

EL FERROCARRIL ITALIANO, DE SUS ORÍGENES A HOY

ANDREA GIUNTINI

Università degli Studi di Firenze

1. Anomalía italiana

Es una opinión muy extendida entre los Italianos el considerar que su país se halle en condición de desventaja en lo que concierne el nivel de dotación infraestructural, bien desde la perspectiva de la cantidad o de la calidad. Aspectos como la polarización del transporte sobre algunos grandes ejes y el fuerte desequilibrio a nivel continental entre el transporte por ferrocarril y por carretera completan la descripción del panorama existente. La gestión del ferrocarril italiano presenta un déficit y disfunciones organizativas extremadamente graves. Sin contar con otros problemas que normalmente se presentan cuando se habla de transportes en Italia, como el desequilibrio entre norte y sur, los fenómenos de exceso de infraestructuras en ciertas regiones y de subdotación en otras muchas, la conflictividad laboral que en los últimos años ha llevado a la anulación del derecho de huelga como arma en manos del gobierno, la despreocupación por el medio ambiente, la falta de aceptación de la responsabilidad por parte de los encargados en lo que respecta los resultados generales en términos de eficiencia y eficacia de sus acciones, la escasa propensión a la programación, las condiciones morfológicas o la sobreposición de las distintas redes, por citar algunos ejemplos. En resumidas cuentas, y según una opinión frecuentemente adoptada tanto por los observadores como por los medios de comunicación, nos hallamos en presencia de una distorsión infraestructural general.

Todo ello resulta sin embargo sólo parcialmente verdadero, puesto que por otra parte es fruto de aproximaciones y de ligereza en el análisis. Un dato indiscutible lo representa nuestro retraso en lo que se refiere a la dinámica del proceso de creación de infraestructuras, cuyo índice desde principios de los años setenta hasta mediados de los ochenta alcanza únicamente el 65% con respecto al 77% registrado como media a nivel de la Unión Europea. Pero el contexto infraestructural italiano se muestra hoy urgentemente necesitado de intervenciones correctivas incluso radicales, especialmente con el fin de garantizar una mejor calidad en el servicio. Probablemente, y más que aumentar la dotación en infraestructura en Italia, lo que es necesario es una gestión diferente del sistema de transporte.

2. Ferrocarril y desarrollo económico: algunas reflexiones

Los historiadores italianos no han brillado en la labor de interrogarse a cerca del papel desempeñado por el ferrocarril en el ámbito del proceso de desarrollo económico. Se trata de un tema al que se ha concedido una autonomía de análisis restringida en el ámbito de la historiografía italiana; sin embargo es indudable que en el marco de obras de mayor amplitud, las consideraciones que se refieren a un punto histórico tan crucial han sido desarrolladas con atención y buenos resultados, ofreciendo pistas muy útiles a la reflexión. Estudios de este género han buscado incluso estimar, con mayor o menor precisión según los casos, la contribución del ferrocarril a la economía de un país, una región o una zona. Al lado de estos

trabajos de carácter empírico, se encuentran otros de tipo teórico, en los cuales se ha intentado dar una respuesta a la pregunta inicial a través de la proposición de modelos a menudo interesantes.¹ Los estudiosos que han profundizado en esta temática se hallan divididos en cuanto a la valoración de las funciones y el peso efectivo, así como en último término acerca del eventual carácter indispensable del ferrocarril. En general es posible afirmar la verificación de una amplia convergencia de opiniones en el hecho de que las inversiones en líneas férreas incidan positivamente en el desarrollo económico, muy especialmente en términos de incremento de productividad, reducción de costes, sostenimiento de la demanda de ciertos bienes y creación de un mercado nacional. Tal incidencia ha sido más bien declarada e indicada de forma difusa que medida con exactitud. De forma no exclusiva pero muy frecuente, los estudiosos han preferido diferenciar el análisis a partir de distintos sectores industriales, afirmando que los efectos no se extienden de manera uniforme y no diferenciada sobre toda la industria. En definitiva, a través de toda la historiografía que se refiere al tema está presente la referencia a los ahorros sociales aportados por el ferrocarril, pero su cálculo parece complicado.

Una valoración de este género no deja de resultar convincente, al menos como máxima, pero es preciso mantenerse alejado de cualquier visión de tipo determinista que lleve a la aceptación de consecuencias automáticas, repetitivas y, por lo tanto, previsibles, en la relación entre ferrocarril y desarrollo económico. No obstante, esto no significa que sea fácil definir nítidamente los contornos del impacto que las líneas férreas han producido en la economía italiana. Para llegar a esta definición no resulta suficiente el detenerse únicamente en un análisis de la época de la construcción de las redes de la infraestructura, sino que es preciso adentrarse también en su gestión y, en consecuencia, examinar con atención las cuestiones relativas a la propiedad y a la competencia, así como a las tarifas aplicadas y a la eficiencia de su gestión.

3. La política ferroviaria de los Estados italianos antes a la Unificación

Se lee habitualmente, tanto en obras italianas como en estudios escritos en el extranjero, que el siglo XIX fue el siglo del ferrocarril. Si se prefiere utilizar una terminología más estrictamente económica, y, por lo tanto, en cierto modo más eficaz, se puede afirmar sin temor a ser desmentido que el ferrocarril supuso para Italia el negocio más importante. La inserción del nuevo medio llega en sordina; al limitarlo a una función meramente complementaria y auxiliar en aquellos enlaces en los cuales era mayor la congestión del tráfico, la vía férrea parecía abocada a un próspero porvenir durante su fase experimental y pionera, momento en el cual se recogía fatigosamente el capital necesario para las primeras realizaciones. El ámbito mercantil fue el primero en acoger la novedad. En efecto, el primer proyecto ferroviario remonta a 1826 y consistía en la línea Génova-Turín propuesta por algunos comerciantes del puerto de Génova. Los distintos estados que formaban Italia antes de la unificación se acercaron al fenómeno férreo con intenciones e inclinaciones diversas. Desde este punto de vista, el panorama resultó extraordinariamente desigual, yendo de la postura altamente consciente de las

¹ Recordemos a este respecto la contribución ofrecida por S. Fenoaltea, *Italy, in Railways and the Economic Development of Western Europe*, editado por P. O'Brien, London, ed. Macmillan, 1983, págs. 49-120; y por el mismo autor "Le costruzioni ferroviarie in Italia, 1861-1913," in *Rivista di storia economica*, n.s., vol. I, 1984, fasc. I., pp. 61-94. Tener en cuenta asimismo P.L. Spaggiari, "Trasporti e mobilità nell'idea di sviluppo" in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati Franco Borlandi*, Bologna, éd. Il Mulino, 1977, pp. 799-808.

implicaciones del nuevo medio de transporte del estado de Saboya,² que contó como impulsor con un hombre de la talla de Cavour³ y en el cual los escritos de Petitti di Roreto⁴ recibieron una amplia acogida, hasta estados en los que, en cambio, faltó la intuición de la novedad.

El Piamonte escogió una mezcla adecuada entre lo público y lo privado, dejando a los agentes privados la carga de la inversión, pero sin renunciar a dirigir las líneas a través de concesiones cuidadosamente elegidas; en la práctica fue el único estado italiano que se alineó con la realidad europea de mayor peso político. Fueron el propio Cavour y algunos súbditos del estado de Saboya los primeros en comprender cómo Italia, que el ferrocarril hubiera contribuido a unir no se habría podido jamás hacerse por sí misma y que el establecimiento de lazos con el resto de Europa era fundamental. Políticamente argumentada, aquella decisión piamontesa, que seguía el ejemplo de Bélgica, no hizo surgir otra, es decir, la construcción y la explotación de las líneas férreas fueron situadas bajo la iniciativa directa del estado. En su conjunto, la política ferroviaria piamontesa demostró una indudable organización funcional, a un punto tal que se la pudo tomar como modelo del futuro desarrollo ferroviario italiano. Los aspectos más claramente positivos de la experiencia piamontesa eran: la confluencia de inversiones estatales y privadas para una rápida construcción de la red básica; la preparación, en el ámbito estatal, de un personal técnico con la capacidad de llevar a cabo los programas de expansión férrea; el desarrollo gradual de capacidades adecuadas por parte de los empresarios locales para las obras públicas, los cuales eran, por una parte, competentes para la adjudicación de la construcción de los tramos que serían constitutivos de la columna vertebral de las líneas estatales, y se hallaban, por otra parte, estimulados por el ejemplo de los empresarios extranjeros, especialmente por los ingleses

² Sobre este estado la bibliografía es, en efecto, bastante más rica que en relación a los otros estados que existían antes de la unificación, gracias también al trabajo realizado por Giulio Guderzo: G. Guderzo, "Per una preiodizzazione della politica ferroviaria sabauda (1826-1859)", in *Studi giuridici e sociali in memoria di Ezio Vanoni*, Pavia, ed. Tipografia del libro, 1961, págs. 338-369; del mismo autor, "Lo sviluppo delle ferrovie saude (autunno 1848-primavera 1859)", in *Bollettino della società pavese di storia patria*, 1961, n.s., vol. XIII, n° 2, págs. 53-60, así como "Ferrovieri inglesi nel Piemonte di Carlo Alberto", in *Piemonte risorgimentale. Studi in onore di Carlo Pischredda nel suo settantesimo compleanno*, Torino, 1987, págs. 121-136 y "Pietro Paleocapa e la politica ferroviaria del Piemonte sabauda", in *Ingegneria e politica nell'Italia dell'Ottocento: Pietro Paleocapa. Atti del Convegno di Studi promosso a ricordo del Centocinquantesimo anniversario di rifondazione dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti e nella ricorrenza del Bicentenario della nascita di Pietro Paleocapa, Venezia, 6-8 ottobre 1988*, Venezia, 1990, págs. 443-462. Ver asimismo C. Maccagni, "Pietro Paleocapa e i grandi progetti di comunicazione europei e mediterranei nell'Ottocento", *ibid.*, págs. 381-401; L. Stragiotti, "Pietro Paleocapa e le ferrovie ed i trafori in Piemonte", *ibid.*, págs. 413-441; L. Re, "Territorio, architettura, tipologie strutturali nelle strade ferrate degli Stati Sardi", in *Storia urbana*, a. XV (1991), n° 56, págs. 55-97; G. Guderzo, "Politiche economiche e ingrastrutture", in *L'Italia tra rivoluzioni e riforme(1831-1846). Atti del LVI Congresso di Storia del Risorgimento Italiano, Piacenza, 15-18 ottobre 1992*, Roma, ed. Istituto per la storia del risorgimento italiano, 1994, págs. 179-213; *Strade ferrate in Piemonte. Cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Torino, CELID, 1993, que contiene las actas de dos jornadas de estudio organizadas por el Politecnico de Torino a finales de 1993; L. Ziruolo, "Strade di ferro nel bacino idrografico della Bormida", in *Quaderno di storia contemporanea*, 1993, n° 14, págs. 47-55; G. Guderzo, "Il Verbanò e il tempo delle ferrovie. Progetti, polemiche, opere", in *Verbanus*, 1995, n° 16, págs. 129-148.

³ F. Arese, *Cavour e le strade ferrate*, Milano, 1953; C. Cavour, *Le strade ferrate in Italia*, bajo la dirección de A. Salvestrini, Firenze, ed. La Nuova Italia, 1976; B. Caizzi, "Cavour e I suoi consulenti nella questione della ferrovia transalpina", in *Bollettino storico della Svizzera italiana*, 1980, vol. 92, págs. 99-108.

⁴ Recogidos en C.I. Petitti di Roreto, *Opere scelte*, bajo la dirección de G.M. Bravo, Torino, ed. Fondazione Luigi Einaudi, 1969.

llegados al Piamonte a principios de los años cincuenta, así como la constitución de una empresa ferroviaria estatal, capaz de gestionar con resultados económicamente válidos, las líneas realizadas.

Pero la inteligencia política demostrada por los piamonteses no fue patrimonio de todos. A pesar de la imposibilidad de tomar decisiones autónomas al tener las manos atadas por la ocupación de los austríacos, el Estado Lombardo-Veneto presentaba un equipamiento metalúrgico y mecánico que no difería mucho del piamontés.⁵ Si bien la primera construcción ferroviaria llevada a cabo en este estado no es digna de gran mención –la línea Milano-Monza fue abierta en 1840 y se limitaba a enlazar la capital lombarda con la sede de la corte– sí resulta muy interesante el debate que se desarrolló a cerca de la construcción de la línea entre Milán y Venecia,⁶ pensada desde el principio como línea principal de los territorios bajo dominación austríaca para unir Milán al puerto de Trieste y de éste a la capital, Viena. Llegado el momento de la elección del trayecto, fueron muchas las opiniones confrontadas, entre las cuales la más célebre y escuchada fue la de Carlo Cattaneo. Resumida en pocas palabras, la controversia versaba sobre si era más oportuno unir directamente los dos extremos de la línea o bien elegir un recorrido que pasara por la mayor parte de puntos intermedios, con el fin de aprovechar las mayores posibilidades ofrecidas por un tráfico previsiblemente más intenso. Este debate pertenece por derecho propio a las páginas más interesantes de la historia del primer ferrocarril italiano. Iniciadas las construcciones en 1841, solamente en 1857 fue asegurado la integralidad de su recorrido.

La historia del ferrocarril toscano anterior a la unificación italiana empezó como experiencia para mantenerse firmemente dentro de la esfera librecambista, siguiendo la doctrina adoptada por el Gran Ducado de Lorena y se caracterizó sobre

⁵ Sobre los ferrocarriles de esta región, *cfr. Le ferrovie in Lombardia tra Ottocento e Novecento*, bajo la dirección de S. Zaninelli, Milano, ed. Il Polifilo, 1996. Ver también G. Gambirasio, *La prima avventura ferroviaria della provincia di Bergamo*, Bergamo, ed. Orobiche, 1952; R. Rogora, “Carlo Cattaneo e la ferrovia a cavallo (*tram-road*) Tornavento-Sesto Calende”, in *Il Risorgimento*, 1974, págs. 31-35; G. Guderzo, “Milano si apre all’Europa. Le vie di comunicazione”, in *Il tramonto di un regno. Il Lombardo-Veneto dalla restaurazione al Risorgimento (1814-1859)*, Milano, 1988; A. Bernardello, “Pietro Paleocapa e le ferrovie nel Regno Lombardo-Veneto (1836-1848)”, in *Storia in Lombardia*, a. X (1991), n° 2, págs. 3-52; A. Bernardello, “Importazione di materiale ferroviario nel Lombardo-Veneto nella prima metà dell’Ottocento”, in *Atti dell’Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti*, tomo CL (1991-92), págs. 33-59; A.M. Galli, “Un caso di speculazione ferroviaria nel Lombardo-Veneto: la società per la costruzione della linea Bergamo-Brescia”, in *Rivista milanese di economia*, 1993, ott.-dic., págs. 125-135; F. Lucietti, “Il dibattito sulle ferrovie nella cultura regionale lombarda del Risorgimento”, in *Storia in Lombardia*, a. XII (1994), n° 1-2; A.M. Galli, “Finanza e iniziative ferroviarie nel Lombardo-Veneto: l’ingarbugliata vicenda della linea Bergamo-Monza”, in *Tra Lombardia e Ticino. Studi in memoria di Bruno Caizzi*, bajo la dirección de R. Ceschi y G. vigo, Billinzona, ed. Casagrande, 1995, págs. 159-174.

⁶ L. Cunsolo, “Achille Fazzari e la Ferdinanda”, in *Brutium. Società Mattia Preti*, 1965, n. 4, págs. 8-10; A. Mioni, “Un caso di studio: la strada ferrata lombardo-veneta da Milano a Venezia”, in *L’Italia in formazione. Ricerche e saggi sullo sviluppo urbanistico del territorio nazionale*, bajo la dirección de A. Mioni y C. Carozzi, Bari, ed. De Donato, 1970, págs. 304-327; A. Bernardello, “Un’impresa ferroviaria nel Lombardo-Veneto: la Società Ferdinanda da Milano a Venezia”, in *Rivista storica italiana*, 1973, n. 1, págs. 186-199; G. Spinelli, “Un caso ferroviario: la correzione del tracciato della Ferdinanda fra Milano e Brescia (1860-1878)”, in *Studi bresciani*, a. V (1984), n. 15, págs. 7-28; A. Bernardello, “Imprese ferroviarie e speculazione di borsa nel Lombardo-Veneto e in Austria (1836-1847)”, in *Storia in Lombardia*, 1987, n. 3, págs. 33-102; del mismo autor, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-Regia privilegiata strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835-1852)*, Venezia, ed. Istituto Veneto di Scienze, coll. Lettere ed Arti, 1996.

todo por dos motivos: por una parte, la consecución del resultado final, es decir, la construcción del ferrocarril, y, por otra, la espectacular tasa de especulación que marcó los quince primeros años de vida del mismo, años en los que financieros del calibre de Ubaldino Peruzzi y Pietro Bastogi tuvieron que demostrar su valía, llegando en poco tiempo a puestos cumbres en el nuevo reino. Favorecido por la acentuada concepción privada del ferrocarril y de la empresa mantenida por el gobierno del estado, el capital extranjero, principalmente el inglés y el austríaco, llegó con entusiasmo a Toscana, especialmente a aquellas zonas donde las agudas rivalidades entre municipios multiplicaban las oportunidades para especular a través de los diversos proyectos de líneas. La inversión de procedencia local fue, al contrario, minoritaria. Así, en un contexto que se podría definir como de luces y sombras, se desarrolló una red regional de ferrocarril no carente de cierta organización funcional, que en definitiva resultaba del todo aceptable.

En otros estados las primeras propuestas de ferrocarril fueron acogidas menos amigablemente, ofreciendo un resultado poco notable en términos generales: desde el delirio diabólico del papa Gregorio XVI,⁷ firme en la idea de que la locomotora fuese nada menos que un instrumento del diablo, hasta la concepción de un ferrocarril como juguete del rey de Nápoles.⁸ Dejando a parte la significativa excepción *emiliano-romagnola*,⁹ una gran parte de la península pagó con un fuerte retraso en tema de infraestructuras la torpeza de los gobernantes pontificios y borbónicos. Si bien es verdad que el Reino de las Dos Sicilias llegó el primero a la competición del ferrocarril con la línea Nápoles-Portici, abierta en 1839, también es cierto que esta primicia no tuvo repercusión en el resto del sur del país, donde pesaron durante mucho tiempo las decisiones retrógradas de sus gobernantes.

4. El nacimiento del Reino y la nueva centralización de las infraestructuras

Una de las primeras preocupaciones afrontadas por el estado unificado en sus inicios fue la construcción de una red de infraestructura. El modelo seguido en aquellos los primeros años del Reino fue el francés, en cuyo seno el papel de los

⁷ L. Jannattoni, “L'avvento della strada ferrata a Roma e nel Lazio”, in *Rassegna del Lazio*, 1954; del mismo autor, “Nascita ed evoluzione della rete ferroviaria nel Lazio”, in *Rassegna del Lazio*, 1962; P. Negri, “Le ferrovie nello Stato Pontificio (1844-1870)”, in *Archivio economico dell'unificazione italiana*, s. I, vol. XVI, n. 2, 1967; Id., “Gregorio XVI e le ferrovie in alcuni documenti degli archivi di stato di Roma e di Bologna”, in *Rassegna degli archivi di Stato*, 1968, n. 1, págs. 103-127; C. Lacché, “Pio IX e la ferrovia Roma-Ceprano”, in *Lunario Romano 1982. Ottocento nel Lazio*, Roma, ed. Palombi, 1981.

⁸ A. Morselli, *La ferrovia a Modena cento anni fa*, Modena, ed. Bassi, 1959; A. Vianelli, “Le ferrovie a Bologna e nelle Romagne agli albori dell'Unità d'Italia”, in *Il 1859-60 a Bologna*, Bologna, ed. Calderini, 1961, págs. 449-463; G.P. Borghi y R. Zagnoni, “Documenti per una storia della ferrovia Centrale Italiana. Il carteggio di Francesco V con il conte Bayard De Volo”, in *Atti e memorie della Deputazione di storia patria per le antiche provincie modenesi*, s. XI, vol. V, 1983, págs. 231-265; Gruppo di studi Alta Valle del Reno, *La ferrovia Transappennina. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese (1842-1934)*, Porretta, 1985.

⁹ R. Giuffrida, La dittatura di Garibaldi e il problema ferroviario in Sicilia, in *La Sicilia verso l'Unità. Memorie e testi raccolti in occasione del 39° Congresso nazionale dell'Istituto di Storia del Risorgimento*, Palermo, ed. Manfredi, 1960; F. Brancato, “Il primo progetto per la costruzione delle ferrovie in Sicilia”, in *Nuovi quaderni del Meridione*, 1965, págs. 371-384; R. Giuffrida, *Lo stato e le ferrovie in Sicilia (1860-1895)*, Caltanissetta, ed. Salvatore Sciascia, 1967; A. Curci, *Da Porta Nolana al Granatello la prima ferrovia italiana*, Roma, ed. Ferri, 1975; N. Ostuni, *Iniziativa privata e ferrovie nel Regno delle Due Sicilie*, Napoli, ed. Giannini, 1980.

técnicos, y especialmente el de los ingenieros, era objeto de exaltación. Los *Grands Travaux* representan, al menos durante un decenio, una referencia obligada en el marco de las aspiraciones de la burguesía italiana. Las condiciones de partida no eran sin embargo las mejores. La red de carreteras heredada por el Reino se encontraba en un pésimo estado y se hallaba prácticamente privado de puertos de montaña; la red ferroviaria era cuantitativamente insuficiente y estaba constituida por un conjunto de subsistemas regionales sin ligazón entre ellos, y, además, el sistema portuario necesitaba un relanzamiento decisivo. En su conjunto era preciso aumentar el bajo nivel de integración existente entre las distintas economías regionales. Aquello que era ofertado a los primeros gobernantes provenía de experiencias precedentes y muy diversas, al mismo tiempo que presentaba connotaciones deformadoras. Así, lo que les esperaba, en definitiva, no era sino la realización de un esfuerzo notable también desde la perspectiva de la uniformización administrativa. Globalmente no es arriesgado el afirmar que la Italia de 1861 gozaba de una red de infraestructuras escasa desde cualquier punto de vista.

El primer objetivo fue el de la constitución de un mercado nacional. La construcción de las infraestructuras constituía la premisa necesaria para ello así como asegurar una verdadera identidad al nuevo país. De este modo las redes de carreteras y férreas, la articulación de canales navegables, de irrigación e industriales, el saneamiento y la puesta en cultivo de terrenos hasta entonces improductivos, así como la potenciación de las escalas portuarias se convirtieron en parte integrante de las principales aspiraciones. Las infraestructuras se encontraron en el centro de un cruce de fuertes intereses. Se crearon *lobbies* políticos, militares y comerciales y, a nivel local, los intereses del nuevo estado se mezclaron inextricablemente con los intereses particulares de grupos de poder individuales. Dominó el punto de vista de las clientelas financieras y empresariales favorecidas por la impotencia de las finanzas estatales. El estado se vio de este modo constreñido a delegar a través el otorgamiento de concesiones, en las que contrataba sus propios privilegios a través de la mediación de los técnicos, los cuales se veían a menudo en la situación de deber orientar las direcciones y las modalidades de las elecciones en términos de infraestructura. Haber previsto como solución esta institución de la concesión no fue suficiente, no obstante, para clarificar los respectivos papeles de los distintos sujetos concernidos, dando lugar a conflictos y ofreciendo un amplio espectro a fenómenos de especulación y de aprovechamiento.

En aquel entonces la vocación prevaleciente continuaba siendo la agrícola, y los transportes eran principalmente concebidos como el vehículo principal para la comercialización de los productos agrícolas. Se asiste ya, sin embargo, a un claro favorecimiento al primer desarrollo industrial en la Italia del noroeste. La red de infraestructuras se desarrolla siguiendo dos vías: por una parte, la tentativa de recoser los jirones que formaban el nuevo país, y por otra, reforzar aquellas zonas que ya se habían distinguido a nivel económico e industrial antes de la unificación.

5. Lo primero de todo, el ferrocarril

La lógica perseguida a la hora de la creación de la red nacional de ferrocarril fue caracterizada por una parte por la reunificación de los distintos sistemas sub-regionales apenas esbozados antes de la unidad de Italia, y cuya gestión había sido

subcontratada a una serie de sociedades particulares, y por otra, a la construcción de una gran parte de algunas líneas previstas, en muchos casos con razón, fundamentales para la unificación física del país. La adopción de tiempos muy restringidos para su realización provocó inevitablemente muchos errores y disfunciones, especialmente la acentuación del carácter longitudinal del sistema. Ello fue fundamentalmente debido a la escasa atención prestada a las complejas y distintas realidades del territorio. Una política de este tipo, justificada por la opinión según la cual el ferrocarril pudiera garantizar la supervivencia misma del estado, no pudo solucionar el problema evidente del fuerte desequilibrio en la dotación de ferrocarril de las distintas áreas del país. Por lo tanto la red que se vino creando en los años sesenta sufrió repetidas interrupciones y no tenía conexiones laterales, que resultaban ser de construcción más difícil por causa de la necesidad de atravesar los Apeninos. En los cinco años que se suceden entre 1861 y 1866, la red se duplicó, pasando de poco más de 2.000 kms a más de 4.000. Así, en 1863, las vías llegaron a Foggia siguiendo la costa adriática, el año siguiente se abrió la línea Bolonia-Florenia, en 1866 Roma fue enlazada con Ancona y en 1867 con Pisa; por otra parte, en 1870 entró en funcionamiento el trayecto Nápoles-Foggia, en 1872 fue acabada la que ligaba Roma a Florenia y dos años más tarde la línea Génova-Pisa.

En la misma época fueron abiertos o concebidos algunos de los túneles principales: además del de la Porrettana, son dignas de mención el emprendido por los Giovi, y que fue construido entre 1846 y 1855, y el de Fréjus, llevado a cabo entre 1857 y 1872. En una segunda fase resaltan el Brennero (1867), la Pontebbana (1879), el Gottardo (1882) y un poco más tarde el Sempione (1905). La apertura de los primeros puertos ferroviarios de montaña permitió así la conexión con Europa Central, abriendo las puertas de mercados cada vez más al alcance. En 1865 se puso en funcionamiento la nueva organización del desordenado mundo del ferrocarril, en el que pululaban decenas de pequeñas compañías privadas a menudo en ruinas, que se redujeron a pocas compañías financieramente más fuertes.¹⁰

Es preciso hacer hincapié en el esfuerzo, incluso financiero, que el nuevo estado realizó con el fin de dar al incipiente sistema ferroviario integrado una mayor funcionalidad y dimensiones cada vez más considerables.

En un período de tiempo forzosamente limitado y sin abdicar de los principios del liberalismo, la Derecha histórica aprovisionó al país de un patrimonio ferroviario de base. La nueva burguesía que dirigía el país se hallaba investida de una clara inspiración política, mucho más que por la idea según la cual el ferrocarril pudiera jugar un papel de propulsión económica e industrial. Hacía falta dejar entrar enseguida a Italia en el reducido grupo de las grandes potencias europeas y, bajo un punto de vista general, el ferrocarril valía para apoyar este proceso de modernización considerado absolutamente necesario. En resumidas cuentas, al ferrocarril, y a las infraestructuras en general, se les asignó una función de carácter más político que económico y no surgió ninguna capacidad de programación capaz de transformar el ferrocarril en un elemento fundamental para el futuro del país. Precisamente por ello se optó por las grandes construcciones de cara a la fachada con preferencia sobre las líneas que hubieran podido incidir más significativamente sobre el incipiente sistema industrial. No se imaginaron otras ventajas a parte de

¹⁰ Para tener un panorama completo de la historia del ferrocarril italiano en los primeros años del nuevo estado, cfr. E. Cantarella, "Lo sviluppo delle ferrovie dalle origini alla statizzazione", in *Storia della società italiana*, Milano, ed. Teti, 1987, vol. XVII, págs. 101-147.

aquellas consideradas usuales con respecto a la extensión de la vía férrea en un país nuevo: un aumento genérico de la productividad y la activación de nuevas dinámicas sociales favorecedoras de una creciente movilidad. Una inspiración más comercial que industrial llevó a efectuar una lectura del ferrocarril en la clave de un mayor apoyo al tráfico y no en el ámbito de un desarrollo de las áreas industriales, a un punto tal que la mayoría de las líneas férreas fueron concebidas y realizadas para ligar ciudades y no las zonas industriales. De este modo el desarrollo de la red ferroviaria nacional se llevó a cabo con errores de base que el país, en ciertos casos, aún no ha conseguido superar.

De todo lo dicho hasta este momento se puede afirmar, como hace Fenoaltea, que el impacto del crecimiento ferroviario sobre el industrial haya sido decididamente limitado en el curso de los veinte años posteriores a la unificación.¹¹ La inversión efectuada acabó por responder más a las exigencias políticas mencionadas *supra*, resultando poco rentable desde un punto de vista económico. El fallido salto hacia adelante concentrado sobre el tráfico, ya fuera de pasajeros o de mercancías, constituye otra prueba en apoyo de esta tesis.

5. Los años de maduración del sistema italiano de infraestructuras

La subida al poder de la izquierda en 1876 marca el segundo boom del ferrocarril: en quince años, entre 1881 y 1895, se construyeron 6.500 kms de vías, en su mayoría secundarias, es decir de integración con la red principal; sin embargo, en el período siguiente, es decir, entre 1896 y 1913, los kilómetros realizados llegaron sólo a 2.500. La ley de 1879 puede ser considerada como la primera tentativa para proceder a una programación sistemática y orgánica de las vías férreas: las líneas fueron clasificadas en función de su importancia y fueron fijadas las directrices prioritarias. Esta ley contribuyó asimismo a establecer un reparto de competencias entre el estado y los entes locales según el carácter de la línea, determinado por la ley. Al mismo tiempo fueron previstas nuevas líneas en la parte Meridional. El objetivo de realizar la red más capilar por todas partes hizo estallar una batalla de intereses locales con tonos a menudo muy encendidos. La relación entre los notables locales y el desarrollo de las infraestructuras en esta época deja entrever una verdadera conquista del territorio dentro de los programas de expansión de la clase burguesa. No hubo candidato que no prometiera, y a menudo sostuviera económicamente, estudios para la realización de una línea ferroviaria. No sólo fue malgastada la energía, sino que de hecho fueron construidas líneas completamente extrañas al contexto económico e industrial del país.

A pesar de que en estos años la red creció notablemente en términos cuantitativos, el servicio sufrió en su conjunto una degradación preocupante. Sobre las líneas italianas discurría material móvil cada vez más obsoleto y de peor calidad, que las compañías privadas no se preocupaban de renovar. Por otra parte la totalidad de la red ofrecía escasas garantías de funcionalidad, penalizada por frecuentes y agudos retrasos y por una falta inquietante de dobles vías. Así, en 1905 únicamente el 17% de los kilómetros de vía férrea era a doble vía y, por consiguiente, se asimilaba a Italia con los países menos desarrollados del continente. Más aún, la potencialidad limitada de las instalaciones de las estaciones, especialmente si se habla en términos de una escasez bastante extendida ya sea de

¹¹ Según Fenoaltea, las líneas secundarias constituyeron una inversión más rentable que las principales que habían sido construidas por la Derecha. Fenoaltea, *op. cit.*

aparatos centrales de maniobra para los cambios, ya sea de señalización o incluso de los sistemas de parada. Tampoco se hallaba en mejores condiciones la infraestructura, tal frágil que llegaba a impedir frecuentemente la utilización de locomotoras pesadas, no obstante la necesidad de las mismas que era demandada por los niveles de tráfico y la creciente velocidad. Así las cosas, incluso los puentes metálicos y el macadam, el número de las traviesas y el peso de las ruedas de acero constituían otros justificados motivos de lamento. Y todo ello unido al nivel exageradamente elevado de las tarifas hizo que tanto el tráfico de mercancías como de pasajeros terminara por disminuir en alto grado. Un dato nos permite observarlo, y es que en vísperas de la nacionalización el tráfico registró porcentajes entre los más bajos de Europa, en el marco de una exasperante lentitud en las comunicaciones. Al mismo tiempo, el estado de la industria de construcción ferroviaria podía ser considerado como deprimente, pues no conseguía despejar a pesar de la tentativa para favorecerla que suponían las Convenciones de 1885.

El largo y difícil debate sobre la nacionalización conllevó retrasos que llegaron prácticamente al punto de bloquear cualquier tipo de modernización de la red, penalizándose así los intercambios comerciales.¹² El régimen ferroviario italiano continuaba basándose en las convenciones redactadas en 1885, las cuales eran apenas recordadas, y en las que se preveía una duración máxima de sesenta años, divididos en tres períodos de veinte cada uno, al final de los cuales se concedía a ambos contratantes la solicitud de la finalización del contrato, mediando el preaviso de dos años.

Los últimos años del siglo se caracterizaron por otra novedad en el campo del ferrocarril: la tracción eléctrica. La fecha de nacimiento de la tracción eléctrica en Italia se puede fijar en 1890, año del estreno del primer tranvía eléctrico en el país, correspondiendo a la línea Florencia-Fiésole con un sistema de corriente continua con conducción de aire; algunos años después, en 1898 se llevaron a cabo los primeros experimentos ferroviarios. Los resultados fueron de signo muy diverso: el recurso a máquinas electromotoras con acumuladores sobre las líneas Milán-Monza y Bolonia-San Felice se revelaron como demasiado caros, mientras que el empleo de corriente continua sobre una tercera vía en la línea Milán-Varese-Porto Ceresio (y que fue considerado también sobre la línea Roma-Frascati), así como la corriente trifásica en línea aérea a alta tensión sobre las líneas Lecco-Colico-Sondrio y Colico-Chiavenna que fue un experimento de la Sociedad Adriática en colaboración con la sociedad húngara Ganz, demostraron con claridad las potencialidades de la tracción eléctrica sobre largo recorrido. Se trataba de un conjunto de 105 kilómetros a una vía con un trazado curvilíneo en su mayor parte y con galerías e inclinaciones. La elección no fue fácil. Opiniones contrarias llevaron a la nominación de una Comisión *ad hoc* que tuvo la decisión definitiva en la discusión, pronunciándose a favor de la alimentación trifásica que parecía la mejor opción en aquel momento, pero que llegaría a penalizar a un alto nivel el sistema de tracción eléctrica. A las escasas ventajas se unieron defectos parejos, entre los cuales se puede mencionar

¹² Sobre el debate que se refiere a la nacionalización del ferrocarril, cfr. A. Papa, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli, ed. Guida, 1973. En lo que concierne a la caída de la Derecha, interpretada en clave "ferroviaria", cfr. A. Berselli, "La questione ferroviaria e la rivoluzione parlamentare del 18 marzo 1976", in *Rivista storica italiana*, 1958, n° 2, págs. 188-238.

principalmente un aumento de costes de las instalaciones y notables complicaciones técnicas, especialmente en lo que se refiere a los sistemas de agujas.¹³

7. La nacionalización del ferrocarril

La nacionalización del ferrocarril, decidida en 1905, fue una intervención sin organicidad, debida a la emergencia y a la exigencia de llevar a cabo su recuperación, algo considerado necesario por la mayoría. Una decisión así, la primera de las dos únicas nacionalizaciones de la Italia del siglo XX, fue tomada y puesta en práctica “precipitadamente, sin una idea clara de lo que podría ser la organización del nuevo sistema ferroviario.”¹⁴ No se trataba entonces de una acción pensada como integrante de una política económica más amplia. La nacionalización en aquel momento permitía poner fin a las fuertes tensiones generadas en el ámbito ferroviario, revertiendo sobre el Estado la carga de la gestión. Las disposiciones tomadas, que trastornaron profundamente el mundo ferroviario de aquel tiempo, fueron definidas como “un resultado culminante de las nuevas relaciones entre política y economía y un factor relevante de la transformación capitalista de principios de siglo.”¹⁵

Nacionalizar el ferrocarril significaba sobre todo organizar una red que por aquel entonces, en 1905, estaba compuesta por 10.528 kms. El compromiso fue oneroso, pero era necesario que el estado se decidiera, por primera vez, a actuar de forma distinta en el campo de las infraestructuras. En definitiva, tenía que empezar a pensar en términos de política ferroviaria, esto es, tomar decisiones finalmente separadas de las necesidades contingentes de la época, como había sido la práctica hasta el momento. Se trataba de afrontar una primera experiencia de intervención pública realizada a través de una empresa operante en el sector de producción de bienes y servicios en un momento muy delicado en el cual la falta de servicio coincidía al máximo con una demanda del mismo, debida fundamentalmente a la aceleración del ritmo del desarrollo económico, siendo este muy superior a la capacidad ofrecida. Por lo demás, el tema ferroviario es insertado en un cuadro en el que se reserva un papel relevante a los trabajos públicos. A pesar de que a menudo la política de fomento resultó dispersa, electoralista, elusiva con respecto a las decisiones de fondo, hay que admitir que el sector ferroviario ocupó un espacio importante en el ámbito de la política italiana de principios de siglo.

La delicadísima tarea de organizar la nueva administración del ferrocarril se encargó a un hombre, Riccardo Bianchi, quien se revelará como uno de los intérpretes más importantes de la intervención pública del primer cuarto del siglo XX en Italia. Bianchi organizó la empresa sobre criterios fundamentalmente

¹³ Sobre la electrificación del sistema ferroviario italiano, cfr. R. Giannetti, “L’*électrification des chemins de fer italiens (1899-1940)*”, in *Histoire, économie et société*, a. XI (1992), n° 1, págs 131-144.

¹⁴ G. Pagliarino, “Le concessioni ferroviarie in Italia dal 1885 al 1905”, in *Economia e storia*, a. XXI (1974), fasc. 4, p. 509.

¹⁵ Papa, *op. cit.*, p. 2. A las sociedades ferroviarias se les acordó una indemnización de cerca de 500 millones, realizables fundamentalmente a través de subcripciones especiales en la Cassa Depositi e Prestiti. Una buena parte de estos capitales fue reinvertida en una de las industrias más prometedoras de la época, la eléctrica. Vid. S. La Francesca, “La statizzazione delle ferrovie e lo sviluppo dell’industria elettrica in Italia”, in *Clio* 1965, n° 2, págs. 275-306.

privados, concentrando la mayor parte del poder en sus propias manos y obteniendo resultados dignos de todo respeto.¹⁶

En el período que va del inicio de la nueva gestión hasta la guerra se llevaron a cabo una gran cantidad de obras nuevas, entre las cuales merece la pena destacar la finalización, en 1906, del túnel del Sempione¹⁷ y los trabajos sobre las dos vertientes de la Gran Galería de los Apeninos, sobre la nueva línea entre Bolonia y Florencia.¹⁸ Particularmente importante fue la intervención sobre el material móvil, que se hallaba en un estado de gran obsolescencia en el momento de la intervención. Por poner un ejemplo de esta situación, de las 2664 locomotoras que pasaron a Ferrovie dello Stato en 1905, 768 tenían ya treinta años de vida, de los 1752 vagones de equipaje, 652 llegaban a los cuarenta años así como 9735 de los 52788 vagones.¹⁹ Debido a ello, durante el ejercicio 1905-1906 se decide la construcción de 567 locomotoras, 1244 vagones de pasajeros y 20263 vagones de mercancías. El programa preparado por Bianchi preveía, por una parte la unificación y, por otra, la renovación de los equipos técnicos en el marco de una década. El ambicioso programa reservaba una atención particular a la industria nacional. Los encargos gubernamentales se repartieron entre unas quince empresas, entre las cuales resaltaron Ansaldo y Breda. Las compañías nacionales desarrollaron un trabajo apreciable en interés de una revitalización positiva de la industria mecánica nacional, que fue preferida durante años con respecto a las empresas extranjeras que trabajaban en el mismo sector. La renovación del material móvil costó, entre 1905 y 1915, aproximadamente 1500 millones de liras. De forma paralela se llevó a cabo una disminución de las tarifas, apoyándose en la intuición del papel que podrían jugar en cuanto a una promoción y mejora de las condiciones del sur, de los transportes de mercancía agrícola, de ayuda a las exportaciones e intercambios comerciales de larga distancia, de estímulo a la descentralización y de los transportes de viajeros en trayectos de corta distancia.

Los primeros años del siglo fueron años de gran progreso en lo que se refiere al tráfico. En los cinco años que transcurren entre 1905 y 1910, se pasó de veinte millones de viajeros a cerca de treinta, con un importante porcentaje representado por el turismo extranjero.²⁰ Los beneficios sobre el tráfico durante el primer año de gestión de Bianchi superaron en un 11% los resultados del último año bajo gestión privada, porcentaje que se divide en un 13% sobre el tráfico de pasajeros y un 9% sobre el de mercancías.²¹

En 1906 se concluyó un ambicioso programa quinquenal que preveía la electrificación de una buena parte del sistema ferroviario italiano, concentrado en su

¹⁶ Sobre este personaje, cfr. el atento examen realizado por F. Bonelli, "Riccardo Bianchi (1854-1936)", in *I protagonisti dell'intervento pubblico in Italia*, bajo la dirección de A. Mortara, Milano, ed. Angeli, 1984, págs. 73-87. A Bianchi le sucedió en 1915 De Cornè, quien se mantuvo en el cargo durante cinco años. Sobre la figura de este segundo director general de Ferrovie dello Stato, cfr. A. Giuntini, "Raffaele De Cornè", in *Economia pubblica*, 1985, n. 6, págs. 281-288.

¹⁷ En 1906 se inaugura la galería de vía única, mientras quince años más tarde será abierta la de doble vía.

¹⁸ Para conocer más detalles a cerca de la construcción de la que por muchos años fue la galería ferroviaria más larga del mundo, cfr. A. Giuntini, *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze, ed. Olschki, 1984.

¹⁹ G. Colletti, *Storia di una riforma. L'ente "Ferrovie dello Stato"*, Roma, ed. CAFI, 1985, pág. 69.

²⁰ *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, bajo la dirección de P. Berengo Gardin, Roma, Editori Riuniti, pág. 128.

²¹ Coletti, *op. cit.*, p. 69.

mayor parte en el norte de Italia. El primer proyecto de peso fue el de la línea de los Giovi.²² Entre 1911 y 1912 le tocó el turno a la electrificación de la línea Sampierdarena-Ronco, con la que Ferrovie dello Stato comenzaron la creación sistemática de una verdadera red primaria, escogiendo una tensión de 60 kilovatios. En 1914 la tracción eléctrica se introduce en las líneas Bussoleno-Módena y Lecco-Monza, dos años más tarde de la introducción en los trayectos Sampierdarena-Savona y Savona-Ceva. El éxito del nuevo tipo de tracción estimuló asimismo el proyecto y la construcción de modelos de locomotora eléctricos realizados íntegramente en Italia. El 30 de junio de 1914 la red eléctrica se extiende sobre 300 km, llegando seis años más tarde a los 460 y colocando así a Italia en el primer puesto entre los países europeos. Las exigencias bélicas, que pusieron a dura prueba a la eficiencia de la red ferroviaria italiana, supusieron un ensayo del sistema trifásico a baja frecuencia, que en aquella dramática contienda consiguieron resultados brillantes. En 1921, con 807 km de líneas eléctricas en actividad, de los cuales 634 se hallaban bajo el sistema trifásico a una tensión de 60 kilovatios, se cierra la primera fase de la electrificación del sistema ferroviario italiano. La zona que había sido definitivamente privilegiada por este tipo de intervención era la septentrional y, especialmente, la ligur-piamontesa. El sur fue, al contrario, desatendido durante largo tiempo. Problemas de carácter energético, así como las turbulencias socio-políticas de la época bloquearon ulteriores inversiones.

8. La política infraestructural del Fascismo

Al final de la primera guerra mundial, el sistema ferroviario de todo el continente europeo se vio envuelto en un momento de grave crisis. La situación de incertidumbre en Italia se vio agravada por la combatividad a nivel laboral y llegó a un tal extremo que se aconsejó una pausa en la política de inversión. El esfuerzo por contener el gasto se reflejó también en el sector ferroviario, provocando notables aumentos en las tarifas y drásticas reducciones de personal: en 1923 fueron despedidos 65000 trabajadores con el argumento de una exigencia de eficiencia, que escondía en realidad la voluntad de alejar una buena parte de potenciales adversarios del régimen. Tales decisiones permitieron un saneamiento de las cuentas tras la dura regresión producida durante los ejercicios precedentes.

Esto no obstante, es posible afirmar, aún a nivel europeo, una tendencia claramente ascendente en el tráfico ferroviario, tanto de mercancías como de pasajeros. Los datos a nivel asociado hablan por sí mismos: el año antes de la guerra, el movimiento del tráfico ferroviario había alcanzado los 73 millones de trenes/km, durante la guerra descendió al mínimo de 24 millones de kilómetros para remontar en 1920 a cuarenta y tres. La circulación de los trenes de mercancías, aún

²² La transformación de la línea de los Giovi se produce entre el primero de agosto de 1910 y el primero de mayo de 1911; el sistema adoptado fue el trifásico a 3330 voltios y 17 períodos, pasando la media de velocidad sobre la línea de 20'8 km/h en los trenes de mercancías y del 22'3 km/h en los de pasajeros a 39'1 km/h para los dos tipos de transporte. Una vez adoptado el nuevo sistema de los Giovi, se verifica que el mismo respondía perfectamente al objetivo deseado, dado que permitía una utilización regular con una potencia mayor así como una reducción de costes, incluso si se hubiera debido recurrir a la producción térmica de la energía. El problema se consideró de esta manera resuelto, tanto de un punto de vista técnico como en el caso de las líneas de tráfico a alta pendiente, aquellas que representaban un mayor consumo de carbón. Así fue puesto en funcionamiento con gran rapidez el plan de electrificación y fue concertado el primer contrato de abastecimiento con la Società Elettrica Riviera di Ponente Ing. G. Negri, al cual se fueron sucediendo otros con distintas sociedades del ramo eléctrico. A pesar de estos contratos, la compañía ferroviaria no se vio disuadida de producir por ella misma la energía eléctrica necesaria.

durante el primer año de la conflagración europea, llegó a los 45 millones de trenes/km y en 1920 alcanza los cuarenta y siete. Los pasajeros transportados entre 1923 y 1929 pasaron de 112 millones a 139, y en lo que respecta a las mercancías en ese mismo período, pasaron de 42'9 millones de toneladas a 58'8. Italia fue parte de esta tendencia general, conociendo momentos de gran relevancia, especialmente con ocasión del Año Santo de 1925. A pesar de la falta de renovación en el material y la disminución del tráfico de mercancías comparadas a las cifras de la época prebélica, el tráfico terrestre muestra por primera vez en este período una superioridad tendencial con respecto al marítimo. Un aumento se produjo por el contrario en el tráfico de pasajeros: de 4.930.000 viajeros por kilómetro en 1914 se pasó a 6.400.000 en 1922 con puntos de incremento de importancia entre los usuarios de tercera clase.

Las únicas inversiones dotadas de un cierto peso que el régimen decidió dedicar a este sector fueron concentradas sobre las dos Direttissimas, líneas que unían Roma a Nápoles y Bolonia a Florencia, que habían sido construidas años antes pero necesitaban, como ejes fundamentales del sistema ferroviario italiano, de una aceleración en el tiempo de duración del recorrido. Así fue inaugurada la Direttissima Roma-Nápoles en 1927, reduciendo en 34 km el trayecto existente, y siete años más tarde fue el turno de la Bolonia-Florencia. La apertura de las dos Direttissimas representó el primer resultado de relieve del recién formado Ministerio de las Comunicaciones, puesto en marcha en 1924, que con el despido de miles de ferroviarios llevó a cabo uno de los primeros actos del Fascismo en el campo del ferrocarril. El nuevo ministerio, encargado no sólo del ferrocarril pero también de la marina mercante, correos y telecomunicaciones, se constituyó en intérprete de un proceso orgánico de alto alcance en lo que se refiere al aumento de tarifas. A finales de 1920, el aumento de los precios de los viajes fue del 230% para la primera clase, del 210% para la segunda y del 170% para la tercera. El aumento para la mayor parte de mercancías fue del 300%, excepción hecha a ciertos artículos de amplio consumo, donde el aumento se redujo a un 200%.

Esta época se caracterizó por el segundo ciclo del proceso de extensión de la electrificación sobre las vías italianas. Por primera vez en 1922, con el "Informe sobre la electrificación de Ferrovie dello Stato en Italia", redactado por el ministro de Fomento, Micheli, se completa el cuadro de la electrificación ferroviaria. Es en ese momento cuando son retomadas con una mayor convicción las intervenciones en el sector, sobre el que el régimen fascista insistió fuertemente. La línea Génova-Livorno fue electrificada entre 1925 y 1926, la Porrettana en 1927, la Nápoles-Foggia entre 1926 y 1928, año en el que los kilómetros electrificados alcanzaron la cifra de 2.799, lo que permitía a la Italia de la época el ocupar la posición más alta en Europa. La crisis de 1929 influyó fuertemente sobre los programas de electrificación sin bloquearlos sin embargo. Así, en 1939 serán 5160 los kilómetros funcionando con electricidad, el 44% de los cuales con el sistema trifásico.

Red ferroviaria (en km)

<u>Año</u>	<u>Total</u>	<u>Ferrovie dello Stato</u>	<u>Líneas electrificadas</u>
1913	17.649	13.724	
1914	18.039	13.871	
1915	18.614	14.030	
1916	18.908	14.095	
1917	19.043	14.158	
1918	19.066	14.466	
1919	20.601	15.931	
1920	20.683	16.402	
1921	20.684	16.366	
1922	20.904	16.483	
1923	20.907	16.486	
1924	21.006	16.492	
1925	21.106	16.502	
1926	21.350	16.504	
1927	21.510	16.581	
1928	21.598	16.670	1.259
1929	21.855	16.749	1.627
1930	22.119	16.850	1.627
1931	22.571	16.928	1.937
1932	22.808	16.918	2.033
1933	22.892	16.917	2.091
1934	23.153	17.048	2.445
1935	22.980	16.956	3.167
1936	22.890	16.890	
1937	22.931	16.963	
1938	22.955	16.981	4.810
1939	22.955	16.981	5.161
1940	22.992	17.029	5.174
1941	23.062	17.105	
1942	23.227	17.177	
1943			
1944			
1945	18.655	13.961	4.694
1946	20.637	15.506	5.131
1947	20.983	15.791	5.192
1948	21.399	16.125	5.274
1949	21.639	16.316	5.323
1950	21.550	16.305	5.245
1951	21.711	16.354	5.357
1952	21.743	16.389	5.354
1953	21.842	16.478	5.364
1954	21.852	16.570	5.282
1955	21.923	16.741	5.182
1956	21.712	16.823	4.889
1957	21.584	16.724	4.860
1958	21.516	16.645	4.871
1959	21.310	16.436	4.874
1960	21.277	16.412	4.865
1961	21.143	16.380	4.763
1962	20.972	16.205	4.767
1963	21.014	16.207	4.807
1964	20.885	16.198	4.687
1965	20.812	16.140	4.672
1966	20.381	15.856	4.525

1967	20.566	16.041	4.525
1968	20.358	16.006	4.352
1969	20.301	16.015	4.286
1970	20.212	16.073	4.139
1971	20.239	16.100	4.139
1972	20.198	16.084	4.114
1973	20.174	16.075	4.099
1974	20.176	16.077	4.099
1975	20.176	16.077	4.099

Fuente: *Anuario statistico italiano*, años indicados.

9. La reconstrucción

Las infraestructuras se consideraron durante la segunda postguerra como un dato marginal respecto a los asuntos que se trataron como verdaderas prioridades para el futuro económico e industrial del país, todo ello en un contexto en el que se tenían en cuenta aspectos como la programación, los problemas monetarios junto a los relativos a la reforma agraria, la lucha contra los monopolios, que trastornó sobre todo la industria eléctrica, junto al papel del sector público en la economía. En sustancia, no fueron tenidas en cuenta alternativas serias a todo aquello que se llevó a cabo, y no se pudo prever ni imaginar un futuro que fuera distinto del pasado. En lo que concierne a las infraestructuras no se les dio el papel estratégico que, sin embargo, hubieran merecido en el marco de una reflexión más amplia en términos de desarrollo socio-económico del país. El resultado es fácilmente sintetizable: la simple restauración de todo aquello que había sido dañado acabó por denotar una neta continuidad con respecto al pasado, especialmente porque en realidad en el momento del renacimiento del país no fue elaborada una verdadera política global del sector. Por otra parte, la reconstrucción inmediata, en una perspectiva dominada por la urgencia, habría permitido además aliviar las consecuencias del drama del paro. La única preocupación que se sentía era la relativa a la programación de las fases de la reconstrucción y no la eventualidad de comenzar un camino diferente.²³ Incluso las premisas legislativas para el futuro *boom* de las carreteras son determinadas a finales de 1948, momento en que una nueva ley reorganiza el ANAS, centralizando la autonomía y haciendo posibles las concesiones a entes públicos o privados para la construcción de nuevas autopistas (ley del 17 de abril de 1948). Así se generaliza la práctica de la adjudicación a través de una licitación privada para trabajos públicos. En sustancia, eran favorecidas las empresas privadas que el propio estado escogía.

Cesadas las hostilidades, fueron tomadas las primeras medidas para la reorganización de las conexiones entre el norte y el sur y para la revitalización del servicio de pasajeros, todo ello con la ayuda de los aliados. Los daños habían sido ingentes, y aproximadamente 7.000 km de vías, un 25% del total, habían sido dañados. Unos 4.750 puentes, un 32,1% del total fueron destruidos y la misma suerte sufrió el hilo aéreo de contacto, lo que provocó un retorno a la tracción al vapor. En sentido contrario, los daños sufridos por las galerías no fueron tan importantes. La cantidad de líneas férreas y de material móvil destruido o dañado con respecto a la preguerra fue de un 40%, mientras el cálculo de los daños sufridos

²³ G. Di Raimondo, "Ricostruire", in *Ingegneria ferroviaria*, a. I (1946), n° 1, págs. 3-8.

por los mismos respecto al patrimonio existente antes del conflicto no superó el 15%. La mayor parte de los daños que afectaban la red se produjeron sobre las líneas electrificadas y a doble vía, sobre las cuales se habían concentrado los ataques aéreos. El material móvil en servicio el 30 de junio de 1945 se vio reducido fuertemente con respecto a su estado en el momento de desencadenamiento de la guerra. El esfuerzo fue, sin embargo, ampliamente recompensado. En el ámbito ferroviario, a finales de 1948 la viabilidad de la red se hallaba garantizada en su 80%, una cifra elevada si se tiene en cuenta el hecho de que los daños habían afectado unos 4.500 km de vías, destruidas o dañadas. La fecha adoptada como límite para la nueva entrada en funcionamiento de la red ferroviaria, 1949, fue respetada en la mayoría de los trayectos. No obstante, también fue la fecha en la que, por primera vez, el transporte privado de mercancías superó el público.²⁴ Una eficiencia similar fue demostrada para las instalaciones y el material móvil afectados por los bombardeos y que se habían convertido en inservibles a través de las manipulaciones. Para su nueva puesta en funcionamiento las compañías italianas fueron llamadas a tomar iniciativas comprometidas dada la gran falta de material férreo y eléctrico necesarios para la reconstrucción del sector.

Al gobierno de la República se le presentó una ocasión para llevar a cabo una auténtica reflexión sobre el futuro de las infraestructuras en el momento del renacimiento de la nación, así como realizar una consideración de contexto sobre las diversas infraestructuras sobre el territorio. Esta ocasión no fue aprovechada. La Comisión para el estudio de un plan regulador general de la red ferroviaria, que fue constituida en enero de 1947 en el marco del ministerio de Fomento, nació con el encargo de explorar las condiciones de las líneas ferroviarias del país a fin de obtener informaciones suficientes para racionalizarlas y poder construir nuevas líneas sobre las zonas sin servicio o en las cuales era previsible un futuro desarrollo económico.²⁵ Sin embargo a esta Comisión se le encargó también el examen del plan regulador de las autopistas y carreteras, elemento que permite afirmar que la Comisión constituyó el único, aunque insuficiente, paso hacia una seria programación de las infraestructuras. Se trató, sin ninguna duda, de una primera tentativa para resolver los problemas relativos a la coordinación de los transportes y las comunicaciones en su conjunto; era la primera vez, en resumidas cuentas, que se trataba de razonar en términos de red de infraestructura después de la segunda guerra mundial.

Las proposiciones para la realización de nuevas líneas y carreteras, estudiadas de forma a prever las interferencias y la competición entre los distintos medios de transporte, no fueron aceptadas. El programa de nuevas obras ferroviarias, que suponía una inversión de 457 mil millones, fue completamente desatendido, a pesar de que hubiera podido representar la base de un desarrollo equilibrado de los transportes en el país. La firma de las actas de la Comisión está fechada el 30 de septiembre de 1951. Es el momento en el que se puede considerar acabada la reconstrucción ferroviaria, así como el final de la secular preeminencia del transporte férreo.

²⁴ L. Bortolotti, "Viabilità e sistemi infrastrutturali", in *Storia d'Italia. Annali 8, Insediamenti e territorio*, bajo la dirección de C. De Seta, Torino, ed. Einaudi, 1985, págs. 358.

²⁵ Ministero dei Lavori Pubblici. Consiglio Superiore, *Relazione della Commissione per lo studio del piano regolatore delle ferrovie*, Roma, ed. Istituto Poligrafico dello Stato, 1953.

En su conjunto, quien tenía la tarea de programar el nuevo sistema de ferrocarril con un respiro mayor del que obligaba la urgencia de la postguerra no demostró ser previsor, y la partida se perdió poco tiempo después. La evidente falta de adecuación de la red, la mayor elasticidad de la política de carreteras, los elementos de gestión que desde un primer momento empeoraron para Ferrovie dello Stato y no pocos elementos más facilitarían, en pocos años, un cambio que hoy en día parece irreversible.

10. La elección en favor del motor y el sueño de la carretera

Por lo menos hasta principios de los años cincuenta nunca se expresó abiertamente una clara preferencia con respecto a una alternativa que no fuese el ferrocarril, ni a nivel político ni empresarial. En los discursos y escritos oficiales la opinión predominante continuaba a defender la preeminencia del ferrocarril y ni siquiera se cuestiona la propiedad del mismo. Por lo tanto el cambio llegó alrededor de 1955, siendo ministro de Fomento el socialdemócrata Romita, año en que se elaboró un proyecto de desarrollo de las infraestructuras de transporte que privilegiaba de forma clara las autopistas. Este plan sobre el desarrollo de las infraestructuras de transporte tomó el nombre de su redactor, Vanoni. En esa misma época las grandes empresas, desde Fiat a Italcementi, desde Pirelli a Italstrade, así como los petroleros y las compañías de seguros, tenían un interés directo en el desarrollo de las autopistas y, reunidas a partir de 1952 en torno a la Federación italiana de la carretera, empezaron a presionar para optar por los automóviles.²⁶ En la misma dirección se orienta el trabajo del democristiano Aldisio, ministro de Fomento entre 1950 y 1954, que de hecho preparó el pasaje hacia la carretera en el curso de su mandato.

El plan, decretado en 1961, distaba de constituir una previsión orgánica de las intervenciones. Se componía de una ley que establecía el presupuesto y de una serie de ocho recorridos, para los cuales se prevé el pago de un peaje y sin ninguna consideración de conjunto que hubiera podido tener en cuenta el ferrocarril y la competencia que hubiese podido crearse entre los dos medios de transporte. Este plan suscitó un amplio debate parlamentario, pero la oposición, especialmente la de la izquierda, cedió fácilmente a la perspectiva de un aumento de la ocupación. En definitiva, no fueron ni siquiera olvidadas otras motivaciones de orden sociológico como la consideración del automóvil como símbolo de libertad y de progreso. El sueño de la carretera estaba completamente en sintonía con los profundos cambios sociales y de costumbres que Italia vivía en aquel momento.

²⁶ Bortolotti recuerda la existencia en el Parlamento de un grupo “Amigos del automóvil”, representado por el democristiano Foderaro (L. Bortolotti, *Storia della politica edilizia in Italia. Proprietà, imprese edili e lavori pubblici dal primo dopoguerra ad oggi (1919-1970)*, Roma, Editori Riuniti, 1978, pág. 279.

Unidades transportadas en miles de millones

Toneladas/km

	Ferrocarril	Carretera
1951	14.1	18.5
1952	14.3	19.2
1953	14.7	20.5
1954	14.8	23.9
1955	14.6	26.0
1956	14.2	29.0
1957	14.4	31.5
1958	13.2	34.0
1959	14.4	37.0
1960	15.8	40.0
1961	15.5	43.0
1962	15.8	46.0

Pasajeros/km.

	Ferrocarril	Carreteras
1951	21.5	21.8
1952	22.5	25.5
1953	22.3	30.0
1954	22.6	34.0
1955	24.0	39.0
1956	24.8	43.0
1957	25.1	46.9
1958	25.6	52.0
1959	26.8	58.0
1960	27.8	62.0
1961	28.3	68.0
1962	31.6	73.0

Fuente: G. Pala-M. Pala, *Lo sviluppo dei trasporti, in Lo sviluppo economico in Italia. Storia dell'economia italiana negli ultimi cento anni*, vol. III, in *Studi di settore e documentazione di base*, bajo la dirección de G. Fuà, Milano, Franco Angeli Editore, 1969.

La pérdida de interés en cuanto al transporte público, producida en los años 50 y 60, es por lo tanto muy clara. La evidente falta de adecuación de la red ferroviaria constituida por un trazados antiguos, accidentados y tortuosos, la mayor elasticidad de la política de carreteras, el deterioro de la gestión de Ferrovie dello Stato son, como ya se ha mencionado, algunos de los principales motivos del giro decisivo que se produjo, en pocos años, en el sistema de transportes italiano.

11. Un sistema desequilibrado

Desde 1970 la evolución de las distintas redes de transporte indica de forma clara un contexto caracterizado por un sistema ya estabilizado, en el que es posible registrar un aumento sólo en el sector de las carreteras y autopistas. De 1977 a 1991, la longitud total de la red de carreteras ha sufrido un crecimiento del 3'1%, en

virtud fundamentalmente de las consecuencias de la ley nº 531 del 12 de agosto de 1982, que encargaba al ministerio de Fomento la labor de establecer un plan general sobre la viabilidad de las grandes comunicaciones. Se puede afirmar que la tentativa para acabar con los desequilibrios entre norte y sur fracasó definitivamente. A menudo las grandes vías se dirigen hacia áreas sin los requisitos económicos necesarios y su realización está pensada en función de los polos de desarrollo sin poder evitar los efectos centrípetos a menudo superiores a los supuestos en términos de redistribución.

Evolución de las redes de transporte en Italia
(en km)

Año	FS	Líneas en concesión	Carreteras	Oleoductos	Navegación interna	Tranvías urbanos y extraurbanos
1970	16.073	4.139	248.078	1.979	1.366	665
1980	16.138	3.577	296.270	4.199	1.366	581
1985	16.183	3.538	300.360	4.062	1.366	467
1986	16.035	3.553	300.499	3.927	1.366	433
1987	15.973	3.557	302.437	3.932	1.366	430
1988	16.017	3.533	303.039	4.015	1.366	439
1989	16.030	3.532	303.906	4.086	1.366	442
1990	16.066	3.510	304.271	4.086	1.366	449
1991	16.066	3.513	305.388	4.098	1.366	437
1992	15.951	3.514	306.051	4.178	1.466	428
1993	15.939	3.527	306.510	4.178	1.466	405

Fuente: Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Direzione Generale Programmazione, Organizzazione e Coordinamento, *I trasporti in Italia*, Roma, ed. Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1995.

A inicios de los años 70, con la red virtualmente completada, se comienza a registrar un fuerte aumento de la movilidad, tanto en mercancías como en pasajeros. Entre 1970 y 1988, confirmada la existencia de una elevada demanda de transporte, la movilidad es prácticamente duplicada, pasando de 190 a 362 miles de millones de pasajeros por kilómetro, pero un aumento tal viene en parte absorbido por el transporte rodado, que en 1988 alcanza la cuota del 85% del total, del cual un 71'5% corresponde a los automóviles y un 13'5% a los autobuses. La cuota del ferrocarril se queda en 1988 en un 13'7%, frente al 18'3% de 1970. En lo que respecta al cabotaje y al transporte aéreo los porcentajes son insignificantes. Mirando únicamente el transporte de mercancías, la consideración no sufre grandes cambios. En el mismo período el tráfico aumenta de 97 a 171 miles de millones de toneladas por kilómetro, pero en 1988 el transporte rodado absorbe una cuota del 63% en contra de un 44% en 1970, al tiempo que el ferrocarril no pasa del 12% mientras en 1970 era de un 20%. El cabotaje se ocupa de un 19'5% contra un 27% dieciocho años antes, y los oleoductos no sobrepasan el 5'5% en lugar del 9% de 1970.²⁷

El estado de la red ferroviaria es tal, tras años de abandono y de degradación, que cualquier comparación resulta inimaginable. No han sido ahorrados esfuerzos en inversión en los últimos años, especialmente después de 1980, con la tentativa de

²⁷ *Le infrastrutture a rete. Dotazioni e linee di intervento*, bajo la dirección de M. Di Palma-Ecoter, Roma, Editore SIPI, 1990, pág. 24.

relanzar el medio ferroviario, en coincidencia con la ley de reforma que en aquella época creó el nuevo Ente como sujeto separado de la administración directa del Estado, pero privado aún de una autonomía real. Las discontinuidades estructurales son, en su conjunto, fuertes dentro del sistema ferroviario italiano; el 73´3% de la red se halla en cuesta y el 39´7% en curva, y por otra parte, cuenta con 325 puentes y 1.020 galerías. Al fin y al cabo no se ha resuelto jamás uno de los problemas más agudos existentes desde la época de la reunificación, es decir, la falta de líneas transversales. A todo ello se une la falta de renovación y el mantenimiento insuficiente de instalaciones fijas y móviles. Así se produce un fallo en el aprovechamiento de la red, el cual no es equilibrado. De hecho la repartición del tráfico de pasajeros concentra el 44% del mismo sobre las cuatro líneas principales (Turín-Roma, Milán-Roma, Turín-Venecia y Nápoles-Palermo). En su conjunto, el 70% del tráfico total se extiende sobre el 20% de la red, zona en la que la saturación alcanza puntos máximos. El porcentaje de líneas de doble vía es el 27% y el de líneas no electrificadas con vía única sobrepasa el 30%, lo que simplemente significa que una gran parte de la red se halla en condiciones de funcionalidad mínima. La incidencia de la doble vía sobre el total en Francia es del 44´8%, en Alemania del 45´5%, en Gran Bretaña del 26´4%, mientras en nuestro país alcanza el 58´1%.²⁸ La tradición, merecedora de todo respeto, que Italia tiene en este sector, el eléctrico, se refleja efectivamente hasta en el grado de utilización de la tracción eléctrica, que se encuentra entre los más altos de Europa: el 78% de los trenes por kilómetro y el 91% de las toneladas por kilómetro transportadas en bruto son producidos en Italia con este tipo de tracción. En otros países, en cambio, se dan porcentajes de 43 y 44% en Gran Bretaña, 76 y 87% en Alemania, y del 74 y 85% en Francia, hablando respectivamente de trenes/km y toneladas/km.

Evolución de la red ferroviaria de Ferrovie dello Stato
(en km)

	líneas de vía simple		líneas a doble vía		Total de la red	
	en conjunto	electr.	en conjunto	electr.	en conjunto	electr.
1970	11.210	3.212	4.863	4.659	16.073	7.871
1975	11.011	3.157	5.066	4.784	16.077	7.941
1980	10.784	3.464	5.354	5.279	16.138	8.743
1982	10.769	3.457	5.377	5.302	16.146	8.759
1983	10.771	3.459	5.377	5.302	16.148	8.761
1984	10.708	3.547	5.395	5.320	16.103	8.867
1985	10.709	3.537	5.474	5.399	16.183	8.936
1986	10.502	3.618	5.533	5.450	16.035	9.068
1987	10.377	3.604	5.596	5.496	15.973	9.100
1988	10.394	3.790	5.622	5.222	16.016	9.012
1989	10.345	3.850	5.685	5.593	16.030	9.443
1990	10.295	3.832	5.771	5.679	16.066	9.511
1991	10.292	4.165	5.774	5.683	16.066	9.848
1992	10.058	4.214	5.893	5.800	15.951	10.014
1993	10.002	4.212	5.937	5.835	15.939	10.047
1994	10.012	4.245	5.990	5.878	16.002	10.123

Fuente: Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Direzione Generale Programmazione, Organizzazione e Coordinamento, *I trasporti in Italia*, Roma, ed. Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1995.

²⁸ M. Ponti, "Il caso delle Ferrovie dello Stato", in *I trasporti e l'industria*, bajo la dirección de M. Ponti, Bologna, ed. Il Mulino, 1992, pág. 105.

Lo que aparece como situación crítica es el estado de obsolescencia del material móvil: el 31% de los materiales de arrastre supera los 30 años y el 13% de las locomotoras tiene más de 50, al mismo tiempo que un 23% tiene más de 40 y sólo un 38% goza de menos de 20 años, mientras que en las redes francesas o alemanas no existen locomotoras de más de 40 años de edad.²⁹

Consideraciones del mismo tiempo se pueden hacer a cerca del volumen de pasajeros y de mercancías transportados, así como de tarifas y resultados financieros.

No obstante los aumentos de precio sufridos en los últimos años, los beneficios del tráfico han ido disminuyendo en porcentaje. Los beneficios relativos al transporte de mercancías se hallan en franca regresión: en 1990, los ingresos del tráfico son resaltados por un 64% procedente del servicio de pasajeros y un 36% del de mercancías, mientras en 1972 la relación era de 55 a 45. El peso creciente del servicio de pasajeros se atribuye a una dinámica más rápida de los ingresos por unidad en comparación a los del servicio de mercancías. Las tarifas en Italia no llegan a cubrir más del 17% en contraste con el 70% en Gran Bretaña, el 50% en Francia y el 48% en Alemania.

La cantidad de mercancías transportadas por tren se mantiene muy baja, quedándose actualmente en una cuota del 12%. Si se toma el dato de que el total de las mercancías transportadas por raíl en 1927 era de 58 millones de toneladas, hallamos que la misma cantidad se registró en 1988. Lo exiguo de la cuota de mercado detenida por el tráfico ferroviario de mercancías aún se muestra con mayor claridad en su comparación con otros países: Francia alcanza el 27'1%, Alemania el 22'7% y Gran Bretaña el 13'5%.³⁰

De todo lo hasta ahora mencionado, lo que parece evidente es que el problema principal que caracteriza la gestión de la red ferroviaria italiana es la falta de eficiencia. Incluso las cifras relativas al personal confirman esta situación: sobre 100 agentes en Italia encontramos 72 en Gran Bretaña, 71 en Alemania, 48 en Francia. De ello se puede extraer consecutivamente los índices de la productividad técnica del trabajo, y tomando de nuevo sobre 100 en Italia, en Gran Bretaña alcanza 173, en Alemania 180 y en Francia 204, a pesar de que en los últimos años el número absoluto de los empleados de Ferrovie dello Stato han aumentado de 204.241 en 1972 a 216.568 en 1980.

El sistema se mantiene por lo tanto sólo gracias al nivel de subvenciones, que es el más alto de todas las grandes redes europeas. De hecho se verifica anualmente una simple partida al pie de la lista del déficit. Se debe tener en cuenta asimismo que el gasto público actual dedicado al transporte representa cerca del 4% de Producto Interior Bruto, un tercio del cual va dirigido a la financiación de Ferrovie dello Stato, porcentaje que en los últimos años se ha visto notablemente aumentado.

La derrota del transporte de mercancías por ferrocarril viene ayudada por la falta de conexiones con los puertos. Un dato puede dar una rápida idea del nivel de distancia entre puertos y ferrocarriles: en Italia la mercancía, sobre todo la de menos valor, que pasa por los puertos utiliza el tren en una medida inferior al 2%, cuando hay que recordar que recibimos casi el 70% de las importaciones y el 50% de las

²⁹ *Le infrastrutture a rete, op. cit.*, p. 28.

³⁰ *Ibid.*, p. 29.

exportaciones a través de los puertos. Con más detalle, en 1993 las mercancías importadas vía marítima (174 millones de toneladas) cubrieron el 68% de la cantidad y el 25% del valor totales de las mercancías importadas, al tiempo que las mercancías exportadas vía marítima (44 millones de toneladas) representaron el 50% de la cantidad y el 22% del valor del total de mercancías exportadas.

12. Una perspectiva europea: ¿de la carretera al ferrocarril?

Parece evidente, de todo lo dicho, que en Italia sea más que necesario un cambio en la organización del sistema de los transportes. Sobre todo la perspectiva de la integración europea empuja inexorablemente hacia una revisión total de los términos con los que trabaja nuestra red de transporte. Una nueva visión de las infraestructuras de transporte, que vaya en esta dirección ocupa uno de los primeros puestos en la agenda de las prioridades de la Unión Europea, e Italia no podrá hacer otra cosa que equiparse para adecuarse en el menor tiempo posible, visto que los transportes desempeñan un papel estratégico fundamental. El nivel de saturación alcanzado ya por el tráfico sobre carretera está llevando a los responsables de los transportes a nivel continental hacia una recuperación obligatoria del transporte sobre raíl. Las directivas europeas apuntan a una revitalización del tren en nombre de un reequilibrio conjunto y general en el ámbito de los transportes, así como clave de la mundialización, en cuyo marco es previsible un aumento constante de los flujos de tráfico. Los intercambios comerciales intracomunitarios han aumentado en un 82% entre 1983 y 1993 y se calcula que para el 2010 se producirá un aumento ulterior de un 70% en la actual Europa de los Quince.

Considerar paralelamente la necesidad del desarrollo económico con el respeto al medio ambiente y el ahorro energético, con la finalidad de una transformación equilibrada del territorio, se está convirtiendo cada vez más en una necesidad. La exigencia de niveles de seguridad más elevados que los que los instrumentos electrónicos pueden efectivamente garantizar en virtud del tratamiento cada vez más sofisticado de sistemas de información, representa la nueva faceta irrenunciable en las transformaciones del sistema de los transportes.

Mirado desde un perfil económico y más marcadamente industrial, una distinta estructuración de la red de transportes parece un elemento fundamental. La competitividad entre las empresas crece gracias a la menor incidencia del factor distancia, y por lo tanto, gracias a la reducción de los costes de transporte y a de los desequilibrios territoriales, algo que coincide con las técnicas de *just in time* que requieren una mayor adecuación de los sistemas logísticos de las compañías manufactureras.

Un transvase real de tráfico desde la carretera al ferrocarril tendrá lugar eficazmente si se utiliza con moderación la medicina de la privatización. Desde este punto de vista las señales no faltan. Por una parte hay que recordar, en efecto, como alrededor de la mitad de los años ochenta se han introducido importantes novedades dentro de la organización de Ferrovie dello Stato, transformadas en pocos años en Ente y luego en sociedad por acciones, cuyo accionista único sigue siendo el Ministerio de Hacienda. Aún así, la novedad está constituida por los criterios de economía y de eficiencia solicitados a quien dirige el sistema de ferrocarril. Dotado de personalidad jurídica y de autonomía patrimonial, contable y financiera, el nuevo Ente representa el primer resultado de una verdadera reforma de la administración italiana de la segunda postguerra, abriendo el camino a una larga serie de reformas

que aspiran a la privatización de varios sectores. El paso sucesivo se remonta a finales de 1991, es decir su transformación en sociedad por acciones, otro paso hacia la consecución de la plena capacidad de obrar sobre el mercado sin inútiles limitaciones y fuera de interferencias políticas, manteniendo siempre, no obstante, el carácter de servicio social, dimensión que de todas formas se debe preservar.

Otro aspecto interesante está representado por la liberalización de algunos recorridos, sobre los cuales podrán viajar trenes de otras empresas además de la italiana, gracias a la separación contable entre la red y el servicio de los transportes, separación llevada a cabo el 1 de enero de 1999. Ello ha permitido la introducción de la competitividad en la gestión, aspecto previsto y demandado por la normativa europea. El camino hacia una progresiva liberalización en el sector del ferrocarril, si logra mantener su propio equilibrio de forma ajena a cualquier infatuación neoliberalista, podrá contribuir significativamente a la revalorización del papel del ferrocarril en toda Europa.

En último término es necesaria una rápida alusión al tema de la alta velocidad, a la que hasta ahora Italia ha dedicado una política irregular dirigida más hacia la imagen que a una efectiva mejoría del sistema ferroviario nacional, mientras que se ha demostrado que en el segmento del mercado comprendido entre 300 y 1000 km es posible una duplicación de la velocidad convirtiendo el transporte ferroviario en un gran competidor con respecto al transporte aéreo y rodado en términos de coste. Los primeros pasos hacia esta dirección se llevaron a cabo a mediados de los años setenta con una primera fase de modernización sobre algunas líneas existentes y el desarrollo de trenes tecnológicamente aptos a recorrer los trayectos tradicionales a velocidades más altas. El primer estudio sobre la factibilidad del transporte a alta velocidad fue realizado sin embargo hace diez años, en 1986, y se hizo sobre algunos trayectos clave como el Turín-Venecia, Milán-Nápoles y Génova-Milán. El estudio se insertaba en un proyecto europeo mayor de creación de una red ferroviaria de alta velocidad. Se le encargó tanto la proyección ejecutiva como la construcción y la explotación de la obra a la TAV, sociedad mixta constituida por Ferrovie dello Stato y un grupo de instituciones de crédito italianas y extranjeras. Las obras no se empezaron hasta 1994, pero lo que verdaderamente preocupa ahora son los obstáculos que aún se encuentran ante el proyecto general de la Alta Velocidad. Desde los problemas judiciales en los que se vio inmerso Lorenzo Necci, administrador delegado de la red, a la oposición, a menudo ideológica, de una parte del movimiento para la protección ambiental que ha boicoteado el medio de transporte menos contaminante, hasta el florecimiento de localismos ferroviarios recuerdos de la izquierda histórica y a la falta de utilización de los miles de millones que Europa puso a disposición para modernizar nuestro sistema de ferrocarril, la alta velocidad en la práctica aún no ha conseguido despegar. Y todo ello a pesar de una estimación sobre la creación de 200.000 nuevos puestos de trabajo. El caso de la línea Lyon-Turín-Milán-Venecia-Trieste-Lubiana, eje estratégico hacia el nuevo Este europeo y los Balcanes, ya prevista en el Libro Blanco de Jacques Delors para el crecimiento y el empleo, resulta dramáticamente paradigmático. El proyecto, de hecho, obtuvo el *imprimatur* europeo en 1990 para después ser bloqueado por instrucciones judiciales, lentitudes burocráticas, vetos localísticos y querellas ideológicas. Frente al inmovilismo de los italianos, sus socios europeos se están organizando para dejarnos fuera con líneas que se desarrollan lejanas a nuestros confines. A finales del siglo veinte Italia se halla en una bifurcación: por un lado está el colapso total de sus propias infraestructuras de transporte, por el otro la definitiva integración y el relanzamiento.