

## **LE FERROVIE ITALIANE: INIZIATIVE PER LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO STORICO**

Mario Miniaci  
Gruppo Ferrovie dello Stato

### **CENNI STORICI**

La storia delle strade ferrate in Italia nasce da un'intuizione del Re delle due Sicilie Ferdinando II di Borbone, nipote di Carlo III di Borbone Re di Spagna, che intorno al 1836 decise di fare costruire un collegamento ferroviario fra Napoli (Capitale del Regno) e Portici (centro di villeggiatura dei reali e porto militare della marina borbonica) lungo km 8.

Il giorno 3 ottobre 1839 venne effettuato il viaggio inaugurale con una locomotiva Bayard, un tender e nove veicoli "char-à-bancs" di cui sette coperti e due scoperti.

Negli anni successivi e nei vari Stati italiani, le strade ferrate ebbero un importante sviluppo. Alla fine del 1859, infatti, erano in esercizio ben 1758 km così ripartiti: Piemonte km 803, Lombardo-Veneto km 500, Toscana km 206, Stato Pontificio km 101 e Regno delle Due Sicilie km 98.

Le ferrovie fatte costruire da Camillo Benso Conte di Cavour, che ne comprese l'importanza strategica specie dal lato politico, favorirono i movimenti dell'esercito piemontese per le battaglie del 1859, nell'ambito delle guerre per l'indipendenza.

Alla fine del secolo diciannovesimo, nel Regno Unito d'Italia operavano le seguenti compagnie private Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali (**Rete Adriatica**), Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo (**Rete Mediterranea**), Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia (**Rete Sicula**), che gestivano in totale più di 10.500 km di strade ferrate.

Agli inizi del ventesimo secolo, e precisamente nel 1905, il Parlamento votò una legge che nazionalizzava le ferrovie ed istituiva l'"AZIENDA delle FERROVIE DELLO STATO" (FS) che veniva inserita nelle competenze del Ministero delle Comunicazioni che gestiva, anche, il servizio postale e telegrafico.

L'AZIENDA F.S. si sviluppò per circa 80 anni anche se dovette subire i danni bellici della prima e della seconda guerra mondiale, quest'ultima ha provocato la distruzione del 30% delle linee, del 47% dei fabbricati e del 58% del materiale rotabile. Ma agli inizi degli anni '60 le ferrovie avevano in esercizio 16.421 km di linee di cui 9.160 elettrificate.

Nel 1985 l'Azienda Autonoma delle ferrovie dello Stato, si trasformò in Ente Pubblico Economico. Nel 1993 (anche in relazione alla direttiva comunitaria 440/90) venne attuato il processo di Societarizzazione e dal 2003 le ferrovie italiane sono il più importante Gruppo Industriale del Paese con decine di società che operano nel settore dell'Infrastruttura (RFI, ITALFERR, TAV), del Trasporto passeggeri e merci (Trenitalia, Ecolog, FS Cargo), dei Servizi (Ferservizi, Metropark, Passaggi, Fercredit), della valorizzazione del patrimonio immobiliare (Ferrovie Real Estate, Grandistazioni, Centostazioni), ecc.

Il processo di societarizzazione ha comportato un forte impegno sul raggiungimento degli obiettivi di business di ciascuna società, ma, nel contempo, ha ridotto l'attenzione sul mantenimento delle testimonianze storiche quali musei, biblioteche, archivi, documenti, materiale rotabile, ecc.

Il patrimonio museale e documentale del Gruppo Ferrovie dello Stato contiene la più importante testimonianza della storia delle ferrovie nazionali, ed è di grande rilevanza anche per la storia del Paese in generale. Si tratta di un patrimonio costituito da manufatti, materiale rotabile, archivi, biblioteche tecniche e documentazione varia, di rilevante valore archeologico industriale caratterizzati da un elevato grado d'interconnessione che, in Italia, ne fanno un patrimonio unico.

## **FONDAZIONE DELLE FERROVIE DELLO STATO**

Allo scopo di non far disperdere tale patrimonio, è nata l'esigenza di salvaguardarlo in maniera concreta e formale, attraverso la concentrazione di tali beni sotto un'unica struttura dotata di forma giuridica autonoma.

È stato, quindi, avviato l'iter procedurale previsto dalla legge per costituire una Fondazione delle Ferrovie dello Stato che svolga, unitamente alle finalità appena descritte, anche una finalità di orientamento di sostegno alle attività di rinnovamento del patrimonio scientifico ed innovativo delle imprese del Gruppo, aprendosi al mondo della ricerca, in modo da portare ad unità il grande patrimonio scientifico e tecnologico conservato e rinnovato nelle proprie strutture tecniche e manageriali.

**Progettare il futuro, insomma, sospinti dalla forza del proprio passato; impostare il successo imprenditoriale partendo dal proprio patrimonio storico e culturale.**

La Fondazione, nelle intenzioni delle Ferrovie dello Stato, dovrà anche rivestire e ripercorrere una tale rilevante valenza simbolica assurgendo a riferimento ideale per una cultura positiva che coniughi i principi della promozione sociale con la tecnica e con la scienza.

La Fondazione delle Ferrovie dello Stato avrà pertanto, in estrema sintesi, le seguenti finalità:

- gestione e recupero del patrimonio storico e artistico ferroviario;

- ricerche, analisi, riflessioni e stimoli sul tema del viaggio in ferrovia, atti a migliorare la cultura interna al Gruppo Ferrovie dello Stato, la qualità del servizio e diffonderne i valori;
- accordi e convenzioni con Università ed altre Istituzioni accademiche di eccellenza per la promozione di borse di studio e stage su materie e specializzazioni di interesse della aziende del Gruppo Ferrovie dello Stato;
- iniziative per favorire l'orientamento e la formazione professionale in materia ferroviaria di studenti laureati, anche all'interno di network formativi accademici;
- gestione e recupero del disagio sociale, di assistenza sociosanitaria e di tutela dei diritti umani, con riferimento alle strutture ferroviarie.

## **GLI ASSET DELLA FONDAZIONE**

Dal punto di vista organizzativo la Fondazione può essere immaginata come un'importante Sede sorretta da cinque importanti colonne che ne rappresentano la struttura portante.

Le cinque colonne sono simbolicamente rappresentate da:

- MUSEI
- MATERIALE ROTABILE
- ARCHIVI
- BIBLIOTECHE
- FOTOTECHE

e di cui passo ad illustrarne, in sintesi, gli elementi più significativi

### **1. Musei e Siti museali**

**Museo di Pietrarsa.** È il Museo ufficiale del Gruppo Ferrovie dello Stato e sorge sull'area delle officine volute da Ferdinando di Borbone nel 1840 presso al Stazione di Portici (Napoli). Occupa un terreno di 36.000 mq, di cui circa 16.000 mq sono coperti da fabbricati.

- ⇒ Nei padiglioni del Museo sono esposti:
  - 26 locomotive a vapore;
  - 8 locomotive elettriche;
  - 5 locomotive diesel;
  - 2 elettromotrici;
  - 5 automotrici con motore termico;
  - 10 carrozze;
  - cimeli, modelli ferroviari e attrezzature varie.
- ⇒ Il Museo è dotato di una Biblioteca, specializzata in materia ferroviaria, con una collezione di 2.500 volumi, sale riunioni, etc.

Il Museo è stato recentemente ristrutturato e, dall'estate di quest'anno, riaperto al pubblico

In alcune realtà territoriali sono presenti altri **siti museali**, con diverse articolazioni organizzative e funzionali.

In particolare, nelle **Officine Manutenzione Rotabili Storici di Pistoia** vengono riparate e custodite locomotive d'epoca a vapore, elettriche e diesel.

Nell'**ex Stazione di Trieste Campo Marzio** l'Associazione Dopolavoro Ferroviario gestisce un sito museale, ove sono esposti circa 40 rotabili (locomotive a vapore, diesel ed elettriche, carri merci ed alcuni veicoli blindati).

Presso l'**ex Rimessa Locomotive di Bussoleno (Torino)** sono custoditi rotabili storici di proprietà di Trenitalia (locomotori e carri), la cui gestione è affidata ad un'Associazione ferroviaria (FERALP - TEAM), con la sponsorizzazione della Provincia di Torino e della Regione Piemonte.

Infine presso l'officina di Roma S. Lorenzo viene custodito, in perfetta efficienza, il treno di rappresentanza del Presidente della Repubblica Italiana che fu costruito dalla FIAT nel 1930 in occasione delle nozze del Principe Umberto di Savoia con la Principessa Maria José del Belgio. Originariamente era composto da nove veicoli. Durante la 2<sup>a</sup> guerra mondiale fu utilizzato dalla Croce Rossa e dal 1948, con il materiale restaurato, fu destinato al Presidente della Repubblica quale treno di rappresentanza.

## 2. L'altra "colonna" sulla quale poggia la Fondazione è rappresentata dal **Materiale Rotabile**

Oltre al materiale rotabile ubicato nei Musei, esiste altro materiale rotabile di interesse storico, di proprietà di Trenitalia, ed in parte utilizzato per l'effettuazione di treni storici nelle diverse regioni italiane per le esigenze di mostre, manifestazioni e circuiti turistici, così ripartito:

- ⇒ Materiale motore:
  - 43 locomotive a vapore;
  - 26 locomotive elettriche;
  - 3 locomotive diesel.
- ⇒ Materiale Rotabile per il trasporto passeggeri:
  - 5 elettrotreni;
  - 114 vetture;
  - 27 automotrici;
  - 19 bagagliai;
  - 38 rotabili di usi vari.
- ⇒ Materiale Rotabile per il trasporto merci:
  - 128 carri merci;
  - 129 cisterne.

3. Nella Fondazione altra struttura portante è rappresentata dagli **Archivi** che, per motivi logistici, sono ubicati in sedi diverse

Il materiale d'archivio di natura storica è oggetto di catalogazione da alcuni anni, anche se necessita ancora di molte attività di riordino logico e fisico.

Si fa riferimento in particolare a:

- circa 83.000 fascicoli dell'archivio ex Servizio Lavori e Costruzioni (ubicato a Roma), relativi a progetti di ponti, gallerie, linee ferroviarie, uffici postali, età;
- circa 15.000 fascicoli relativi ai progetti e ai lavori del primo tratto della linea direttissima Roma – Firenze (ubicato a Roma Termini);
- circa 250.000 disegni dell'archivio dell'ex Servizio Materiale e Trazione di Firenze, relativi ai progetti esecutivi di locomotive, vetture, carrozze, carri, bagagliai, età (ubicato a Firenze);
- circa 600.000 fascicoli del personale (ubicato a Pomezia/Roma);
- i verbali del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, dal 1905 ad oggi (ubicato a Villa Patrizi – Roma);

In previsione della costituzione della Fondazione è ripresa, da alcuni mesi, un'intensa attività di monitoraggio per effettuare un aggiornamento sulla situazione degli archivi, anche ai fini di un'eventuale e più idonea sistemazione logistica degli stessi.

4. Un importante asset della Fondazione è rappresentato dalle **Biblioteche**, che sono presenti nelle diverse realtà territoriali, con differenti livelli di operatività:

⇒ la Biblioteca specializzata in materia ferroviaria è, essenzialmente, la **Biblioteca Centrale FS**.

Situata all'interno del complesso del Quartier Generale del Gruppo FS – Roma, che conserva un fondo librario di 30.000 volumi, dei quali 10.000 già catalogati e 20.000 in corso di catalogazione.

E' la principale biblioteca italiana a carattere ferroviario.

⇒ La **Biblioteca del Materiale Rotabile** di Firenze.

Con un patrimonio librario di circa 9.000 volumi, storici e correnti di tipo specialistico, compreso un settore storico contenente riviste di carattere ferroviario che risalgono alla prima metà dell'800.

⇒ La **Biblioteca dell'Istituto Sperimentale** di Roma.

Specializzata su materiale e tecnologie, circa 5.000 volumi, compreso un fondo librario risalente ai primi anni del '900.

⇒ La **Biblioteca del Museo Ferroviario di Pietrarsa** - Napoli.

Possiede una raccolta di circa 2.500 volumi di particolare pregio storico e culturale.

⇒ La **Biblioteca del Trasporto Regionale** di Torino.

Contiene circa 10.000 volumi di diversa natura, non ancora catalogati secondo la normativa UIC. La Biblioteca è attualmente sottoposta ad un censimento strutturato per una più idonea sistemazione dei volumi.

E' in fase di avanzata realizzazione il Progetto per la realizzazione **del catalogo unico di tutte le Biblioteche ferroviarie**, organizzato secondo gli standard nazionali previsti dalla normativa vigente, con un collegamento in rete e con la possibilità di entrare nel circuito nazionale delle biblioteche esterne al Gruppo Ferrovie dello Stato.

5. Le colonne che sorreggono la Fondazione si completano con la **Fototeca** ed il **Centro Audiovisivi**.

Situati presso la Sede di Villa Patrizi a Roma, rappresentano il più grande archivio fotografico e cinematografico di tema ferroviario oggi presente in Italia.

Il Centro opera prevalentemente su richieste delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, anche se una parte della sua attività è dedicata alle richieste di soggetti esterni al gruppo (imprese, storici, ricercatori, studenti, etc.)

Nel suo archivio sono presenti:

- ⇒ 72.000 negativi in bianco/nero;
- ⇒ 11.000 lastre di vetro;
- ⇒ 19.000 lastre in pellicola;
- ⇒ 98.000 diapositive a colori;
- ⇒ 20.000 negativi a colori;
- ⇒ 100 ore filmate su pellicola 35mm e 16mm;
- ⇒ 1.900 ore filmate su supporti magnetici.

E' stato avviato il Progetto per l'archiviazione informatica del materiale della fototeca e sono state completate le attività relative alla nuova catalogazione dei filmati storici e correnti.

## **I PROGRAMMI ATTUALI**

All'interno del Gruppo FS, si sta svolgendo un importante e paziente lavoro di monitoraggio e di messa a punto dei cinque asset descritti.

Come già anticipato in apertura, è stato avviato l'iter per ottenere dall'Azionista (Ministero dell'Economia) l'autorizzazione della costituzione della Fondazione. È molto forte l'intreccio tra le azioni di tutela del patrimonio ferroviario museale, storico e documentale e le moderne sollecitazioni dell'innovazione tecnologica, della ricerca industriale e del nuovo assetto del territorio di cui il sistema ferroviario rappresenta un elemento fondamentale anche per il rispetto dell'ambiente.

Da parte delle forze economiche e sociali è molto avvertita la necessità di dotare il Paese di un efficace sistema di trasporto su ferro sia sulle lunghe direttrici che nel trasporto metropolitano.

In Italia abbiamo una rete ferroviaria di 16.000 km di linee, di cui 2/3 elettrificate, e 6.500 a doppio binario.

Il parco rotabili è costituito da 63.000 mezzi, di cui: 95 ETR, più di 3.000 locomotive, 8.000 carrozze, 50.000 carri e 2.000 mezzi leggeri.

Anche lo sviluppo del sistema di Alta Velocità ed Alta Capacità sta proseguendo secondo i piani. Sulla Roma - Firenze (257 km), infatti, sono stati attivati molti adeguamenti tecnologici. Anche la Roma - Napoli (204 km) e la Torino - Novara (100 km) sono state attivate nel programma del 2006. La tratta Milano - Bologna (182 km) sarà attivata nel 2007.

La tratta Bologna - Firenze (78 km) sarà attivata nel 2008.

Nel 2009 sarà attivata la tratta Novara - Milano (52) e nel 2010 la tratta Milano - Verona (km 136).

Queste realizzazioni concrete ci fanno affermare, con orgoglio, che **sospinti dalla forza del proprio passato, stiamo progettando e realizzando il futuro delle ferrovie italiane nel più ampio contesto del sistema ferroviario europeo.**

Grazie per l'invito e per l'attenzione, e buon lavoro a tutti per l'ottima riuscita del Congresso.