scambio di merci (e di passeggeri) fra un vettore e l'altro. Sempre nell'ultimo decennio del secolo scorso si è registrata una crescita dei servizi di logistica, anche se le dimensioni delle imprese italiane del settore (le principali sono le Ferrovie dello Stato e le Poste Italiane) restano ancora piuttosto piccole.

Le relazioni degli storici hanno confermato il ritardo degli studi dedicati al settore dei trasporti, in Italia molto più evidente che all'estero dove, principalmente in Francia e in Gran Bretagna, sono andate sviluppandosi delle scuole storiografiche dedite al comparto trasportistico. Nel nostro paese, invece, dove all'argomento in questione è stata concessa assai raramente un'autonomia di analisi, mancano ancora studi di ampio respiro dedicati ad aspetti fondamentali della storia dei trasporti (sulle imprese e sui lavoratori; sulle politiche pubbliche; sulle interazioni fra i diversi mezzi; sulle reti infrastrutturali; sulle correlazioni fra trasporti, sviluppo economico e modernizzazione; sugli aspetti di carattere sociologico legati al progresso tecnologico) perché, in primo luogo, è assente, se si escludono i pochi ricercatori che lavorano su questi temi, una scuola nazionale di studi sui trasporti.

In secondo luogo, ad ostacolare la nascita di una storiografia dei trasporti contribuisce non poco la precaria situazione archivistica. Di fatto, in Italia, esiste solo un importante archivio sui trasporti, quello delle Ferrovie dello Stato che è, ancora oggi, in larga parte inaccessibile; per il resto, l'Automobil Club Italia (Aci), istituzione seconda solo alle Ferrovie dello Stato per importanza documentale, non possiede un archivio e anche le carte ministeriali e quelle prodotte dagli uffici pubblici sono di difficile reperibilità

e consultazione.

Nel nostro paese il deficit di cultura storica, anche a causa del ritardo con il quale si sta sviluppando l'interesse per la storia sociale, ha prodotto dei danni enormi a livello di conservazione del materiale di archivio e questi sono maggiormente evidenti nei settori d'indagine ritenuti fino a pochi anni fa di secondaria importanza: i trasporti, purtroppo, rientrano fra questi. Infine contribuisce al ritardo la ritrosia con la quale in Italia si accolgono studi che propongono un'indagine storiografica incentrata su fonti, diciamo così, non convenzionali quali, ad esempio, la letteratura e i mass media; questo ostacola di fatto la pubblicazione di lavori innovativi come avviene, al contrario, nelle università e nei centri di ricerca esteri.

Il ritardo degli studi storici dedicati ai trasporti è confermato dalla scarsa letteratura dedicata alla storia generale del settore trasportistico, nella quale prevalgono le opere di taglio divulgativo che risultano assai più numerose rispetto alle sintesi tematiche.

In Italia, è la storiografia sulle ferrovie a svolgere un ruolo di primo piano nel panorama degli studi storici in materia di trasporti⁴. Questo perché, nel nostro paese, fino alla prima metà del XX secolo, lo sviluppo dei trasporti ha ruotato prevalentemente intorno alle strade ferrate. Sulle ferrovie esistono numerose storie generali e opere di sintesi bibliografica, nonché un numero nutrito di saggi che indagano le questioni istituzionali ed i rapporti fra strade ferrate e sviluppo economico. Particolarmente sviluppati sono gli studi dedicati alle ferrovie preunitarie italiane, assai copiosi per quanto concerne il Regno sabauda, il Lombardo-Veneto e il Granducato di Toscana, più limitati circa lo Stato pontificio, i Ducati emiliani e il Regno delle Due Sicilie. Sufficientemente indagata è anche la storia delle compagnie ferroviarie private e quella del rapporto fra fascismo e strade ferrate. Quanto agli aspetti più tecnici esiste un'abbondante letteratura circa la storia degli ingegneri e del management ferroviario, della tecnologia e della produzione ferroviaria, delle ferrovie di montagna e dei trafori alpini, delle stazioni ferroviarie e delle questioni urbane, mentre meno ampia è la storiografia riguardante le ferrovie coloniali e del Mezzogiorno italiano, lo sviluppo dell'alta velocità, il turismo ferroviario. Da sottolineare, a confer-

⁴Per i titoli dei saggi e per un ulteriore approfondimento si rimanda, oltre che a Maggi S. (2001), a Giunti A., Pavese C., Cost 340. Contributo ad una bibliografia italiana sulla storia dei trasporti (in corso di pubblicazione).

ma di quanto detto sopra, l'esiguità degli studi dedicati agli aspetti sociali e letterari della storia delle ferrovie, nonché a quelli del movimento sindacale ferroviario. Infine, va segnalata la quasi "sterminata" letteratura dedicata ai lavori celebrativi, fotografici e di natura divulgativa sulle ferrovie.

Il settore più indagato dopo le ferrovie è quello dei porti e della navigazione marittima. Non mancano le sintesi generali, in genere a carattere interdisciplinare, circa lo sviluppo della navigazione, così come sono numerosi i saggi dedicati alla marina mercantile italiana che ricostruiscono sia il lungo periodo, sia alcune questioni particolari come lo sviluppo dei porti italiani. Più limitato appare l'interesse circa la storia delle compagnie navali, delle famiglie di armatori e della navigazione interna.

La storiografia concernente l'automobilismo è esigua, non solo in Italia ma anche all'estero. Se si escludono i saggi riguardanti le infrastrutture viarie, la produzione industriale e tutte quelle pubblicazioni a carattere divulgativo dedicate quasi esclusivamente alla storia delle case produttrici e dei modelli più famosi e venduti, non resta poi molto. Fino ad oggi della motorizzazione sono stati approfonditi gli aspetti urbanistici e in modo particolare quelli connessi al traffico cittadino e alla politica infrastrutturale. Nel corso degli anni '60 e '70, periodo in cui sono esplosi i problemi legati alla motorizzazione, sono state pubblicate alcune monografie, generalmente scritte da tecnici del settore (prevalentemente architetti e urbanisti) e caratterizzati da punti di vista assai critici verso l'automobile. In Italia, se ci limitiamo a considerare l'ambito della storia sociale, non esistono opere dedicate all'automobile, ma solo alcune sommarie trattazioni degli aspetti sociali e culturali legati allo sviluppo della motorizzazione. Per il resto, i pochi saggi di un certo interesse editi in Italia sull'automobilismo sono pubblicazioni di carattere sociologico, fra le quali numerose traduzioni di autori stranieri, che indagano solo gli anni più recenti e sono largamente influenzati dal dibattito ambientalista. All'automobile sono dedicate, inoltre, pubblicazioni di carattere psicologico che indagano il rapporto uomo-macchina, ovvero quell'insieme di relazioni che l'individuo riesce a stabilire con l'automobile.

Assai esigua appare la storiografia sulla navigazione aerea, sulla quale esiste un numero molto limitato di lavori, prevalentemente storie generali di carattere descrittivo o saggi di taglio economico.

Quanto ai trasporti urbani, la storiografia sembra essersi occupata qua-

si esclusivamente delle tramvie, tralasciando la storia degli altri mezzi di trasporto così come il complesso intreccio di questioni amministrative ed economiche che hanno determinato le scelte in materia di trasporti urbani. Lo stesso può dirsi anche per la storia dell'intermodalità, per la quale esistono pochi studi pubblicati negli anni '70 sull'onda del dibattito sviluppatosi in Italia, dal 1965 al 1975, sull'uso dei *container*.

Infine, nell'ambito degli studi di storia ambientale, disciplina che si è sviluppata principalmente negli Stati Uniti negli ultimi decenni del XX secolo come riflessione sulle sempre più evidenti modificazioni ambientali prodotte dall'attività umana, in Italia la storiografia si è orientata prevalentemente sulle scelte concrete e i modi di agire sul territorio. Quanto ai mezzi di trasporto, ad oggi non esiste una vera e propria letteratura che analizzi, in una prospettiva storica, il loro impatto ambientale. In Italia gli studi esistenti in materia (pubblicati da ingegneri, biologi e medici sulle riviste dedicate all'architettura e all'urbanistica) hanno un carattere prevalentemente tecnico-descrittivo e si occupano, per la maggior parte, delle questioni relative all'inquinamento atmosferico e da rumore.