UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO

Scuola di dottorato
Humanae Litterae

Dipartimento
Scienze della storia e della documentazione storica

Corso di dottorato
Società europea e vita internazionale nell'età moderna e contemporanea

Omnibus.
Origini e primi sviluppi delle autolinee extraurbane in Italia (1895-1929).

SECS-P/12; M-STO/04

Dottorando
Fabio Berio

Tutor: Prof. Roberto Romano

Cotutor: Prof.ssa Roberta Garruccio

Coordinatore: Prof.ssa Paola Vismara

A.A. 2010/2011

Servizio speciale con Autobus
Gita al Parco Provinciale della Società Operaia Piacentina
Piacenza 18 Luglio 1926. —

Comes over one an absolute necessity to move. And what is more, to move in some particular direction.
A double necessity then: to get on the move, and to know whither.
Why can't one sit still?

D.H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, London, Penguin Books, 1999 (prima edizione 1921), p. 7.

INDICE

Abbreviazioni p. 16

Introduzione p. 17

1. Il trasporto pubblico in Italia fra Otto e Novecento e la nascita dell'automobile. p. 47

Lo sviluppo della rete ferroviaria principale. p. 48

Le ferrovie secondarie e le tramvie extraurbane. p. 58

Le strade prima dell'automobile: la rete viaria e i servizi postali. p. 68

Il nome e l'immagine dell'automobile: la nascita dell'*automobilismo*. p. 84

La diffusione dell'automobile e i suoi campi d'impiego. p. 97

2. I pionieri dell'omnibus automobile (1895-1918). p. 125

Le origini delle prime autolinee e il dibattito tecnico e politico sull'opportunità dell'introduzione dei servizi automobilistici extraurbani. p. 126

Le prime imprese di servizi automobilistici e l'intervento dello stato. p. 151

L'associazionismo imprenditoriale negli autoservizi e l'ingresso dei concessionari nella prima guerra mondiale. p. 205

3. Fra guerra e crisi: l'affermazione delle autolinee nel sistema dei trasporti terrestri (1919-1929). p. 295

Strade e veicoli nel primo dopoguerra. p. 296

Il consolidamento delle imprese di autolinee e l'espansione della rete. p. 319

Alberto Laviosa fra le Autovie Alta Italia e le Auto Guidovie Italiane. p. 360

Il "Monopolio dei Servizi SITA". p. 398

La crescita lenta della SACSA. p. 444

Gli autoservizi da *quota novanta* alla *grande crisi*. p. 468

Archivi e fondi archivistici p. 529
Bibliografia p. 531
Atti parlamentari p. 559

INDICE DELLE TABELLE

Tab. 1. Lunghezza delle reti ferroviarie di alcuni paesi europei. p. 50

Tab. 2. Statistiche comparate delle principali reti ferroviarie italiane, francesi e tedesche nel 1898. p. 52

Tab. 3. Estensione e distribuzione della rete stradale in Italia nel 1870 (dati in km). p. 72

Tab. 4. Lunghezza delle strade in Italia in rapporto alle linee ferroviarie in esercizio nelle diverse regioni nel 1880. p. 73

Tab. 5. Autoveicoli circolanti in Italia dal 1905 al 1915. p. 194

Tab. 6. Produzione di autoveicoli (automobili private e veicoli industriali) dal 1901 al 1915. p. 194

Tab. 7. Crescita dei servizi pubblici automobilistici in Italia 1906-1916. p. 195

Tab. 8. Imprese concessionarie di 3 o più autolinee sovvenzionate dallo stato nel 1914 in Italia. p. 197

Tab. 9. Distribuzione dei servizi automobilistici sussidiati dallo stato sul territorio italiano nel 1914. p. 199

Tab. 10. Stanziamenti del Ministero dei Lavori Pubblici per le sovvenzioni ai servizi automobilistici (1908-1913). p. 203

Tab. 11. Imprese aderenti alla Federazione Nazionale Servizi Automobilistici alla data della fondazione (16 novembre 1912). p. 214

Tab. 12. Autolinee dell'Impresa Auto-Trasporti Alberto Laviosa nel 1914. p. 235

Tab. 13. Impresa Laviosa. Dati relativi agli esercizi 1912, 1913, 1914. p. 238

Tab. 14. Impresa Laviosa. Indicatori di efficienza del servizio per gli esercizi 1912, 1913, 1914. p. 239

Tab. 15. Impresa Laviosa. Tempi di percorrenza, velocità commerciale, numero di corse e tariffe di alcune autolinee. p. 240

Tab. 16. Impresa Laviosa. Tariffe chilometriche su alcune autolinee. p. 240

Tab. 17. Andamento del "conto perdite e profitti" dei bilanci SITA (1913-1918). p. 241

Tab. 18. Autolinee gestite dalla SITA nel marzo del 1915. p. 250

Tab. 19. Andamento del *rendiconto economico* dei bilanci SACSA (1910-1918). p. 257

Tab. 20. Stima dei costi d'impianto per una linea ipotetica di 50 km con due corse giornaliere. p. 265

Tab. 21. Andamento delle spese principali della SACSA presentate nel rendimento economico di fine esercizio (1911-1918). p. 266

Tab. 22. Azionisti SACSA presenti all'assemblea del 27 febbraio 1912 e relative azioni rappresentate. p. 269

Tab. 23. SITA. Linee concesse nel 1917, percorrenze chilometriche previste e relativi sussidi ministeriali. p. 282

Tab. 24. SITA. Percorrenze chilometriche effettive nel 1917 e relativa diminuzione dei sussidi ministeriali. p. 282

Tab. 25. Distribuzione delle linee automobilistiche in Italia nel 1917 per compartimenti ferroviari. p. 290

Tab. 26. Mezzi e personale addetto al servizio automobilistico dell'esercito italiano (1915-1918). p. 293

Tab. 27. Diffusione internazionale degli autoveicoli fra anni Dieci e Venti del Novecento. p. 306

Tab. 28. Autoveicoli circolanti in Italia dal 1899 al 1922. p. 308

Tab. 29. Oneri fiscali sulla benzina dal 1914 all'inizio del 1921 (lire per quintale). p. 321

Tab. 30. Svalutazione dei sussidi governativi per le autolinee (1908-1921). p. 322

Tab. 31. Tariffe proposte nel disegno di legge 545 del 4 luglio 1920 per la tassazione della circolazione automobilistica. p. 329

Tab. 32. Distribuzione dei servizi automobilistici sussidiati dallo stato sul territorio italiano nel 1920. p. 342

Tab. 33. Autovie Alta Italia. Linee concesse con sussidio governativo al 31 dicembre 1922. p. 370

Tab. 34. Auto Guidovie Italiane. Voci principali del conto profitti e perdite per gli anni 1920-1929. p. 383

Tab. 35. Composizione parco rotabile per marca: 1921, 1922, 1923. p. 383

Tab. 36. Auto Guidovie Italiane. Tariffe di alcune linee espresse in lire a valori costanti 1924: comparazione tra 1914 e 1924. p. 389

Tab. 37. Tempi di percorrenza, velocità commerciale, numero di corse e tariffe di alcune autolinee delle Auto Guidovie Italiane nel 1924. p. 391

Tab. 38. Auto Guidovie Italiane. Voci d'entrata dei prodotti degli autoservizi per il primo semestre (gennaio-giugno) 1927. p. 395

Tab. 39. Andamento del "conto perdite e profitti" dei bilanci SITA (1913-1918). p. 419

Tab. 40. SATAS. Voci del conto profitti e perdite per il 1920. p. 431

Tab. 41. SATAS. Distanze, tempi di percorrenza e velocità commerciali di alcune autolinee nel 1923. p. 434

Tab. 42. SACSA. Andamento del conto profitti e perdite in lire (1919-1929). p. 445

Tab. 43. Andamento della rete degli autoservizi in Italia tra il 1920 e il 1929. p. 474

Tab. 44. Andamento del numero degli autobus, degli autobus-km, del numero di agenti e dei prodotti di esercizio fra il 1920 e il 1928. p. 483

Tab. 45. Distribuzione dei servizi automobilistici extraurbani nel 1927. p. 493

Tab. 46. Movimento annuale sulle linee dei servizi automobilistici extraurbani in Italia nel 1927. p. 496

Tab. 47. Risultati economici dell'esercizio delle linee automobilistiche extraurbane nel 1927. p. 505

Tab. 48. Raggruppamento del numero di autoservizi per ditte esercenti. p. 512

Tab. 49. Società concessionarie di autolinee classificate per dotazione di materiale rotabile nel 1927. p. 513

Tab. 50. Utili e perdite di esercizio (in lire correnti) delle Auto Guidovie Italiane, della SITA e della SACSA fra il 1928 e il 1939. p. 520

INDICE DEI GRAFICI

Graf. 1. Impresa Laviosa. Percorrenze annuali in vetture-km: 1908-1914. p. 237

Graf. 2. Andamenti del conto economico di SITA e SACSA (1910-1918). p. 257

Graf. 3. Andamento dei proventi (traffico e sussidi) della SACSA espressi in lire correnti e a valore costante* (1910-1918). p. 259

Graf. 4. Sussidi pubblici e proventi del traffico servito dalla SACSA (1910-18). Lire correnti. p. 260

Graf. 5. Impresa Laviosa. Percorrenze annuali in vetture-km: 1914-1919. p. 280

Graf. 6. Andamento delle concessioni di linee sovvenzionate (1905-1920). p. 338

Graf. 7. Andamento dei chilometri della rete delle autolinee sovvenzionate (1905-1920). p. 338

Graf. 8. Lunghezza media delle linee sovvenzionate (1905-1920). p. 339

Graf. 9. Erogazione complessiva annuale dei sussidi governativi per le autolinee in concessione (1906/07-1919/20). p. 339

Graf. 10. Andamento della densità degli autoservizi sovvenzionati (km^2 di superficie/km di linee automobilistiche) nelle singole regioni fra il 1914 e il 1920. p. 344

Graf. 11. Andamento della percentuale dei chilometri di autoservizi sovvenzionati nelle singole regioni fra il 1914 e il 1920. p. 345

Andamento della densità degli autoservizi sovvenzionati (km^2 di superficie/km di linee automobilistiche) per aree geografiche fra il 1914 e il 1920. p. 345

Graf. 13. Andamento della percentuale dei chilometri di autoservizi sovvenzionati per aree geografiche fra il 1914 e il 1920. p. 346

Graf. 14. Lunghezza media delle linee automobilistiche per regioni (1920). p. 346

Graf. 15. Autovie Guidovie Italiane. Percorrenze annuali in vetture-km e utili autoservizi (valori costanti 1929): 1920-1922. p. 382

Graf. 16. SATAS. Andamento del conto profitti e perdite (1919-1929). p. 433

Graf. 17. SACSA. Andamento dei proventi del traffico espressi in lire correnti e a valore costante (1919-1929). p. 446

Graf. 18. SACSA. Composizione delle principali voci dei proventi (1919-1929). p. 446

Graf. 19. Distribuzione regionale delle autolinee sovvenzionate dallo stato sul territorio italiano in termini percentuali (1920-1927). p. 485

Graf. 20. Distribuzione per grandi aree delle autolinee sovvenzionate dallo stato sul territorio italiano in termini percentuali (1920-1927). p. 486

Graf. 21. Composizione percentuale della qualità delle strade percorse dagli autoservizi extraurbani nel 1927. Il valore percentuale è riferito all'estensione totale della rete di autoservizi nella stessa regione. p. 487

Graf. 22. Composizione percentuale della qualità delle strade percorse dagli autoservizi extraurbani per grandi aree nel 1927 comparata con la distribuzione delle autolinee sussidiate. I valori percentuali delle singole zone sono in relazione al totale nazionale. p. 489

Graf. 23. Densità della rete di autoservizi rispetto ai chilometri quadrati di superficie per ogni area considerata (superficie in km2/lunghezza della rete in km). p. 495

Graf. 24. Densità della rete di autoservizi rispetto al numero di abitanti per ogni area considerata (numero di abitanti/lunghezza della rete in km). p. 495

Graf. 25. Comparazione in termini percentuali rispetto al totale nazionale fra l'estensione in chilometri della rete (nero), il movimento annuale espresso in autobus-km (grigio) e in viaggiatori-km (grigio chiaro). p. 497

Graf. 26. Andamento del numero medio di viaggiatori per autobus nel 1927. p. 499

Graf. 27. Lunghezza media delle linee (nero) e distanza media di trasporto (grigio) nel 1927. p. 500

Graf. 28. Distribuzione percentuale degli autoveicoli in servizio sulla rete delle autolinee extraurbane in Italia nel 1927. p. 502

Graf. 29. Andamento del coefficiente di esercizio dei servizi automobilistici extraurbani nel 1927. p. 506

Graf. 30. Tariffe medie per viaggiatore-km dei servizi automobilistici extraurbani definitivi e provvisori nel 1927 (lire correnti). p. 507

INDICE DELLE FIGURE

Fig. 1. Linea filoviaria istituita nei primissimi anni del XX secolo fra i paesi di Gallarate e Samarate e gestita con gli *omnibus* prodotti dalla fabbrica francese Lombard-Gerin. p. 110

Fig. 2. Omnibus a vapore De Dion-Bouton. p. 112

Fig. 3. Omnibus a vapore Serpollet (14-16 posti), in servizio postale nella Guadalupa. p. 114

Fig. 4. Piccolo omnibus Fiat (8 posti) con motore a combustione interna. p. 118

Fig. 5. Automobile da piazza Diatto con motore a combustione interna. Identico a questo era allora l'aspetto delle automobili private da turismo. p. 118

Fig. 6. Pompa automobile Fiat per incendi con motore a combustione interna. p. 120

Fig. 7. Carro ribaltabile con motore a combustione interna RAPID. p. 121

Fig. 8. Treno stradale a vapore (tipo "Scotte"), in uso nell'esercito francese a cavallo fra Otto e Novecento. p. 123

Fig. 9. La copertina illustrata dello spartito di *Gasoline Gus and his jitney bus*, pubblicato a Los Angeles nel 1915. La canzone era stata portata al successo dal cantante Billy Murray. p. 134

Fig. 10. La rete ferroviaria principale nel 1906. p. 140

Fig. 11. Un esempio di impiego militare dell'automobile, utilizzata qui per trasportare il corpo dei ciclisti dell'esercito (non è dato sapere di quale esercito), a cavallo fra Otto e Novecento. p. 147

Fig. 12. Carrozzeria aperta (char-à-bancs) per *chassis* medio (16 posti). p. 164

Fig. 13. Carrozzeria chiusa per *chassis* medio (16 posti). p. 164

Fig. 14. Carrozzeria mista per *chassis* medio (16 posti). p. 164

Fig. 15. Un servizio automobilistico con autobus attrezzato a *char-à-bancs* svolto nel torinese (Cavoretto) e gestito dai Garages Riuniti-Fiat-Alberti-Storero. p. 169

Fig. 16. Foto ricordo dell'inaugurazione di un servizio automobilistico fra il primo e il secondo decennio del Novecento gestito con un autobus attrezzato con un'allora rara, per le autolinee extraurbane, carrozzeria a due piani. p. 170

Fig. 17. La rete delle linee automobilistiche sovvenzionate dallo stato nel 1912 (rosso: linee in esercizio; verde: linee in progetto). p. 201

Fig. 18. L'integrazione delle linee automobilistiche nella rete ferroviaria principale (rete ferroviaria 1906, rete autolinee 1912). p. 202

Fig. 19. Pubblicità della prima scuola guida aperta a Roma intorno al 1910. p. 227

Fig. 20. Manifesto promozionale della SACSA: "Doppia linea circolare Cupramontana-Castelli di Jesi – Cupramontana-Castelplanio" (1914). p. 275

Fig. 21. La rete SACSA alla vigilia della prima guerra mondiale (dettaglio del manifesto p. 276

della Fig. 18). La mappa è orientata a Sud.

Fig. 22. SACSA. Tariffe delle due linee Cupramontana-Jesi nel 1914. p. 287

Fig. 23. Una pubblicità dei freni Fren-do (1923), che così esordiva: "Anche in Italia, come ormai tutti sanno (o dovrebbero sapere) molti passaggi a livello delle linee ferroviarie sono aperti e incustoditi. [...] Assai di frequente i giornali recano notizia di investimenti, gravissimi nelle conseguenze, che qua e là avvengono, specialmente di notte". p. 305

Fig. 24. Il tracciato dell'autostrada Milano-Laghi. p. 311

Fig. 25. Rapporto autoveicoli/abitanti in Italia nel 1925. p. 313

Fig. 26. Illustrazione di A. Beltrame sulla "Domenica del Corriere" del 3 ottobre 1937. La didascalia: "Presso Teramo un autobus carico di pellegrini si è scontrato, sul ponte del fiume Vomano, con un cavallo montato da un paesano. L'uomo e il quadrupede sono stati gettati nel fiume; la grossa vettura, invece, sfondato il parapetto, è rimasta miracolosamente in bilico sull'orlo del ponte. Il terrore dei pellegrini è stato grandissimo, anche per il fatto che nell'urto le portiere si erano inchiodate e nessuno poteva uscire". p. 318

Fig. 27. La prima pagina del numero delle "Vie d'Italia" in cui veniva pubblicato il memoriale per l'automobile e per la bicicletta strumenti di lavoro. p. 328

Fig. 28. Un omnibus Fiat, probabilmente il 18BL, prodotto dal 1914 e in servizio per la SITA attorno al 1920, qui ritratto sul passo della Futa, carico di bagagli sull'imperiale e con una prudenziale pietra posta dietro alle ruote posteriori durante la sosta. p. 333

Fig. 29. Un Fiat 621 RN, prodotto dal 1932, delle autolinee Zapperlon di Bassano del Grappa, qui allestito con carrozzeria Renzo Orlandi. p. 334

Fig. 30. La rete delle linee automobilistiche extraurbane nel 1920. p. 347

Fig. 31. La rete dei servizi di trasporto pubblico in Sardegna nel 1923. p. 348

Fig. 32. Il diagramma di Hoover. p. 359

Fig. 33. Un autobus dei primi anni Venti (Fiat 15-ter o 18 BL) con gomme piene e carrozzeria allungata prodotta dalle Auto Guidovie Italiane. p. 366

Fig. 34. Una delle motrici della guidovia in una foto dei primi anni Trenta. p. 372

Fig. 35. Sezione della ruota della guidovia. La descrizione del brevetto era così formulata: "Si tratta di una ruota interamente metallica (A), per veicoli marcianti sopra binari, e rivestita alla circonferenza di un cerchione sul quale è vulcanizzata la gomma (B) (come quelli per ruote di autocarri). Affiancato a detto cerchione, ma assicurato nella massa metallica della ruota stessa vi è un bordino (C) che lavorando contro le rotaie serve a mantenere guidata la ruota e conseguentemente il veicolo". p. 373

Fig. 36. Sezione della ruota e dell'armamento della guidovia. p. 373

Fig. 37. Alberto Laviosa (il quarto da destra) con alcuni membri del consiglio d'amministrazione e con i suoi collaboratori in posa davanti all'automotrice T2, nel 1923. p. 381

Fig. 38. L'automotrice T3 sul binario di prova dello stabilimento delle Auto Guidovie Italiane nel 1925. p. 381

Fig. 39. La rete dei servizi di trasporto pubblico nella provincia di Piacenza (1925). p. 385

Fig. 40. Mappa della rete gestita dalle Auto Guidovie Italiane nel 1925. p. 386

Fig. 41. Gita degli aderenti alla Società Operaia Piacentina nel luglio del 1926, effettuata con i servizi di noleggio delle Auto Guidovie Italiane. p. 393

Fig. 42. Un servizio di noleggio delle Auto Guidovie Italiane per la sezione locale del PNF, 1926. p. 394

Fig. 43. SITA. La linea Bologna-Firenze. p. 401

Fig. 44. Il garage SITA (sulla sinistra) a Firenzuola, lungo la Bologna-Firenze, primi anni Venti. p. 402

Fig. 45. Una veduta appenninica lungo la strada della Futa sulla Bologna-Firenze, in località Covigliaio, a 874 metri sul livello del mare. p. 402

Fig. 46. L'isolato "Albergo del Castro", sempre sulle strade appenniniche della Bologna-Firenze. p. 403

Fig. 47. Il garage della SITA a Imola. p. 403

Fig. 48. SITA. La rete tosco-romagnola come si presentava nel 1920, passando la penisola trasversalmente dall'Adriatico fino al Tirreno. p. 411

Fig. 49. L'interno della stazione automobilistica della SITA a Firenze, inaugurata nel 1920. Parcheggiati a sinistra si notano due rimorchi, simili a quelli in uso nello stesso periodo alle Auto Guidovie Italiane, uno per viaggiatori e bagagli e l'altro esclusivamente dedicato alle merci. p. 414

Fig. 50. La stazione automobilistica della SITA vista dall'esterno, in Via Maso Finiguerra a Firenze. p. 414

Fig. 51. La linea Pontedera-Massa Marittima nel 1920. p. 415

Fig. 52. Profilo altimetrico della linea Pontedera-Massa Marittima. p. 416

Fig. 53. Montecatini Val di Cecina, sulla Pontedera-Massa Marittima. p. 416

Fig. 54. Castelnuovo Val di Cecina, sulla Pontedera-Massa Marittima. I suggestivi fumi provengono dai cosiddetti "soffioni boraciferi" della zona di Larderello. p. 417

Fig. 55. Larderello, sulla Pontedera-Massa Marittima, dove dal 1916 era attiva una centrale termoelettrica per lo sfruttamento dell'energia geotermica. p. 417

Fig. 56. Una foto ricordo del 1° maggio del 1921. Due degli autobus della SACSA del servizio Cupramontana-Jesi-Ancona sono parcheggiati sulla strada. p. 448

Fig. 57. SACSA. Un nuovo autobus Lancia Eptaiota con carrozzeria Orlandi e dotato di pneumatici dedicato alla Jesi-Ancona dall'estate del 1929. p. 452

Fig. 58. SACSA. Copertina del *Regolamento per il personale di servizio*, 1923. p. 456

Fig. 59. SACSA. Organigramma del personale di servizio. p. 457

Fig. 60. SACSA. Certificato di idoneità per conducente in servizio pubblico rilasciato dal Circolo di Ancona dell'Ufficio speciale delle ferrovie il 3 febbraio del 1920. p. 458

Fig. 61. La distribuzione del traffico automobilistico e a trazione animale in Italia nel 1925. p. 464

Fig. 62. Il circuito del Gran Sasso effettuato con i servizi cumulativi nell'estate del 1921. p. 471

Fig. 63. Uno degli autobus del servizio turistico per la Lombardia dell'ENIT sulla strada per Bellagio, sul lago di Como. La vettura era preparata con una carrozzeria mista (piuttosto rara) capace di ospitare in totale 18 persone, "8 in *limousine* [la parte con carrozzeria chiusa] e 10 in *torpedo*". p. 472

Fig. 64. Piemonte. La rete dei servizi automobilistici di gran turismo prevista per l'estate del 1928, composta di 20 linee, alcune delle quali di respiro internazionale. p. 475

Fig. 65. Lombardia. La rete dei servizi automobilistici di gran turismo prevista per l'estate del 1928, composta di circa 50 linee. p. 476

Fig. 66. Trentino. La rete dei servizi automobilistici di gran turismo prevista per l'estate del 1928, composta di 36 linee. p. 477

Fig. 67. Littoria, 1933. I lavoratori della Fiat in gita per ammirare il lavoro di bonifica dell'Agro Pontino da cui era sorta la città di Littoria, inaugurata nel 1932. p. 480

Fig. 68. Roma, quartiere Tiburtino, agosto 1929. Partenza per le colonie marittime di Ostia dei bambini appartenenti alla Federazione dell'Urbe. p. 481

Fig. 69. Roma, quartiere Tiburtino, agosto 1929. Partenza per le colonie marittime di Ostia dei bambini appartenenti alla Federazione dell'Urbe. p. 481

ABBREVIAZIONI

ASIL: Archivio Storico Istituto Luce

ANP: Archivio Notarile di Piacenza

ARI CCP: Archivio Registro Imprese, Camera di Commercio di Piacenza.

ASA: Archivio Storico Autoguidovie.

ASACSA: Archivio Storico Società Anonima Cuprense Servizi Automobilistici.

ASANAV: Archivio storico Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori.

ASL: Archivio Storico Fratelli Lazzi.

ASP/SIFT-SEA, Archivio di Stato di Piacenza, fondo Società Italiana di Ferrovie e Tramvie - Società Emiliana Autoservizi.

ASSITA: Archivio Storico Società Italiana Trasporti Automobilistici.

APCS: Archivio personale di Claudio Serra

Introduzione

"Dalle parti mie, in Maremma, non esistono i tram: la città più grande non conta più di trentamila abitanti. I mezzi di comunicazione collettivi sono grossi autobus che girano tutta la provincia, per un raggio di cento chilometri. Ci salgono sopra contadini, maestre, preti e medici condotti"[1]. Così Luciano Bianciardi raccontava in poche righe, in un articolo pubblicato sull'edizione piemontese dell'"Unità", la qualità della mobilità pubblica nella Maremma del secondo dopoguerra: "i mezzi di comunicazione collettivi sono grossi autobus", altro non c'era. Era troppo presto nel 1956 perché i contadini, le maestre, i preti e i medici condotti si muovessero per le strade della campagna toscana con la propria automobile privata, né la scarsa mobilità generale di quelle zone aveva giustificato nel tempo l'impianto di una rete ferroviaria locale sufficientemente fitta e articolata, troppo costosa considerando non solo la bassa domanda, ma anche la conformazione orografica dell'area. Le alternative, quindi, non potevano che essere due: i "grossi autobus" o i trasporti a trazione animale. Nonostante che i servizi automobilistici extraurbani fossero ormai una realtà saldamente radicata sul territorio italiano, in effetti nel primo decennio del secondo dopoguerra non era ancora del tutto superato il più antico dei modi di trasporto terrestre (escludendo naturalmente quello che la storiografia anglofona ha chiamato *pedestrianism*). Diversi paesi collinari, soprattutto nel mezzogiorno, erano ancora collegati con la stazione ferroviaria di fondo valle attraverso i servizi di trasporto a energia muscolare animale offerti dai cosiddetti "vetturali" o "vetturini", e stavano lentamente compiendo il salto verso l'automobile, la tecnologia per eccellenza della rivoluzione industriale. Il film *Due soldi di speranza* di Renato Castellani, uscito nel 1952 e tratto dalla testimonianza orale di un disoccupato meridionale nel secondo dopoguerra, illustra l'episodio di un gruppo di vetturali che per scongiurare la concorrenza della grande società di autolinee locale, tentano di prevenirla vendendo i malandati cavalli, costituendosi in cooperativa e acquistando una vecchia corriera con cui effettuare il servizio dalla sta-

[1] L. Bianciardi, *Polemica sul 38*, in "L'Unità" (ediz. Piemontese), "Lo specchio degli altri", 10 febbraio 1956, cit. in Id., *L'alibi del progresso. Scritti giornalistici ed elzeviri*, Milano, ExCogita, 2000, p. 221.

zione ferroviaria al paese. Fallendo poi la cooperativa dei vetturali nell'obiettivo, per, si potrebbe dire, mancanza di qualità organizzative e manageriali, la società di autolinee locale effettivamente inaugura il primo servizio automobilistico dell'immaginario paese meridionale di Cusano.

Ci troviamo ora fuori dall'arco temporale analizzato in questo studio, ciò che tuttavia non fa che avvalorare il fatto che questi due soli esempi (quello di Bianciardi e quello di Castellani) sembrano mettere in dubbio alcune delle più solide certezze che comunemente e superficialmente si sono formate attorno alla linea evolutiva della storia dei trasporti terrestri: prima c'erano i cavalli, poi il treno, poi l'automobile (dove per automobile si intende, per antonomasia, quella privata). In realtà non solo le più antiche tecnologie di trasporto furono destinate a sopravvivere a lungo, incuneandosi profondamente all'interno di un contesto dominato dalle innovazioni della rivoluzione industriale e configurando per questa via la velocità dei cavalli e degli animali da soma, da sella e da tiro come uno dei fenomeni di più lunga durata della storia moderna e contemporanea[2], ma nella sequenza – se un ordine cronologico volessimo stabilirlo – manca un tassello fondamentale: l'automobile pubblica, nota nei primi decenni del novecento come *omnibus automobile*. La tesi di fondo che si sostiene in queste pagine in effetti è che una delle manifestazioni principali del processo di modernizzazione delle nazioni (per usare due categorie classiche), ossia la motorizzazione di massa, avvenne in Italia prima di tutto in forma pubblica e collettiva, e solo in un secondo momento in forma privata e individuale. Ed è appunto alle origini della *motorizzazione pubblica* del paese che questo studio dedica la sua attenzione.

Nella tradizione storiografica italiana, la storia dei trasporti e della mobilità non ha goduto di grandi attenzioni. Non che manchino importanti contributi alla comprensione di alcuni aspetti di questo poliedrico oggetto di studio, ed è accaduto che, per esempio, gli storici dell'economia affrontassero con studi esemplari la storia ferroviaria o quella della navigazione marittima (si pensi, per fare solo due esempi illustri, al Caizzi di *Suez e Got-*

[2] L'adagio, che Braudel prende da Paul Valéry, per cui "Napoleone si muove con la stessa lentezza di Cesare" (F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, Vol. I, *Le strutture del quotidiano*, Torino, Einaudi, 1982, p. 390), potrebbe estendersi qualitativamente e quantitativamente quando si dicesse che un contadino italiano del Mezzogiorno negli anni Cinquanta del XX secolo si muoveva alla stessa velocità dei suoi antenati vissuti sotto l'Impero romano.

tardo o al Cipolla di *Vele e cannoni*)[3], ma sostanzialmente non ha mai preso piede una corrente di studi dedicata all'evoluzione dei trasporti e della mobilità, ciò che ha ostacolato o rallentato la riflessione – metodologica e di contenuto – attorno a questi temi. Solo molto di recente, principalmente nell'ultimo decennio, le cose sono cambiate su questo fronte, e partendo dagli eccellenti saggi di Carlo Mochi contenuti nell'enciclopedia storico-economica edita dall'Ipsoa (che sono serviti e servono tutt'ora a molti studiosi come riferimento insostituibile)[4], passando per gli studi di Andrea Giuntini, Stefano Maggi e Claudio Pavese e approdando infine alle pubblicazioni di Massimo Moraglio e di Federico Paolini[5], si può dire che la storiografia italiana stia tentando di rimediare alla contraddizione per cui – come ha fatto notare lo stesso Moraglio – le copertine delle grandi sintesi sulla storia dell'Italia contemporanea recano spesso illustrazioni e immagini che rimandano alla storia dei trasporti (un'automobile, uno pneumatico, una locomotiva e così via), salvo poi dedicarvi poche righe, in alcuni casi anche piuttosto superficiali, all'interno dei volumi stessi:

> The most glaring case of discrepancy between cover and contents is one of the volumes of *Storia dell'Italia Repubblicana*[6], which reproduced a photo of the construction of a viaduct of the Bologna-Florence motorway on the cover, while mentioning it only briefly in the text[7].

Non è questa la sede per approfondire la storia della storiografia italiana dei trasporti[8], ma occorre sottolineare come essa si sia concentrata soprattutto, ragionando per catego-

---

[3] B. Caizzi, *Suez e San Gottardo*, a cura di C.G. Lacaita, Bellinzona, Giampiero Casagrande Editore, 2007, edizione originale: Milano, Istituto Editoriale Cisalpino, 1985; C.M. Cipolla, *Vele e cannoni*, Bologna, Il Mulino, 1983.

[4] G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, Milano, Ipsoa, 1982; Id., *Trasporti e comunicazioni,* in *Annali dell'economia italiana. 1923-1929*, Milano, Ipsoa, 1982; Id., *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1930-1938*, Milano, Ipsoa, 1983; Id., *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1939-1945*, Milano, Ipsoa, 1983; G. Benedetti, L. Cicognani e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1959-1964*, Milano, Ipsoa, 1982; G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1965-1970*, Milano, Ipsoa, 1984; Id., *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1971-1977*, Milano, Ipsoa, 1985.

[5] Per tutti questi autori i riferimenti bibliografici si trovano all'interno dei capitoli e in bibliografia.

[6] F. Barbagallo (a cura di), *Storia dell'Italia repubblicana*, Torino, Einaudi, 1995.

[7] M. Moraglio, *Niche development or wider renaissance? Italian mobility history growth in the last decade*, in G. Mom, G. Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Neuchatel, Alphil, 2009, pp. 167-172.

[8] Per una riflessione attorno agli sviluppi dell'ultimo decennio di veda il saggio appena citato di M. Moraglio, *Niche development or wider renaissance…,* cit.

rie modali, sulla storia ferroviaria e su quella marittima, muovendo poi in un passato più recente verso la storia delle infrastrutture stradali e del loro utente per eccellenza, ossia l'automobile privata, con qualche rara incursione anche nella storia della navigazione aerea. Molte quindi sono le lacune da colmare e i potenziali progetti di ricerca che gli storici potranno mettere in agenda, collegando le loro ricerche alla riflessione teorica che sulla storia della mobilità si è svolta e si sta svolgendo fuori dei nostri confini nazionali, con risultati sempre più stimolanti e forieri di innovazioni il cui esito è in certi casi già evidentemente positivo, avendo contribuito ad arricchire le potenzialità di comprensione dei cambiamenti e delle permanenze degli aspetti economici, politici, sociali e culturali collegati ai trasporti e alla mobilità e in altri è ancora incerto, ma almeno apparentemente promettente. Nella primavera del 2011, per esempio, una nuova rivista internazionale ha aperto i battenti, dandosi il titolo di "Transfers. Interdisciplinary journal of mobility studies". Nel primo editoriale, firmato dal promotore e fondatore, Gijs Mom, e da tutto l'*editorial team* della rivista[9], si spiega chiaramente qual è il criterio di base col quale si vorrebbero valutare i contributi scientifici per il nuovo periodico:

> Our criterion is quite simple: the scholarly essays that we publish should help us rethink mobility. We are therefore less interested in the umpteenth tramway company's emergence and decline or the motorization of a country not yet part of the common stock. There are excellent journals out there that cater for this kind of scholarship. Instead, we are looking for material with a twist: if this tramway's company analysis or this country's narrative shakes our conception of what it means (or meant) to be mobile, we are eager to receive it and give it a try. And we hope our readers will too. […] For this, we aim at a large audience interested in being part of an avant-gard that desires to make a difference[10].

È questa una delle più recenti, potremmo dire l'ultima direzione verso cui sta confluendo almeno una parte di quel settore storiografico che fino a non molto tempo fa chiamavamo soltanto storia dei trasporti e che nell'arco degli ultimi dieci anni ha subito importanti cambiamenti teorici, metodologici e di contenuto. È la ricerca della provocazione – scientificamente solida, si intende –, possibilmente interdisciplinare, e che coin-

[9] L'*editorial team*, nel primo numero, era composto, oltre che dallo stesso Mom, da Georgine Clarsen, Nanny Kim, Cotten Seiler, Charissa Terranova, Rudi Volti, Dorit Müller e Kurt Möser.
[10] G. Mom, *"Hop on the bus, gus". Editorial*, in "Transfers", Vol. 1, n. 1, spring 2011, pp. 4-5.

volga quindi non solo gli storici ma anche sociologi, biologi, economisti, geologi e così via, che scuota il concetto tradizionale di mobilità che interessa a chi vorrebbe inaugurare una nuova stagione di studi significativamente chiamati *New Mobility Studies*[11]. Dopo un lungo periodo che anche in ambito internazionale è stato dominato inizialmente dalla storia ferroviaria, estendendosi poi a quella delle infrastrutture stradali e della navigazione marittima, alla storia dell'automobile privata e a quella della navigazione aerea (queste ultime più frequentate negli Stati Uniti, mentre le prime di stampo principalmente britannico), per lo più affrontate mediante una griglia interpretativa tradizionale, storico-economica o storico-tecnologica, gli approcci al complesso fenomeno della mobilità – concetto di per sé assai più ampio, potenzialmente ricco quanto insidioso[12] rispetto a quello, più tecnico ma più circoscritto, di trasporto – hanno conosciuto un processo di revisione e di innovazione[13]. Il segno più tangibile di questi cambiamenti è stata la fondazione, nel novembre del 2003, dell'*International association for the history of transport, traffic, and mobility* (T2M). Sorta sotto la spinta di diverse iniziative accademiche in ambito europeo, la nuova associazione, organizzando ogni anno un convegno internazionale in un luogo diverso del mondo[14], pubblicando dal 2009 uno *yearbook* sullo stato dell'arte[15] e stimolando una progressiva internazionalizzazione dell'*editorial board* e dei contenuti del "Journal of Transport History", divenuto nel frattempo il suo organo di stampa, ha indubbiamente determinato una proficua intensificazione del dibattito sulla materia. Nel bilancio che Colin Divall, Peter Lyth e Gijs Mom hanno elaborato attorno all'ultimo decennio di studi basandosi sui saggi apparsi su *JTH* e sulle relazioni presentate ai convegni annuali di T2M, quello che emerge è che si è verificato uno spostamento dal tradizionale dominio ferroviario a una più consistente produzione di ricerche attorno alla

---

[11] *Ibidem*. Oltre alla citata rivista, la nuova corrente di studi ha inaugurato una collana edita dal Massachusetts Institute of Technology intitolata *Inside Mobility: New Mobility Studies*, il cui primo volume collettaneo (*Inside Mobility: a Kaleidoscopic Overview*, curato da Clapperton Mavhunga e Gijs Mom, e che comprende anche un saggio di chi scrive) è attualmente in fase di *peer review*.

[12] V. Kaufmann, *Mobility: trajectory of a concept in the social sciences*, in G. Mom, G. Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history*…, cit., pp. 41-60.

[13] Per un importante bilancio dei primi cinquant'anni di produzione storiografica promossa dal britannico "Journal of Transport History" si veda G. Mom, *What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field*, in "The Journal of Transport History", 24/2, pp. 121-138.

[14] Queste le città che hanno ospitato i nove convegni annuali dell'associazione dal 2003 fino al 2011: Eindhoven (Olanda), Dearborn (USA), York (Inghilterra), Parigi (Francia), Helmond (Olanda), Ottawa (Canada), Lucerna (Svizzera), New Dehli (India), Berlino (Germania).

[15] I tre *yearbook* pubblicati finora sono G. Mom, G. Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history*…, cit.; G. Mom, P. Norton, G. Clarsen, G. Pirie (a cura di), *Mobility in history. Themes in transport*, Neuchatel, Alphil, 2010; P. Norton, G. Mom, L. Millward, M. Flonneau (a cura di), *Mobility in history. Reviews and reflections*, Neuchatel, Alphil, 2011.

storia dei trasporti stradali; si è poi assistito a una maggiore concentrazione degli studi nell'arco temporale del secondo dopoguerra; in terzo luogo sono aumentati i contributi che vertono sullo spazio geografico dell'Europa continentale, determinando una conseguente transizione da un "predominanza anglofona (se non britannica) a una europea-continentale"[16]. Nessun cambiamento è avvenuto invece sul fronte dell'approccio modale, che è rimasto predominante a scapito di una auspicata e propagandata (all'interno della stessa T2M) quanto poco diffusa griglia transmodale[17], né sono aumentati gli studi di taglio transnazionale, restando l'approccio nazionale quello preferito e principalmente seguito dagli storici della mobilità. Né il presente studio, peraltro, sfugge a questa solida tradizione modale e nazionale, mentre rientra invece in un più generale allargamento degli interessi ai modi di trasporto che finora non hanno goduto della necessaria attenzione come la bicicletta, le tramvie o addirittura le stesse gambe[18], così come è indubbiamente stato influenzato da uno dei cambiamenti più decisivi che sembrano essere intervenuti nella storiografia internazionale, ossia l'incremento degli approcci culturali e sociali al tema della mobilità. Negli ultimi anni è effettivamente cresciuto il numero degli studi che adottano prospettive di genere o che si basano principalmente su fonti letterarie e iconografiche o che, ancora, valorizzano aspetti finora poco sfruttati come i risvolti ambientali del traffico e delle infrastrutture di trasporto. La cosiddetta "svolta culturale" (*cultural turn*), in sostanza, dopo aver contribuito a riconfigurare gli orizzonti di numerose aree delle discipline umanistiche e delle scienze sociali, ha recentemente condizionato e affiancato anche la storia dei trasporti intesa nel senso più tradizionale, arricchendola quindi di nuovi contenuti, di nuove teorie e di nuove metodologie[19]:

---

16 C. Divall, P. Lyth, G. Mom, *Towards a paradigm shift? A decade of transport and mobility history*, in G. Mom, G. Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history*…, cit., pp. 22-23. Nostra traduzione.

17 Il prossimo convegno, il decimo di T2M, che si terrà a Madrid nell'autunno del 2012 è intitolato *History and Future of Intermodal Mobilities* (http://t2m.org/conferences/conference-2012/, 3 febbraio 2012)

18 Si veda per esempio il recente T. Errázuriz, *When walking became serious: reshaping the role of pedestrians in Santiago, 1900-1931*, in "Journal of Transport History", Third series, Vol. 32, n. 1, 2011, pp. 39-65; per la storia della bicicletta, uno degli ultimi saggi apparsi è M. William Steele, *The speedy feet of the nation: bicycles and everyday mobility in modern Japan*, in "The journal of transport history", Third series, Vol. 31, n. 2, December 2010, pp. 182-209.

19 Lo studio pionieristico e necessario riferimento per tutti coloro che più tardi hanno affrontato la storia della mobilità in una prospettiva culturale resta W. Schivelbusch, *The railway journey: The industrialization of time and space in the Nineteenth Century*, Berkeley, CA, The University of California Press, 1986. Per un vivace dibattito attorno alla "svolta culturale" nella storia dei trasporti si vedano C. Divall, G. Revill, *Cultures of transport: representations, practice and technology*, in "Journal of Transport History", Third series, Vol. 26, n. 1, 2005, pp. 99-117; M. Freeman, *Turn if you want to: a comment on the 'cultural turn' in Divall and Revill's 'Cultures of transport'*, in "Journal of Transport History", Third Series,

> Shifting dominances […] did not bring about substitution, but resulted instead in mutual stimuli between 'traditional' and 'new' tendencies. Railway history and collective mobility history in general, for instance, are going through the same cultural turn as the new topics. The turnpikes may enjoy less scholarly attention than twenty years ago, but road construction and related topics such as traffic engineering and planning, as well as the technocracy debate, are subject of an intensified scholarly attention. Economic and even econometric approaches are not dead; on the contrary, they are revived by and enriched with social, political and cultural approaches. In addition, new subject and approaches have expanded the mobility landscape, such as tourism history and travel writing, geographical analyses, a revival of material culture and museum studies, and the first attempt to combine history writing with the analysis of current problems of policy and planning[20].

Una delle tendenze evidenziate, ossia lo spostamento dell'interesse dai trasporti ferroviari a quelli stradali, è spiegata da Divall, Lyth e Mom con la parallela estensione della mobilità stradale privata: "The transition from rail to road mobility hides a shift in emphasis from colletctive to individualized transport. This was brought about the emergence of automobile and related vehicles in individual ownership (including pedestrianism), and reinforced by the hesitancy to write aviation history as one involving collective transport"[21]. In effetti la storia della mobilità privata si è considerevolmente sviluppata nell'ultimo periodo, tuttavia non si può non notare come in queste poche righe sembri emergere una concezione della strada come appannaggio esclusivo del trasporto individuale. L'infrastruttura stradale, al contrario, è per sua natura aperta e come sappiamo ha svolto prima, durante e dopo il boom ferroviario un ruolo d'importanza fondamentale *anche* nel trasporto collettivo di passeggeri. L'esitazione che si manifesta in modo preponderante quando si guardi alla traiettoria degli studi sulla mobilità stradale è piuttosto quella a scrivere la storia dei servizi di trasporto pubblico: poco sappiamo delle diligenze a cavallo e della loro organizzazione economica, della loro utenza, della loro funzione sul territorio, e ancora meno conosciamo attorno all'universo degli omnibus automobili.
In realtà negli ultimi anni un leggero, ancora insufficiente, ma promettente movimento di avvicinamento della storiografia internazionale alla mobilità collettiva su strada si è

Vol. 27, n. 1, 2006, pp. 138-143; C. Divall e G. Revill, *No turn needed: a reply to Michael Freeman*, in "Journal of Transport History", Third Series, Vol. 28, n. 1, 2007, pp. 144-149.
[20] C. Divall, P. Lyth, G. Mom, *Towards a paradigm shift?*, cit., p. 23.
[21] *Ibidem*, p. 22.

verificato. Nel giugno del 2009, proprio per iniziativa di Gijs Mom e di John Walton, storico del turismo, si è svolto a Helmond, in Olanda, un *workshop* finanziato dalla *European Science Foundation* e intitolato significativamente *Eurobus*. Gli obiettivi di questo fecondo colloquio internazionale, svoltosi in due giornate di lavoro in cui sono stati esposti i risultati di ricerche più o meno mature sulla storia delle autolinee in contesti nazionali e internazionali, erano così esposti dagli organizzatori:

> Historians of transport, travel and tourism have neglected the importance of long-distance bus and coach travel to the development of international traffic flows, contacts and relationships across twentieth-century Europe. The emphasis on rail, air and (to a lesser extent) passenger shipping in the existing literature has missed out an enduringly important stage in, and aspect of, international transport history, with important implications for tourist development and broader cultural change that need to be teased out[22].

La prima sessione di lavoro nella storia delle *international conferences* di T2M esplicitamente dedicata, con tre relazioni, al tema della mobilità collettiva stradale nell'era dell'automobile si è invece tenuta a New Delhi, in India, nel dicembre del 2010[23]. Le pubblicazioni ancora scarseggiano, ma si trovano anch'esse, parallelamente ai lavori di *workshops* e convegni, in una incoraggiante fase di espansione, concentrata soprattutto nella seconda metà del 2011, che manifesta la volontà di colmare una lacuna che appare sempre più ingiustificabile via via che i nuovi studi lasciano emergere la rilevanza dei servizi automobilistici nella spiegazione dello sviluppo della mobilità all'interno dei diversi contesti in cui vengono analizzati[24]. Il più recente di questi saggi, che al momento

---

[22]http://www.esf.org/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/be_user/ew_docs/08-194_programme.pdf&t=1327921879&hash=a692a44b48c4b04e8c3c804ab1122b56c5cb069b, 28 gennaio 2012. A questo seminario ha preso parte anche chi scrive.

[23] Queste le relazioni che sono state discusse a New Delhi: F. Berio, *An alternative path to modernaization? The Italian bus network as a substitute of railways and private motrisation (1920-1965)*; D. O. Iweze, *The impact of Igbo owned luxurious bus transport enterprises on the transformation ok Kano economy since 1970*; P.E. Guimarães, *The peaceful road to Europe: migration and the setting of the regular long-distance coach lines in the south-western European corridor (1960s-1990s)* (http://t2m.org/2010-conference-program/, 28 gennaio 2012).

[24] Le monografie (non celebrative) che a oggi sono dedicate esclusivamente alla storia delle autolinee sono due: J. Hibbs, *The history of British bus services*, David & Charles, 2004, prima edizione 1968 e M. Walsh, *Making connections. The long-distance bus industry in the USA*, Ashgate, 2000. Ne esiste poi una terza, dedicata all'analisi della concorrenza fra strada e rotaia nel trasporto pubblico di passeggeri in California: G.L. Thompson, *The passenger train in the motor age. California's rail and bus industries, 1910-1941*, Columbus, The Ohio State University Press, 1993. C'è infine una storia di impresa, scritta da uno storico ma con taglio celebrativo: P.E. Guimarães, *O Grupo Barraqueiro – Subsídios para a sua História*, Lisboa, Barraqueiro SGPS, SA, 2007. Per i saggi apparsi su riviste esiste uno studio del 2004 sugli ef-

in cui scriviamo si trova ancora in corso di pubblicazione, individua per esempio nei cosiddetti *international coach tours* uno stadio importante dell'evoluzione del turismo collettivo organizzato nella storia d'Europa[25]. Come tutti coloro che hanno scritto intorno alla storia dei servizi automobilistici, anche John Walton segnala come si tratti di una delle "poor relations" della storia dei trasporti, e individua la causa della lacuna storiografica soprattutto nella scarsità delle fonti, ma non solo. Riferendosi al suo saggio, così si esprime:

> It is necessarily a speculative article, which opens out a theme whose neglect must be ascribed to the scattered and fragmentary nature of the sources, the lack of dedicated archives and the absence (as we shall see) of relevant, comparable historical statistics for the period under review. […] Lack of visibility has been exacerbated by the diffuse nature of the activity, the use of existing infrastructure in new but unobtrusive ways, the limited nature of national or international regulation, and the prevalence of small firms which have not left archives[26].

In realtà in Italia, sotto il profilo delle fonti, si riscontrano forse meno problemi rispetto a quanti ne abbiano dovuti affrontare gli storici anglosassoni[27]. Grazie alla precoce e

---

fetti del *Road Traffic Act* sul settore delle autolinee in Inghilterra (K. Hey, *The initial crisis of bus service licensing, 1931-34*, in "The Journal of Transport History", Vol 25, n. 1, 2004), mentre recentissimi sono altri due saggi non a caso usciti proprio per la nuova rivista "Transfers": R. Filarski, *The emergence of the Bus industry: Dutch transport policy during the interwar years*, in "Transfers", Vol. 1, n. 2, Summer 2011, pp. 61-82; G. Thompson, *Public policy or popular demand? Why Californians shifted from trains to autos (and not buses), 1910-1941*, in "Transfers", Vol. 1, n. 2, Summer 2011, pp. 105-129. C'è poi uno studio sempre di Margaret Walsh, questa volta improntato più marcatamente su una prospettiva di genere: M. Walsh, *Gender on the road in the United States: By motor car or motor coach?*, in "Journal of Transport History", Vol. 31, n. 2, December 2010, pp. 210-230 e infine un saggio di Paulo Guimarães pubblicato in tedesco: P.E. Guimarães, *Straßen des Friedens nach Europa - Migration und der Aufbau eines Fernbusnetzes im Südwesten Europas (1960-2000)*, in "Zeitschrift für Weltgeschichte" Vol. 12, n. 2, 2011.

[25] J. Walton, *The Origins of the Modern Package Tour? British Motor-Coach Tours in Europe, 1930-1970*, in "Journal of Transport History", Vol. 32, n. 2, in corso di pubblicazione.

[26] *Ibidem*.

[27] Anche Margaret Walsh per gli Stati Uniti ha riscontrato problemi analoghi a quelli segnalati da John Walton: "But perhaps of equal importance in encouraging rail and air travel research and writing is the maintenance of business records. These materials have been made available in either public or company depositories and they offer ample evidence to write splendid volumes, whether as corporate histories or as general interest reading. Bus records have not been easily accessible. Neither of the two major American bus carriers, Greyhound and Trailways, has an available corporate archive. Their historical materials deposited elsewhere have been scattered and haphazard. Other company archives are few in numbers and thin in volume. Bus information seems to be as scarce as bus passengers in recent times. Nevertheless enough materials do exist to demonstrate that the long-distance bus industry has offered a useful service and deserves to have its place in the nation's history recognized" (M. Walsh, *The Bus Industry in the United States*, EH.Net Encyclopedia, edited by Robert

pervasiva regolamentazione statale del settore, è possibile disporre fin dai primi anni del Novecento dell'apparato normativo con cui è stato governato (o con cui si è tentato di governare) il processo di sviluppo delle autolinee extraurbane. Per la stessa ragione, grazie all'esistenza di un controllo centralizzato sul settore, per gli anni che vanno dal 1927 al 1938 si dispone di dati statistici particolarmente approfonditi e pubblicati dall'Ispettorato generale ferrovie tramvie e automobili (l'attuale Motorizzazione civile e trasporti in concessione) su scala nazionale, mentre per il secondo dopoguerra le statistiche divengono di più difficile analisi perché pubblicate con meno regolarità e su base locale, ma si amplificano gli studi commissionati dal Ministero dei trasporti sull'intero comparto o quelli dell'associazione nazionale di categoria (quella che attualmente si chiama Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori – ANAV) e dai quali si possono trarre importanti notizie. Benché anche in Italia l'elevatissimo grado di frammentazione del settore non consenta di rintracciare e consultare archivi aziendali che rispondano a un criterio di esaustività, come potrebbe essere invece più facilmente fatto per la storia della rete ferroviaria nazionale (mentre quella locale o cosiddetta secondaria era caratterizzata anch'essa dalla presenza di numerosi attori privati), pure qualche impresa è stata non solo longeva, ma ha conservato un materiale piuttosto soddisfacente dal punto di vista quantitativo e qualitativo. Ciò che più conta, naturalmente, è che alcune di queste longeve imprese concedono l'accesso ai loro archivi, diversamente da quanto è successo a Margaret Walsh con la Greyhound[28], consentendo quindi non di indagare sull'intero settore ma di analizzarne dei campioni significativi. L'ostacolo che invece ha probabilmente accomunato la storiografia di tutti i paesi è quello che Walsh ha definito un problema di immagine ("image problem")[29], lo stesso a cui Walton si riferiva quando parlava di mancanza di visibilità ("lack of visibility")[30]. Come ha fatto notare recentemente Massimo Moraglio in un *paper* proposto alla ottava *International conference* di T2M a New Delhi[31], anche chi, come il premio Nobel Robert Fogel, più ha insistito sull'aspetto econometrico nell'analisi storica della funzione dei trasporti, ha in realtà indicato – implicitamente – quanto possano contare le aspettative culturali di un determinato conte-

Whaples. January 27, 2003, http://eh.net/encyclopedia/article/walsh.bus.industry.us, 29 gennaio 2011).

[28] M. Walsh, *Making connections*…, cit., pp. 220-224.

[29] M. Walsh, *The Bus Industry in the United States*, cit.

[30] J. Walton, *The Origins of the Modern Package Tour?*..., cit.

[31] M. Moraglio, *Are indispensable transport development indispensable? Clues and suggestions from Fogel's book Railroads and American Economic Growth*, 8th T2M Conference, New Delhi, India, 2-5 December 2010 (http://t2m.org/conferences/dehli-2010/, 4 febbraio 2012).

sto nell'attribuzione di importanza ai vari modi di trasporto. Evitando di avventurarsi nel pluridecennale e ricco dibattito attorno all'opera di Fogel sull'impatto della ferrovia all'interno dello sviluppo economico statunitense[32], impatto che egli – alla luce dei propri studi basati su tecniche econometriche e su ipotesi controfattuali – ritenne fosse stato decisamente sopravvalutato dalla storiografia tradizionale, la domanda che resta inevasa ma che non può non essere considerata è, con una certa semplificazione, la seguente: se è vero che il contributo della ferrovia alla crescita degli Stati Uniti alla fine dell'Ottocento è per lo meno discusso e discutibile, per quale ragione tanto i protagonisti dell'epoca (politici, economisti, opinione pubblica e così via) quanto gli storici in seguito hanno attribuito a essa un ruolo tanto sproporzionato rispetto al suo reale apporto, indicandola e trattandola sempre senza esitazioni come una delle leve insostituibili e fondamentali dell'economia della seconda rivoluzione industriale? Una delle possibili risposte può essere elaborata partendo dal presupposto che i trasporti rivestono nell'immaginario culturale e sociale di un'epoca un ruolo tanto incisivo da indurre un'intera popolazione (o per lo meno una sua parte consistente e influente) a sopravvalutarne – o al contrario a sottovalutarne – la rilevanza in base alla potenza e all'efficacia evocativa della loro immagine: in questa prospettiva quindi il valore di un modo di trasporto sarebbe proporzionale non solo alla sua funzione economica, ma anche a una sua più sfuggente, ma non meno potente "funzione culturale". In un quadro siffatto è probabile che l'immagine dei servizi automobilistici extraurbani in Italia – così come quella degli *interurban*, *rural* e *long distance bus services* in Gran Bretagna e negli Stati Uniti – sia rientrata fra quelle di quei modi di trasporto che, sebbene esercitino una funzione non trascurabile all'interno del sistema, non attraggono in alcun modo l'interesse e l'attenzione collettivi: è incomparabile l'efficacia evocativa di un così poco intrigante, ordinario mezzo di trasporto a quella di quasi tutti i suoi concorrenti a partire dal parente più prossimo, l'automobile privata, passando attraverso la ferrovia e la navigazione marittima per approdare infine alla spettacolare navigazione aerea. Ciò nonostante, come hanno dimostrato gli studi di Thompson, Walsh, Walton e altri, dietro a questa immagine diafana si cela lo sviluppo di un servizio di trasporto che ha ricoperto un ruolo tutt'altro che irrisorio nel tessuto economico e sociale dei paesi occidentali e che merita quindi di essere analizzato e dibattuto all'interno della storia della mobilità.

[32] R.W. Fogel, *Railroads and American economic growth: essays in econometric history*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1964.

Per quanto riguarda il caso italiano, come si diceva, le fonti per l'analisi della storia delle autolinee sono forse nel complesso meno avare rispetto a quelle dei paesi anglosassoni, soprattutto quando si voglia considerare il fenomeno nella fase più intensa del suo sviluppo, ossia a partire dal 1930 circa in avanti. Più arduo invece è il compito di chi si prefigga di ricostruirne le prime fasi, dalla nascita alla, per così dire, maggiore età, ossia dal 1895 circa – anno in cui venne inaugurata se non la prima, certo una delle più pionieristiche autolinee d'Italia fra le località di Spoleto e Norcia – alla fine degli anni Venti del Novecento e precisamente al 1929, quando l'intero sistema dei trasporti terrestri venne messo a dura prova dalla improvvisa e radicale riduzione dei flussi di traffico verificatasi negli anni immediatamente successivi alla grande crisi. L'impostazione generale dello studio consiste nella narrazione delle vicende di tre protagonisti – tre imprese di diversa forma, dimensione e collocazione geografica, che sono le Auto Guidovie Italiane, la SACSA e la SITA – calate all'interno di un contesto, quello dei concessionari di autolinee, i quali a loro volta si muovevano in un ambiente più ampio, quello che allora veniva definito *automobilismo* (un movimento portatore tanto di valori culturali quanto di interessi economici), condizionato nelle sue linee di sviluppo dall'andamento del sistema dei trasporti stradali e dei trasporti terrestri, la cui conformazione e funzione rispondevano a criteri non solo economici, tecnologici e politici, ma anche sociali. È quindi una configurazione a strati quella che si propone, in cui l'analisi non procede sempre ordinatamente e progressivamente dall'esterno verso l'interno o viceversa, ma compie piuttosto continui passaggi e salti fra i diversi livelli, nel tentativo di dipingere un quadro che evidenzi i complessi e numerosi legami che il particolarissimo settore di cui ci si occupa ha intrattenuto con temi e questioni di più ampio respiro: le anonime corriere ebbero a che fare col processo di *nation building*, con la motorizzazione di massa, con i mutamenti del mercato del lavoro, con la mobilità sociale della popolazione delle campagne italiane, con l'espansione delle attività turistiche collettive (popolari e di lusso) e così via. La ricerca delle fonti ha quindi seguito da una parte percorsi necessari – quando per esempio per chiarire il contesto degli esordi del settore si è dovuto andare a cercare fuori degli archivi di impresa, negli atti parlamentari, nelle riviste tecniche e nelle monografie coeve, intraprendendo un'analisi più qualitativa che quantitativa, principalmente perché dati economici e statistici per quel periodo sono risultati introvabili –, mentre dall'altra ha assecondato la tensione a voler restituire un'immagine il più possibile articolata dell'evoluzione della mobilità pubblica su gomma, dove la ricerca di documenti che restituissero impor-

tanti sfumature qualitative del processo analizzato sono invece state mirate: per questa via l'indagine si è allargata alle fonti letterarie o iconografiche, o ancora a fonti a stampa periodiche coeve non direttamente e immediatamente collegate alle imprese di autolinee e alle loro organizzazioni, come "Le vie d'Italia", rivista mensile del Touring Club Italiano. Il punto di partenza, il cuore documentario del lavoro rimangono in ogni caso gli archivi di impresa, la cui scelta è stata dettata da criteri per così dire esterni, ossia la loro esistenza, la loro completezza e la loro accessibilità. I fondi individuati durante la fase di ricerca sono cinque: SIFT-SEA, conservato all'Archivio di Stato di Piacenza; Lazzi, fino all'estate del 2010 consultabile (in condizioni assai precarie nonostante il vincolo della Sovrintendenza) nella sede fiorentina della stessa azienda; Autoguidovie, custodito nella sede milanese dell'impresa; SACSA, conservato alla biblioteca Planettiana di Jesi, e SITA (società che in seguito a recenti cambiamenti porta ora il nome di Busitalia – Sita Nord), anch'esso consultabile nei locali della sua sede fiorentina[33]. Altre società sono state contattate, ma hanno dato risposte negative quando per mancanza di materiale, quando forse per una politica aziendale di "scoraggiamento" all'accesso della documentazione storica; non è affatto escluso peraltro che ulteriori pazienti ricerche possano condurre all'individuazione di nuovi archivi. Di fatto, tuttavia, il materiale d'archivio più completo e che rispondesse soprattutto ai criteri temporali della ricerca è stato reperito in tre di queste sedi, che sono quelle delle già citate SACSA (Società Anonima Cuprense Servizi Automobilistici, fondata nel 1909 a Cupramontana, in provincia di Ancona), Autoguidovie (fondata a Piacenza nel 1905 come ditta individuale e dal 1920 trasformata in anonima, la cui sede è attualmente a Milano) e SITA (Società Italiana Trasporti Automobilistici, fondata nel 1913 a Torino con capitali della Fiat e la cui sede principale è oggi a Firenze). Non per questo non si sono tenuti in considerazione, come si vedrà, gli altri fondi archivistici quando hanno offerto spunti e notizie rilevanti ai fini della ricerca. È stato poi consultato in tutta la sua estensione anche l'importante archivio dell'attuale associazione di categoria, l'Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori, il quale offrirebbe senz'altro materiale di grande valore per chi volesse, come del resto è nelle intenzioni di chi scrive, proseguire gli studi sulla storia delle autolinee nel secondo dopoguerra (l'associazione è stata fondata nel 1944) e che nel caso specifico è servito principalmente, insieme a diverse altre fonti, a chiarire l'evoluzione del settore oltre il periodo considerato, illuminandone così i tratti caratteristici e offrendo una visuale di lungo

[33] Per i riferimenti esatti agli archivi e alle loro sedi si veda la sezione Archivi e fondi archivistici.

periodo, indispensabile per l'analisi svolta, ma a cui nello studio che si propone naturalmente non si fa che qualche cenno. All'interno degli archivi di impresa la documentazione più completa e più sfruttata ai fini della ricerca consiste nei verbali delle sedute dei consigli di amministrazione e delle assemblee dei soci, coi relativi bilanci di esercizio allegati. Tutti e tre gli archivi conservano inoltre una più o meno ricca documentazione fotografica, le cui potenzialità sono state sfruttate, quando possibile, per evidenziare alcuni aspetti particolari delle dinamiche aziendali e del settore. Una grave lacuna comune a tutti gli archivi è la pressoché totale assenza (per l'arco temporale preso in considerazione) di documentazione attorno alla struttura societaria e al personale, nonché la presenza quasi esclusiva di documenti ufficiali, quelli che l'impresa deve conservare per legge, mancando quasi del tutto materiale come le lettere e le comunicazioni con l'esterno (fornitori, clienti, istituzioni e così via) e con l'interno, materiale promozionale e così via. Tutti gli archivi consultati, in ogni caso, tendono com'è normale a divenire più ricchi e completi quanto più ci si avvicina con la ricerca alla contemporaneità, ragione per cui la concentrazione su un periodo relativamente breve e lontano dai giorni nostri ha imposto di muoversi all'interno di una base documentaria più rada e lacunosa, ma che nondimeno ha consentito di ricostruire le più importanti vicende dell'evoluzione di queste tre diverse società all'interno del loro specifico contesto locale da un lato e all'interno del più ampio contesto nazionale dall'altro. L'archivio della SITA, inoltre, contiene la documentazione relativa alle società controllate nelle varie fasi storiche, in un area geografica che comprende tutta la penisola dal Piemonte fino alla Sicilia, ciò che in certi casi ha permesso di allargare lo sguardo su altre imprese e su altre zone d'Italia, trattando per esempio con un buon livello di approfondimento le vicende dei primi anni di vita dell'importante Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi (SATAS). Oltre agli archivi di impresa, le fonti che più di altre sono state di sostegno alla ricerca sono le monografie tecniche coeve, scritte da ingegneri, da imprenditori e da esperti di trasporti a vario titolo, a cui si accompagnano gli importanti periodici – "L'auto industriale" e "L'autolinea" – pubblicati o dalle associazioni di concessionari di autolinee che si sono succedute nel tempo o da realtà di più ampio respiro come la Federazione dei trasporti con la sua "Rivista dei trasporti" o il Touring Club Italiano con "Le vie d'Italia". Trattandosi infine di un settore economico fortemente condizionato nelle sue linee di sviluppo dal ruolo delle cosiddette istituzioni formali, prime fra tutte le leggi dello stato che fin dal 1904 sottoposero a una sempre più fitta regolamentazione i servizi automobilisti-

ci, si è rivolta particolare attenzione ai dibattiti parlamentari sia sul tema specifico delle autolinee sia sui trasporti stradali e terrestri, alle relazioni delle commissioni di Camera e Senato attorno ai progetti di legge né si è trascurato di valutare il grado di efficienza raggiunto dalle istituzioni nel governo del settore analizzando le leggi preposte al suo controllo e verificandone l'effetto nelle dinamiche reali di sviluppo, con uno sguardo costante alle reazioni e all'influenza delle organizzazioni imprenditoriali e delle singole imprese sull'evoluzione istituzionale e quindi alla relazione a doppio senso fra organizzazioni e istituzioni.

Quello che qui si presenta non è in realtà uno studio che rientra esplicitamente o che tenta di rientrare nell'analisi storico-economica istituzionalista. La consapevolezza tuttavia che il settore a cui è dedicata la ricerca era ed è, come si è detto, fortemente regolato da fattori istituzionali impedisce di trascurare gli strumenti proposti in particolar modo da Douglass North proprio al fine di introdurre una griglia che consenta di prendere in considerazione gli effetti che sulla sua nascita, sulle sue dinamiche economiche e sulla sua efficienza hanno avuto le regole formali e informali, ossia le cosiddette *institutions* in senso anglosassone[34]. Ciò che emerge osservando lo sviluppo dei servizi automobilistici in Italia attraverso questa lente è, fra l'altro, che alcune delle più radicate istituzioni informali, non tutte pregevoli, del nostro paese hanno di fatto limitato fortemente le potenzialità delle istituzioni formali: il severo e fitto apparato normativo all'interno del quale i governi liberali ritennero fin da subito opportuno racchiudere l'attività degli imprenditori che volessero avviare la gestione di una rete di autolinee non fu di fatto in grado di raggiungere gli obiettivi dichiarati dagli stessi legislatori, se non in modo molto marginale. L'istituto della concessione governativa – già sperimentato in campo ferroviario nei decenni postunitari – avrebbe dovuto servire principalmente allo scopo di monitorare l'andamento della rete dei servizi di trasporto pubblico (ferrovie locali, tramvie extraurbane, autolinee) gestiti dai privati in modo da ottimizzarne le prestazioni, senza che si creassero sovrapposizioni che a loro volta conducessero a un basso grado di efficienza complessiva del sistema. Gli strumenti per mirare con una certa efficacia a questi obiettivi vennero effettivamente approntati: l'impianto e l'esercizio di una linea di trasporto pubblico (su rotaia o su strada che fosse) doveva essere autorizzata per decreto dal Ministero dei lavori pubblici in base al risultato delle istruttorie condotte dai Circoli ferroviari di ispezione (l'equivalente degli attuali Uffici della Motorizzazione civile). Durante

[34] D. C. North, *Istituzioni, cambiamento istituzionale, evoluzione dell'economia*, Bologna, Il Mulino, 1994.

la fase istruttoria, il promotore dell'impianto di un'autolinea avrebbe dovuto produrre una nutrita serie di documenti dai quali si sarebbero dedotte le previsioni dei costi di gestione, dei proventi del traffico, le caratteristiche delle strade da percorrere; si sarebbero analizzate le ragioni per l'attivazione dell'autolinea in funzione della domanda del territorio, preparando un documento particolare che, una volta inserito in un piano generale di sviluppo, avrebbe potuto favorire la strutturazione di una rete che, sebbene esercitata da privati, rispondesse alle necessità (e fosse informata ai criteri) del servizio pubblico. Ciò che mancò sempre nel governo del settore fu proprio quello che abbiamo chiamato un piano generale di sviluppo, un piano regolatore insomma, in base al quale assegnare priorità, obiettivi e strategie di lungo periodo che stessero alla base del numero e della qualità dei servizi di trasporto dati in concessione. Per questa via si giunse da un lato all'impianto tardivo di ferrovie secondarie e di tramvie laddove le caratteristiche della domanda e del territorio avrebbero suggerito l'impiego delle più snelle linee automobilistiche e dall'altro a una conformazione estremamente caotica della stessa rete dei servizi automobilistici. Di fatto nemmeno la più ostentata delle preoccupazioni dichiarate dal legislatore a sostegno del regime di concessione, ossia quella di scongiurare la temutissima concorrenza fra strada e rotaia, ebbe successo. La legge che regolamentava l'erogazione dei sussidi pubblici ai servizi automobilistici proibiva molto chiaramente che le linee che congiungessero due località già servite da ferrovie o da tramvie potessero godere del sostegno dello stato. Ciò nonostante, in un paese in cui l'istituzione informale di considerare le leggi poco più che uno scomodo intralcio gode di una solida tradizione non fu difficile individuare fin da subito l'espediente – poi divenuto assai diffuso e duraturo – per aggirare queste disposizioni, svelando il tipico carattere più *burocratico* che realmente *normativo* delle istituzioni formali italiane: se le due località congiunte dalla ferrovia fossero state collegate attraverso non una, ma due linee automobilistiche "spezzate", allora il sussidio avrebbe potuto essere richiesto e ottenuto ugualmente. Quanto invece alla rete delle autolinee extraurbane in sé, un'altra longeva istituzione informale contribuì a una conformazione d'insieme scarsamente razionale ed efficiente, e fu la radicata attitudine a gestire le politiche infrastrutturali secondo criteri prevalentemente clientelari: nemmeno i servizi automobilistici di fatto poterono sfuggire alla logica degli equilibri parlamentari che naturalmente sono, se non contrari, totalmente indipendenti rispetto alle ragioni tecniche, economiche, sociali e anche politiche che dovrebbero indirizzare la formazione di una rete di servizi. Clientele a parte, fu una certa indolenza

dello stato e degli organi preposti al controllo del settore a far sì che le istanze avanzate dalla popolazione locale per l'apertura di una linea di trasporto automobilistico venissero analizzate e autorizzate (o respinte) di volta in volta in modo per così dire isolato, senza considerare un quadro generale più ampio, lasciando quindi all'incontro quasi casuale fra la domanda e l'offerta di trasporto sul territorio il compito di conferire un profilo qualitativo alla rete di autolinee. La spontaneità dell'iniziativa, come si vedrà, non ebbe naturalmente solo aspetti negativi, coincidendo spesso con la richiesta di attivazione di nuove linee in base alle esigenze contingenti della popolazione: un gruppo di operai che chiedeva un collegamento giornaliero con la città in cui aveva sede la fabbrica per cui lavoravano (o con la stazione ferroviaria attraverso la quale avrebbero raggiunto la città), un sindaco che sulla base delle richieste della popolazione faceva pressione su un'impresa per ottenere il passaggio della linea dal proprio paese (in cambio di un sussidio stabilito con trattative private di volta in volta), un insieme di possidenti e di professionisti che investiva sulla fondazione di una società di autolinee per migliorare le relazioni commerciali e la mobilità generale all'interno della propria area di influenza sono solo alcuni degli esempi che concretamente mostrano come la rete dei servizi automobilistici extraurbani fosse tutt'altro che aliena dal tendere a un adeguamento dell'offerta al reale andamento della domanda di trasporto. Ma è proprio qui che lo stato con i suoi strumenti di controllo avrebbe potuto intervenire con il sempre invocato quanto poco attuato *coordinamento* per evitare che questi servizi, pur sorti sotto la spinta di esigenze concrete, non si sovrapponessero uno all'altro, dando vita a una dannosa concorrenza reciproca. Se alla concorrenza legale (ossia quella effettuata stando all'interno dei limiti – pur facilmente aggirabili – di legge) si aggiunge quella che allora i concessionari definivano "sleale", che consisteva nell'effettuare con automobili da turismo o anche con autobus in servizio di noleggio lo stesso percorso delle linee ordinarie a prezzi più bassi, allora appare chiaro come la gestione di un'impresa di autolinee potesse risultare gravosa sotto il profilo delle comprensibili aspettative di remunerazione del capitale. L'Italia dei primi trent'anni del Novecento era un paese caratterizzato sì da una mobilità progressivamente crescente, ma che nonostante tutto era ancora legata per la gran parte a ritmi agricoli e preindustriali e quindi a flussi di traffico che non potevano garantire la redditività di una rete di autoservizi eccessivamente fitta e disarticolata. L'elevato livello di polverizzazione e disomogeneità del settore, popolato da migliaia di piccole e piccolissime imprese che gestivano una media di circa due linee ciascuna, alle quali si affiancavano

poche medie o grandi imprese che esercitavano gruppi composti da decine di linee, da un lato testimonia l'esistenza di una diffusa e spontanea domanda di mobilità sul territorio, ma dall'altro costituì un ostacolo alla creazione di una rete efficiente: non a caso un intervento solo tentato e poi di fatto abortito dai governi fascisti fu quello di favorire un processo di accorpamento che desse vita a monopoli od oligopoli territoriali. Anche laddove la rete assunse una struttura più ordinata, come per esempio in Sardegna, dove una sola grande società dominava il mercato, la limitata capacità di acquisto della popolazione rurale impose regimi tariffari comunque calmierati, che da soli non avrebbero mai consentito di chiudere i bilanci non solo in attivo, ma nemmeno in pareggio. Le politiche aziendali che nel primo dopoguerra invocarono l'autorizzazione ministeriale per un'elevazione delle tariffe sufficiente a coprire l'inflazione dei prezzi dei materiali di consumo (specialmente di benzina, gomme e lubrificanti) dovettero presto scontrarsi con l'elasticità della domanda che caratterizzava questa prima fase: a ogni aumento di tariffa corrispondeva un calo degli utenti, quando non anche un coro di proteste di svariati comitati locali, ciò che costrinse i concessionari a rivedere le proprie posizioni in materia e a cercare altrove le entrate che compensassero il disavanzo dei servizi di linea.

Ed è proprio qui, nella diversificazione dei servizi offerti, che si rintracciano alcuni importanti aspetti qualitativi del pubblico delle autolinee. Se infatti i servizi di linea tendevano probabilmente a essere frequentati soprattutto da un ceto medio di estrazione agricola o urbana (quelli che, secondo Bianciardi, ancora negli anni Cinquanta utilizzavano gli autobus maremmani: "contadini, maestre, preti e medici condotti"), i servizi di noleggio favorirono invece indubbiamente l'ingresso dei ceti meno abbienti nel mondo dell'automobilismo nella sua declinazione pubblica: fu attraverso le gite organizzate da grandi imprese come la Fiat per i propri operai nel solco della tradizione paternalista o mediante le escursioni collettive programmate dalle organizzazioni fasciste – come l'Opera Nazionale Dopolavoro – con intenti essenzialmente propagandistici che il popolo venne a contatto con la tecnologia automobilistica, nella fruizione di quello che Victoria De Grazia ha definito "un tempo libero di massa di nuovo genere"[35]. Ebbene, se è vero che i celebri *treni popolari*, istituiti dal Ministero delle comunicazioni nel 1931 ebbero una loro indiscutibile importanza nella gestione di questa nuova "mobilità popolare", ciò non di meno appare inspiegabile che ci si possa essere dimenticati del peso che

[35] V. De Grazia, *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista. L'organizzazione del dopolavoro*, Roma-Bari, Laterza, 1981, p. 207

in questo processo ebbero invece i servizi automobilistici a partire soprattutto dalla metà degli anni Venti, quando la motorizzazione pubblica cominciò ad assumere un profilo piuttosto netto e un'importanza sempre crescente: già nel 1927 i soli servizi di linea avevano trasportato 31.340.772 viaggiatori su una popolazione totale di 41.403.076 abitanti[36], e a queste cifre occorre aggiungere tutto ciò che non era soggetto alle rilevazioni statistiche, ossia i servizi di noleggio e quelli offerti dalla già citata "concorrenza sleale", che presi nel loro complesso avrebbero certamente aumentato sensibilmente – ma non si può dire di quanto senza incorrere in troppo ampi margini di errore – il numero complessivo dei viaggiatori annuali. Oltre al turismo e all'escursionismo di matrice popolare agevolati dai servizi di noleggio, si sviluppò nel corso degli anni Venti un servizio turistico di lusso, che dal 1927 venne ufficialmente riconosciuto con l'istituzione dei cosiddetti servizi di *gran turismo*, tenuti in gran considerazione dal governo e dai suoi organi. Corrado Marchi, presidente della Confederazione Nazionale Fascista dei Trasporti Terrestri e della Navigazione Interna, così si esprimeva sulla funzione dell'automobile pubblica nell'offerta turistica:

> Vi sono zone, ricche di richiami naturali e di storici monumenti, le quali cominciano ad essere frequentate quando le comunicazioni raggiungono un'organizzazione adeguata alle esigenze di un traffico modernamente inteso. Tenuto conto della conformazione geografica del nostro paese, il mezzo automobilistico è molto spesso una necessità; in materia turistica, esso diventa qualche cosa di più di una necessità; spesso è una condizione indispensabile perché di turismo si possa parlare[37].

Patrocinate e stimolate anche attraverso contributi economici pubblici e privati da enti come l'ENIT o dal Touring Club Italiano, queste autolinee stagionali prevalentemente distribuite nell'area settentrionale del paese servirono una domanda turistica di estrazione sociale media e medio-alta (coloro che ancora non potevano permettersi l'acquisto di un'automobile o che, pur potendo, non avevano ancora compiuto il salto verso la motorizzazione privata), integrando anch'esse il bilancio delle imprese concessionarie che, grazie alle tariffe più elevate rispetto a quelle ordinarie, riuscivano probabilmente a otte-

[36] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 20. Ovviamente la cifra complessiva comprende viaggi ripetuti di singoli passeggeri.
[37] *La Conferenza Internazionale per gli Autoservizi di Gran Turismo*, in "L'auto industriale", anno XXI, n. 1, 31 gennaio 1931, pp. 37-38.

nere un andamento migliore della relazione fra costi e ricavi del servizio. Non solo diverse qualità di servizi di trasporto pubblico venivano offerte dai concessionari, ma anche servizi di officina meccanica per la riparazioni di automezzi di ogni genere, vendita al pubblico di veicoli nuovi o usati, di pezzi di ricambio, di benzina e lubrificanti e altre più o meno creative forme di attività commerciali, che nei casi di piccolissime imprese familiari potevano estendersi a servizi anche non riconosciuti come le commissioni di varia natura svolte lungo il percorso dell'autolinea per conto della comunità dei vari villaggi attraversati.

Se da un lato le imprese tentavano quindi di rimediare da sé alla scarsa redditività del servizio automobilistico ordinario, dall'altro occorre riconoscere come l'intervento dello stato e l'apparato istituzionale da esso approntato nel primo decennio del Novecento fossero stati determinanti per il lancio di un settore posizionato sulla frontiera tecnologica internazionale in un frangente in cui il tessuto economico e sociale del paese si attestava su posizioni arretrate. Come si è visto era mancata per diverse ragioni la capacità o la volontà di regolare la crescita della rete nel suo complesso in una prospettiva di lungo periodo. Ciò nonostante, il sostegno economico pubblico fu essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei servizi nelle zone più svantaggiate sotto il profilo dell'andamento della domanda di trasporto e dei costi di gestione. In questo le politiche ministeriali furono sempre coerenti con gli scopi dichiarati e, benché i fondi destinati ai servizi automobilistici nel loro complesso tendessero a decrescere progressivamente nel tempo, la percentuale più alta dei sussidi si indirizzò sempre verso quelle imprese costrette a esercitare l'attività in condizioni più onerose, dove l'onere poteva derivare o da alti costi di esercizio dovuti al cattivo stato di manutenzione delle strade, dalla loro tortuosità e dalle pendenze che caratterizzavano i percorsi o da un traffico troppo rado di passeggeri oppure, ancora, da entrambi i fattori insieme. Se guardiamo alla distribuzione geografica delle autolinee a livello nazionale, ciò che appare è che furono proprio questo genere di territori a sperimentare per primi il trasporto automobilistico collettivo. Considerato da ingegneri, imprenditori e politici (ancora saldamente ancorati all'ottocentesco paradigma ferroviario) un sostituto povero della più prestigiosa ferrovia, l' "omnibus automobile" nel primo decennio del XX secolo sembrava non avere alcun legame – se non inversamente proporzionale – con lo sviluppo economico delle aree in cui svolgeva i primi servizi. Al contrario, la spinta all'istituzione delle autolinee sembrò venire proprio dalla arretratezza stessa delle infrastrutture di trasporto, originata sia dalla

scarsa capacità produttiva della regione sia da questioni più prettamente geologiche. Furono infatti i territori più complessi sotto il profilo orografico come certe aree del mezzogiorno continentale, come le zone attraversate dagli appennini o quelle a ridosso dell'arco alpino, caratterizzate da forti dislivelli, da strade tortuose e in molti casi estremamente trascurate quelle su cui si sperimentò la funzionalità degli autoservizi: Spoleto-Norcia, Maglie-Gagliano, Locarno-Gravellona, Pont S. Martin-Gressoney, Lecco-Casargo, Palau-Sassari, Lucera-Campobasso, Genova-Torriglia sono alcune delle prime autolinee di cui si abbia notizia, fra le quali come si vede figurano sia località arretrate sotto il profilo commerciale e produttivo sia località più ricche, ma situate in territori caratterizzati da forte acclività dei terreni. Occorre però non estremizzare questa acquisizione rimanendo eccessivamente aderenti all'andamento delle poche e approssimative statistiche nazionali sulla rete dei servizi automobilistici, le quali si riferivano sempre, fino alla metà degli anni Venti, ai soli servizi sovvenzionati dallo stato, limite che non sempre veniva palesato nelle pubblicazioni in questione. È quindi verosimile, conoscendo la conformazione complessiva della rete nel 1927, che in seguito a un periodo relativamente breve in cui la funzione dell'automobile pubblica era stata principalmente quella di offrire trasporti meccanici laddove distendere binari di acciaio sarebbe stato o impossibile o troppo costoso, i più consistenti flussi di traffico generati dalle aree del paese maggiormente progredite nella struttura economica costituirono uno stimolo sufficiente ad attivare gli investimenti richiesti dall'installazione di un piccolo gruppo di autolinee. Per questa via anche le relativamente ricche zone rurali del milanese, per esempio, non tardarono a dotarsi di una rete piuttosto sviluppata degli innovativi servizi di trasporto pubblico, che finirono per inserirsi presto in chiave concorrenziale nell'altrettanto pervasiva rete di ferrovie locali e di tramvie extraurbane.

Il tema della concorrenza fra strada e rotaia nella storia dei trasporti terrestri in Italia non è mai stato oggetto di studi dedicati, ma non si tratta nemmeno di un argomento trascurato da coloro che hanno prestato attenzione all'evoluzione del sistema dei trasporti. Troppo cruciale è questa secolare relazione perché si possa parlare di mobilità, infrastrutture, imprese, organizzazioni, politiche senza affrontarla con un grado più o meno elevato di approfondimento. Quello che è accaduto nella storiografia italiana, tuttavia, è che le periodizzazioni hanno generalmente teso a posticipare l'inizio della concorrenza tra ferrovia e automobile, indicando come data di riferimento più o meno unanimemente l'esplosione della *grande crisi*. La crisi economica del 1929 costituisce indub-

biamente un punto di svolta della storia dei trasporti nazionale e internazionale, tant'è vero che rappresenta il limite *ad quem* del presente studio: nel corso dei primi anni Trenta i flussi di traffico di passeggeri e merci subirono un deciso quanto improvviso fenomeno di contrazione che determinò l'emersione di tutte le debolezze, le inefficienze, le strozzature della rete dei trasporti, costringendo governi, imprenditori e ingegneri a considerare non più rimandabile lo scioglimento dei nodi che fino a quel momento erano stati di fatto ignorati o non considerati in tutta la loro complessità, dando vita a nuove soluzioni istituzionali, tecnologiche e organizzative che insieme contribuirono a conferire al periodo successivo alla crisi internazionale un carattere che lo distingue chiaramente per molti aspetti dalla storia precedente. Il fatto che la gran parte degli studiosi abbia datato quindi al 1929 l'affermazione della concorrenza stradale al sistema ferroviario non costituisce naturalmente un errore, ma è piuttosto una conseguenza del punto di vista prevalentemente adottato finora: se si parla di trasporto merci e di rete ferroviaria nazionale, quello che emerge è che la competizione fra strada e rotaia non fu effettivamente sensibile prima degli anni Trenta del Novecento; se ci si riferisce invece al trasporto passeggeri guardando da un lato all'automobile privata e dall'altro ancora alle Ferrovie dello Stato, allora occorre posticipare ulteriormente al secondo dopoguerra inoltrato. Quando invece si rivolga lo sguardo al trasporto di merci e di passeggeri nelle piccole, sconnesse, ma assai diffuse e capillari reti di trasporto pubblico locale formate da ferrovie secondarie, tramvie e autolinee extraurbane, allora l'inizio della concorrenza fra strada e rotaia va anticipato di circa un decennio. Fu infatti già dagli anni immediatamente successivi alla prima guerra mondiale – che com'è noto aveva agito da volano per la diffusione delle tecnologie della seconda rivoluzione industriale – che i concessionari delle reti ferroviarie locali accusarono e denunciarono con toni inequivocabili i pesanti effetti che sui loro bilanci stava provocando la massiccia diffusione delle automobili pubbliche:

> La guerra ha prodotto […] tale alterazione nei valori economici che nulla può destare meraviglia. Non vi è, dunque, da sorprendersi che stia oggi avvenendo ciò che prima della guerra non si sospettava nemmeno: vale a dire la concorrenza vittoriosa delle automobili in confronto delle ferrovie e delle tramvie[38].

[38] *La concorrenza automobilistica*, in "Rivista dei Trasporti", a. XII, n. 12, dicembre 1920, p. 134.

Gli omnibus automobili quindi, che nelle parole dei loro patrocinatori nel primo decennio del secolo sembrava non avessero mai potuto né dovuto agire in chiave concorrenziale con i modi di trasporto a impianti fissi, stavano in realtà mostrando alcune importanti debolezze di questi ultimi, iniziando a minare la redditività soprattutto di quelle linee ferroviarie e tramviarie extraurbane che erano sorte per ragioni quando speculative, quando elettorali in territori non adatti a un servizio "pesante" e che dopo il loro primo impianto avevano trascurato di innovare tecnologia, organizzazione e offerta tariffaria, finendo per esporsi facilmente agli attacchi del più agile servizio automobilistico che appariva vantaggioso, in questa prima fase, soprattutto sulle brevi e medie distanze. Da questo momento in avanti, come si vedrà, il tema della "lotta incessante" fra strada e rotaia divenne sempre più frequente nell'agenda dei dibattiti parlamentari, delle riviste tecniche, delle associazioni imprenditoriali, né si ebbe più un solo momento – fino a giungere ai giorni nostri – in cui le politiche dei trasporti terrestri poterono evitare il confronto, più o meno produttivo, sul delicato e sfuggente tema del *coordinamento* dei modi trasporto, e in particolar modo della relazione tra ferrovia e automobile.

L'*automobile* della prima metà del Novecento, però, non era esclusivamente, come oggi si intende, quella privata. Il sorgere della tecnologia automobilistica, nel nome della quale si formò quel vasto movimento economico, politico e culturale che abbiamo chiamato *automobilismo*, consistette nella progressiva affermazione di un sistema tecnologico costituito da pochi elementi essenziali: il motore a combustione interna, le ruote gommate (pneumatiche o piene) e la strada ordinaria (dove per ordinaria si deve intendere "non ferrata"). Erano quindi la velocità e la potenza del motore mosso da energia inanimata e la libertà di movimento assicurata dall'infrastruttura stradale, contrapposta a quella ferroviaria, le caratteristiche salienti dell'automobile, che poi poteva essere declinata in numerose versioni: omnibus automobile, l'autobus appunto, dedicato al trasporto collettivo di passeggeri; carro automobile, o autocarro, dedicato al trasporto di merci, ma che adeguatamente modificato poteva assumere l'aspetto di un'autoambulanza, di un'autopompa, di una trattrice agricola e così via; automobile da turismo (quella che oggi chiameremmo soltanto automobile); vetturetta, una sorta di utilitaria *ante litteram*; automobile da corsa. Non è insomma possibile trattare dell'evoluzione storica di una sola di queste molteplici versioni della tecnologia automobilistica senza considerare che per almeno un quarantennio esse furono concepite come diverse facce della stessa medaglia: i concessionari di autolinee si consideravano *automobilisti* alla stessa stregua di quelli che

oggi chiamiamo autotrasportatori. La prima rottura che si verificò all'interno di questa corrente, se così vogliamo chiamarla, fu quella fra l'automobile "di lusso" e l'automobile "da lavoro", dove con la prima si intendeva la maestosa macchina lucida che spesso giaceva tranquilla nei *garages* (o nelle stalle) delle ville nobiliari di campagna, per uscire soltanto nelle occasioni di festa a fare qualche carosello in paese o poco più: tutte le altre forme erano considerate e propagandate e difese dagli *automobilisti* come "strumento di lavoro"[39]. Anche dal punto di vista strettamente tecnico ed estetico, poche erano le differenze fra un autobus, un autocarro e un automobile da turismo, come riferisce lo stesso Luigi Meneghello, il cui padre, tra gli anni Venti e Trenta del Novecento, gestiva una piccola impresa di autolinee in provincia di Vicenza: "Non sempre si distingueva bene, allora, tra vettura e torpedone, c'era una fauna intermedia di G.M.C. che erano state ambulanze americane prima che lo zio Checco ci mettesse le mani; e poi alcune vetture erano quasi torpedoni, e anche i torpedoni erano quasi vetture"[40]. Per tutte queste ragioni, quindi, la storia delle autolinee extraurbane qui è stata affrontata come una delle storie dell'*automobilismo*, non trascurando pertanto di valutare cambiamenti e permanenze (di natura tecnologica, politica e sociale) all'interno di un contesto più ampio rispetto a quello dei soli concessionari di autoservizi, delle loro linee, dei loro autobus e della funzione che questi mezzi esercitavano direttamente sui territori attraversati.

Ciò nondimeno, la funzione dei servizi automobilistici sul territorio rappresenta naturalmente il cuore dell'indagine, la domanda ultima verso cui tutta la ricerca converge, tentando di fornire spiegazioni, certo non definitive, ma che ci si augura possano servire da stimolo per future ricerche. Per valutare la questione nella sua interezza è necessario scorporare il servizio automobilistico extraurbano in diversi sottoinsiemi, i quali tutti concorrono a determinarne la qualità. Abbiamo già detto dei servizi di noleggio e della loro funzione di strumenti fondamentali nella diffusione del turismo e dell'escursionismo collettivi di matrice popolare, nonché del loro ruolo come attivatori della prima estensione del processo di motorizzazione fra i ceti meno abbienti. Si è detto poi dei servizi di gran turismo, che con obiettivi e funzioni analoghe a quelle dei noleggi, si rivolgevano a un pubblico più facoltoso. La funzione della rete ordinaria, di quegli autobus e di quegli autisti che ogni giorno, con qualsiasi condizione meteorologica, attraversavano le campagne italiane è anch'essa poliedrica e presenta numerosi spunti di in-

[39] *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro"*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921, p. 691.

[40] L. Meneghello, *Libera nos a malo*, Milano, BUR, 2007 (prima edizione 1963), p. 129.

dagine, non tutti adeguatamente approfonditi in questo studio[41]. Innanzitutto occorre considerare che sebbene si tratti indubbiamente di servizi a rete, la struttura di questa rete era ed è sostanzialmente diversa dalla gran parte degli altri settori che rientrano in questa definizione. In primo luogo l'infrastruttura impiegata per lo svolgimento del servizio, la strada, non è dedicata, ma al contrario fra le infrastrutture di trasporto è la più libera e la più affollata. Diversamente dalle reti di telecomunicazione o di distribuzione del gas, dell'acqua o dell'energia elettrica, o anche dalla stessa rete ferroviaria, la gestione del servizio era affidata a un numero sensibilmente più elevato di operatori (come si è detto, migliaia), ognuno dei quali tendeva a costruire una sua propria rete gravitante attorno a un centro, costituito generalmente dal paese o dalla città in cui aveva sede la società. Queste micro-reti, le cui dimensioni potevano cambiare con la stesso grado di intensità con cui variavano le dimensioni aziendali, erano poi fra loro collegate attraverso coincidenze quando casuali, quando concordate fra i concessionari o quando ancora imposte dalle autorità ministeriali, dando vita quindi a quella che si potrebbe chiamare una rete decentralizzata, composta cioè da tanti piccoli centri in collegamento uno con l'altro attraverso numerosi nodi. Oltre alla componente del collegamento è però necessario considerare la già citata componente di sovrapposizione delle linee di una stessa società al suo interno e delle altre società che esercitavano su territori contigui. La misura di questa sovrapposizione è facile intuirla quando si consideri che l'effettiva estensione totale in chilometri della rete a livello nazionale corrispondeva circa alla metà di quella rilevabile attraverso gli strumenti statistici, ossia misurando la lunghezza delle singole linee. Non è quindi possibile considerare il servizio pubblico automobilistico propriamente come un servizio a rete, e il caos dovuto alla natura stessa dell'infrastruttura e alla conformazione dell'offerta rende complessa l'analisi del settore da questo speciale punto visuale. Quando si voglia valutare la relazione delle autolinee col territorio bisogna tenere presente che, per tramite di questa caotica rete, i servizi ufficialmente offerti erano sostanzialmente tre: trasporto di passeggeri, trasporto di merci a collettame e pacchi agricoli e trasporto delle comunicazioni postali. Sotto il profilo dell'economia del territorio, il principale contributo dei servizi automobilistici nella loro prima fase di sviluppo va ricercato nella possibilità offerta alla popolazione locale di usufruire di un servizio di trasporto più veloce e, dopo la prima guerra mondiale (dopo cioè che le macchine e i loro

[41] Il bagaglio degli strumenti più direttamente legati all'economia dei trasporti, per esempio, seppur non trascurato, gioca un ruolo minore nell'analisi proposta.

conducenti furono sottoposti a un intenso processo di rodaggio che rese entrambi più affidabili), più regolare rispetto ai tradizionali servizi a trazione animale e immesso sul mercato, come si è detto, a prezzi relativamente bassi. L'accentuata offerta di mobilità nelle aree attraversate poté quindi stimolare un incremento dei traffici commerciali per via della più ampia accessibilità del territorio che agevolava lo scambio sia di informazioni fra produttori, commercianti e consumatori per tramite tanto del servizio passeggeri quanto del servizio postale, sia di merci fra gli stessi attori: il servizio dedicato ai cosiddetti pacchi agricoli serviva, fra le altre cose, al trasporto della merce da parte del piccolo produttore o commerciante verso i mercati locali e dei clienti verso le proprie abitazioni. Non solo i pacchi agricoli, principalmente consistenti in prodotti alimentari, frequentavano gli "imperiali" (i tetti, con funzione di "bagagliaio") delle vetture, ma anche numerosi beni di altra natura quali il pane, farmaci, quotidiani, tessuti, pezzi di ricambio per le officine meccaniche, attrezzi da lavoro e qualunque altro genere di merce caratterizzata da un peso e da un ingombro relativamente limitati. Non è stata intrapresa un'analisi in grado di mettere in luce in modo inequivocabile e scientificamente attendibile la relazione fra la nuova mobilità meccanica di questi beni e il prezzo con cui essi venivano immessi sul mercato, ma è verosimile che il servizio automobilistico ne rese più facile e regolare la circolazione, contribuendo quindi a un generale cambiamento delle attitudini al consumo e a un corrispondente innalzamento della qualità della vita nelle aree rurali della penisola.

Anche il servizio postale e quello di distribuzione dei quotidiani contribuirono a rompere l'isolamento delle comunità disperse nei villaggi di collina e di montagna, rendendoli parte di una più ampia comunità nazionale e contribuendo quindi in modo determinante al vasto e complesso processo di *nation building*:

> Sopprimetela questa lentezza – esclamò il deputato Tommaso Mosca alla Camera nel giugno del 1909 – e questa difficoltà delle comunicazioni per mezzo dell'automobilismo e voi avrete impresso nelle nostre regioni un alito di vita nuova, avrete ridestato in esse molte energie sopite, avrete messo in moto molte energie latenti; voi avrete aperto alle nostre popolazioni la vera via, la via maestra per elevarsi economicamente, intellettualmente e moralmente[42].

[42] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° sessione – Discussioni – 1° tornata del 29 giugno 1909.

Non meno esplicito in questo senso era Giovanni Hesse, esperto di trasporti e fra i più fieri sostenitori della diffusione dell'automobilismo come strumento di elevazione economica, sociale e culturale:

> Allacciare cuori a cuori, paesi a paesi, città a città, regioni a regioni, equivale [a] estendere di più fra la gente l'idea umana della famiglia unica, equivale [a] unire e fondere interessi particolari in interessi collettivi, a creare simpatie, ad aprire sempre nuove correnti fecondatrici del lavoro e del pensiero, equivale a preparare alla patria un popolo omogeneo, unito, raccolto nelle stesse idealità, avanzante verso uno stesso avvenire[43].

Le reti di comunicazione costituiscono oggetti assai complessi che, sebbene possano essere progettati con fini e scopi predeterminati di natura militare, economica, politica, sociale, non esauriscono la loro funzione negli obiettivi previsti, ma aprono al contrario a imprevedibili quanto difficilmente decifrabili conseguenze nella strutturazione, per esempio, delle reti sociali, mentre le stesse reti sociali possono influire a loro volta sulla conformazione delle reti di comunicazione (e di telecomunicazione), riconfigurandone gli scopi dal basso[44]. Più generalmente si può dire che la stessa relazione fra la tecnologia e i suoi utenti – termine in effetti inappropriato perché presuppone una posizione implicitamente passiva – costituisce di fatto una relazione a doppio senso, in cui ognuno dei due elementi tende a plasmare e a modificare l'altro, con risultati non sempre prevedibili per chi ha progettato e immesso sul mercato la tecnologia né per chi l'ha utilizzata e la utilizza. Nel corso dello studio si è tentato di individuare e di tracciare le traiettorie di sviluppo della relazione fra l'automobile – intesa nel suo significato più ampio – e coloro i quali ne fecero uso a diverso titolo e ancora di individuare più specificamente le reciproche influenze che intercorsero fra le autolinee extraurbane e le comunità locali che da esse vennero attraversate nel primo trentennio del Novecento. Considerato quindi che la

---

[43] G. Hesse, *Automobilismo industriale. Servizi pubblici*, Torino, S. Lattes e C., 1909, p. 54.

[44] La teoria delle reti (*network theory*), che ha conosciuto una significativa diffusione nell'ambito della sociologia contemporanea con l'analisi dei cosiddetti *social networks* (si veda a questo proposito A. Savini, *Analisi delle reti sociali. Teorie, metodi, applicazioni*, Milano, Franco Angeli, 2007), costituisce uno strumento teorico di valenza interdisciplinare che ha prodotto interessanti risultati tanto in sociologia quanto in economia, in varie branche della geografia come negli studi di pianificazione delle infrastrutture sul territorio. Per una sintesi sull'evoluzione del concetto di rete nelle scienze geografiche si veda C. Capineri, *Le reti di comunicazione e la rappresentazione dello spazio. Un percorso geografico*, in *Reti, Mobilità, Trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, a cura di A. Giuntini e C. Pavese, Milano, Franco Angeli, 2004, pp. 151-165; per un approccio più immediatamente connesso con le reti infrastrutturali si veda P. Pucci, *La territorialità delle infrastrutture: nuovi approcci, nuove pratiche*, in *Reti, Mobilità, Trasporti*, cit., pp. 129-150.

rete di autolinee influì in modo non trascurabile sull'economia dell'Italia rurale e sul più ampio processo di *nation building*, sarebbe un errore non considerare che i cambiamenti abbracciarono anche processi di altra natura, particolarmente sfuggenti e difficili da analizzare soprattutto per un periodo così lontano, ma non per questo meno importanti. Grazie all'uso di diverse fonti e particolarmente di quelle letterarie, come la ricca testimonianza di Lawrence contenuta nel suo *Sea and Sardinia*[45], è emerso come in effetti il veicolo, l'autobus, grazie al quale si effettuavano gli apparentemente aridi spostamenti sul territorio di merci e di persone costituisse in realtà anche un veicolo di informazioni non solo scritte (posta e giornali) ma anche trasmesse oralmente durante i viaggi o nelle attese alle fermate lungo il tragitto. Le possibilità di comunicazione offerte dal servizio regolare, sebbene rado (molte linee non offrivano più di una corsa giornaliera di andata e ritorno), agevolavano pertanto l'incontro e lo scambio fra gli individui della comunità locale e fra questi e gli "ospiti" che attraversavano quelle zone per turismo o per lavoro, contribuendo a riconfigurare le reti di relazioni fra i diversi paesi attraversati dalla linea o fra questi e la popolazione dispersa nei poderi isolati della campagna e allungando, per così dire, i collegamenti verso le città limitrofe. Una parte fondamentale in questo processo era affidata agli autisti (o *chauffeurs*, nome ovviamente distorto nei vari dialetti locali, come i *sofèr* di Malo) e dai loro compagni inseparabili, i cosiddetti fattorini o bigliettai, i quali divenivano col tempo depositari di una conoscenza approfondita – tendenzialmente superiore a quella del resto della popolazione – dei luoghi e delle persone, conoscenza che una volta acquisita poteva essere distribuita e dispensata attraverso vari canali, contribuendo quindi attivamente alla configurazione di nuovi e diversi legami nelle reti sociali ed economiche locali. Il fatto poi che una società di autolinee prevedesse l'offerta di una serie di servizi ufficiali, come si vedrà, non impediva al personale viaggiante di utilizzare in modo creativo e assolutamente non prescritto dall'azienda la sua qualità di "viaggiante": le commissioni di svariata natura (la consegna di un messaggio, l'acquisto di un oggetto) svolte in diversi paesi per conto delle più disparate figure, dal parente o conoscente fino al bottegaio o al prete di paese, concorsero non solo a integrare il loro salario con proventi non tassati, ma ad arricchire la natura stessa dei servizi automobilistici, aumentandone le potenzialità. La motorizzazione pubblica che ebbe origine in questo periodo e che si sviluppò consistentemente negli anni successivi, fino a esplodere nel secondo dopoguerra (assai prima che l'appariscente fenomeno della moto-

[45] D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, London, Penguin Books, 1921.

rizzazione privata divenisse effettivamente di massa), svolse quindi un ruolo rilevante e complesso all'interno del tessuto economico, sociale e culturale del paese, ruolo che, ci si augura, potrà godere in futuro di ulteriori approfondimenti tematici e di studi che ne amplino i confini temporali e geografici.

Il contributo di diverse persone, molte più di quante possa qui nominarne, è stato determinante per la realizzazione di questo lavoro. Non mi occuperei probabilmente di storia della mobilità se Roberto Romano, maestro prima che tutor di dottorato, non mi avesse segnalato il primo archivio (quello delle Autoguidovie) che ha aperto un percorso di ricerca tanto ricco quanto inaspettato. Roberta Garruccio, cotutor di dottorato, ha pazientemente seguito questo e altri lavori, intervenendo sempre con analisi e stimoli di estremo interesse, che spero di aver saputo sfruttare almeno in parte. Altri studiosi del dipartimento di Scienze della storia e della documentazione storica e del dipartimento di Storia della società e delle istituzioni dell'Università degli studi di Milano hanno prestato attenzione alle mie ricerche e mi hanno in più di un'occasione consigliato e indirizzato. Fra questi, devo ringraziare Giulio Sapelli, Germano Maifreda e Giuseppe De Luca, storici economici, oltre a Paola Vismara, Daniela Saresella, Marco Soresina, Nicola Del Corno e Luigi Vergallo.
La mia agenda di ricerca sarebbe stata senza dubbio meno ricca se non avessi potuto confrontarmi con chi in Italia e all'estero si è occupato e si occupa di storia dei trasporti e della mobilità. Andrea Giuntini, Stefano Maggi, Claudio Pavese, Massimo Moraglio e Federico Paolini sono stati preziosi interlocutori. Massimo Moraglio ha inoltre agevolato il mio primo contatto con un contesto internazionale grazie al quale i miei interessi scientifici si sono infittiti e diversificati: il debito che ho contratto con l'International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T2M) e con gli studiosi che a vario titolo gravitano attorno a essa è molto più vasto di quanto possa essere ricordato in queste righe. Segnalerò qui solo coloro che ho avuto la possibilità di incontrare di persona e coi quali ho scambiato direttamente pareri e opinioni, scusandomi per le imperdonabili omissioni: Gijs Mom, Hans-Liudger Dienel, Colin Divall, Laurent Tissot, John Walton, Catherine Bertho Lavenir, Clapperton Mavhunga, Martin Schiefelbusch, Ralph Roth, Paulo Guimarães, Frank Schipper, Thomas Kaiserfeld, Arnaud Passalacqua, Etienne Faugier, Martin Emanuel. Questo elenco non può peraltro rendere conto delle persone che, intervenendo con domande e critiche durante le mie relazioni e non solo, hanno stimolato ulteriori riflessioni.
Indispensabili alla ricerca sono state la disponibilità, la professionalità e la gentilezza di coloro che mi hanno consentito di accedere al materiale d'archivio di aziende e associazioni di categoria: Luciano Grazzini, Stefano Bonora e Annamaria Principe per la SITA (oggi Busitalia – Sita Nord); Francesco Fortunato e Giusi Cafaro per l'ANAV; Camillo Ranza e Laura Boitano per le Autoguidovie; Alessandro Lazzi e Fabrizio Cerino per la Lazzi.
Ringrazio inoltre il personale della Biblioteca Planettiana di Jesi (che custodisce l'archivio della SACSA), della Biblioteca della Camera di Commercio di Piacenza, dell'Archivio di Stato di Piacenza, della Biblioteca Nazionale Braidense di Milano e della Biblioteca Nazionale di Firenze, dove solo grazie alla competenza e alla pazienza dei bibliotecari è stato possibile riesumare monografie e riviste ancora ricoperte dal fango dell'alluvione del 1966. Ultima ma non meno importante è stata la preziosa consulenza storico-letteraria di Valeria Riboli.
Non posso che sperare che lo studio sia di per sé una prova della validità dei contributi di tutte queste persone, mentre per quegli aspetti che non dovessero corrispondere al livello atteso, naturalmente, la responsabilità è soltanto mia.

Capitolo 1

Il trasporto pubblico in Italia fra Otto e Novecento e la nascita dell'automobile

Lo sviluppo della rete ferroviaria principale

La storia delle autolinee è la storia di un servizio di trasporto pubblico su strada, ed è quindi al sistema dei trasporti terrestri fra Otto e Novecento che dedicheremo queste prime pagine, tentando di illustrare a quale stadio di sviluppo fosse giunto quel modo di trasporto che nel volgere di pochi decenni aveva rivoluzionato la mobilità degli uomini e delle merci, minando progressivamente l'egemonia delle vie d'acqua negli spostamenti su medie o lunghe distanze: la ferrovia. Il ritardo dell'Italia nella dotazione di infrastrutture ferroviarie rispetto ai paesi dell'Europa occidentale (ritardo che condivideva con la Spagna e con il resto dell'Europa mediterranea) era stato, se non colmato, senza ombra di dubbio significativamente ridotto nel corso del quarantennio postunitario[1] (Tab. 1). Alle soglie del XX secolo migliaia di chilometri di binari solcavano le pianure e le valli italiane, percorsi sia dalle potenti locomotive a vapore, ormai prodotte in pressoché piena autonomia dall'industria nazionale[2], sia dai primi innovativi locomotori elettrici che pro-

[1] Per un importante studio comparato sullo sviluppo ferroviario nei principali paesi d'Europa si veda S.P. Ville, *Transport and the development of the European economy, 1750-1918*, London, Macmillan, 1990. La storia ferroviaria dell'Italia contemporanea – certamente il filone più battuto dalla storiografia dei trasporti – è stata analizzata sia in alcuni lavori a essa espressamente dedicati sia in saggi di sintesi sulla storia dei trasporti e della mobilità in generale. Per i primi si veda: A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2001; V. Guadagno, *Ferrovie ed economia nell'Ottocento postunitario*, Roma, CAFI, 1996; Id., Le *ferrovie in età giolittiana. Politica, economia, società*, Roma, CAFI, 2003; S. Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003; A. Schram, *Railways and the Formation of the Italian State in the Nineteenth Century,* Cambridge, Cambridge University Press, 1997. Per i saggi di sintesi sulla storia dei trasporti: L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia. Annali 8, Insediamenti e territorio,* a cura di C. De Seta, Torino, Einaudi, 1985, pp. 287-366; A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale,* in *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, a cura di F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti e L. Segreto, Torino, Einaudi, 1999, pp. 551-616; G. Fumi, *Vie di comunicazione e trasporti*, in *Guida all'Italia contemporanea 1861-1997*, vol. I, *Risorse e strutture economiche*, Milano, Garzanti, 1998, pp. 89-163; S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005; gli Annali dell'economia italiana dell'Ipsoa contengono per ogni volume un saggio dedicato ai trasporti, i migliori e più completi dei quali sono firmati da Carlo Mochi. Esistono infine numerosi lavori, fra monografie e saggi pubblicati in volumi collettanei o su riviste scientifiche che affrontano singoli temi o periodi circoscritti della storia ferroviaria nazionale e per i quali rimandiamo alle bibliografie delle opere appena citate. Un validissimo strumento bibliografico, che raccoglie pressoché qualunque opera o libricino sia stato pubblicato attorno al tema delle strade ferrate in Italia a partire dal 1824 è la bibliografia ferroviaria italiana (BFI), pubblicata on-line all'indirizzo www.trenidicarta.it.

[2] Creata inizialmente quasi esclusivamente sulla base di prodotti d'importazione, la rete ferroviaria italiana iniziò a fornirsi in modo più continuo e massiccio presso l'apparato industriale nazionale

mettevano di affrancare almeno parzialmente il paese dalle gravose forniture di carbon fossile. Simbolo indiscusso della potenza meccanica dell'età industriale, la ferrovia aveva non solo contribuito a determinare le sorti dei governi liberali del paese, caduti e ascesi attorno al tema scottante ed evidentemente centrale della sua organizzazione e della sua proprietà, ma aveva plasmato il paesaggio dell'Italia urbana e di quella rurale, aveva penetrato le montagne con imponenti opere di ingegneria creando un ponte veloce fra il nord e il sud del paese, fra la rete nazionale e quella dell'Europa centrale e occidentale. Nel 1867 era stata aperta al traffico la linea transalpina per il Brennero che apriva le porte dell'Austria, nel 1871 il traforo del Moncenisio (o del Frejus) collegava l'Italia alla Francia, nel 1882 il tunnel del Gottardo inaugurava un fondamentale ponte commerciale fra Italia, Svizzera e Germania e infine, nel 1906, attraverso il passo del Sempione si apriva un'altra importante via di comunicazione sempre verso la Svizzera[3]. All'interno, i Giovi erano stati superati già dai governi del Regno di Sardegna fra il 1846 e il 1855, mentre nel 1864 era stata aperta la linea della Porrettana che, scavalcando la dorsale appenninica mediante impegnative opere ingegneristiche, metteva in comunicazione Bologna e Pistoia e che venne superata soltanto nel 1934 dalla *direttissima* tra Firenze e Bologna[4].

Le speranze che i padri della patria avevano riposto nella ferrovia come strumento di unificazione nazionale non sembravano sostanzialmente contraddette dai risultati geografici. Scriveva Giustino Fortunato nel 1897:

---

proprio a cavallo fra Otto e Novecento e, ancora più compiutamente, dopo la nazionalizzazione del 1905. Sul processo di sostituzione delle importazioni, attivato in particolare attorno alla produzione di locomotive, si vedano gli importanti studi di M. Merger, *Un modello di sostituzione: la locomotiva italiana dal 1850 al 1914*, in "Rivista di storia economica", n. 1, 1986; Id., *L'industrie italienne de locomotives, reflet d'une industrialisation tardive et difficile (1850-1914)*, in "Histoire, Economie et Societé", n. 3, 1989; Id. *Le officine di costruzione e riparazione del materiale ferroviario nell'area padana dal 1850 alla prima guerra mondiale*, in "Padania", n. 7, 1990.

[3] Le notizie fondamentali attorno alla realizzazione dei principali trafori alpini si trovano nelle già citate opere sulla storia della rete ferroviaria italiana. Il traforo del Gottardo, che nel 2012 compirà il centotrentesimo anniversario, è stato oggetto di uno studio esemplare di Bruno Caizzi (B. Caizzi, *Suez e San Gottardo*, a cura di C.G. Lacaita, Bellinzona, Giampiero Casagrande Editore, 2007, edizione originale: Milano, Istituto Editoriale Cisalpino, 1985), nonché di un approfondito convegno tenuto nell'ottobre del 2007 a Locarno, i cui atti sono raccolti in F. Panzera e R. Romano (a cura di), *Il San Gottardo: dalla galleria di Favre all'Alp Transit. Atti del Convegno internazionale di studi sulle trasversali alpine svoltosi a Locarno il 17-19 ottobre 2007*, Quaderni del "Bollettino Storico della Svizzera Italiana" – 8, Salvioni Edizioni, 2009.

[4] A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo*, cit., p. 558. Sulla direttissima si veda A. Giuntini, *I giganti della montagna: storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze, L.S. Olschki, 1984.

> L'unificazione politica non è stata possibile una seconda volta, senza l'unificazione geografica. Le strade ferrate, correggendo il vizio di conformazione, e seguendo le stesse tracce delle vie lastricate, di cui il genio di Roma volle solcata l'Italia, han compiuto il miracolo. Gli ingegneri, i costruttori e gli operai valsero, per l'unità della patria, non meno de' martiri, degli statisti e de' soldati.[5]

Sebbene quindi un consistente sforzo tecnico e finanziario fosse stato intrapreso dai governi postunitari per assicurare all'Italia una rete ferroviaria all'altezza delle sue ambizioni di potenza europea, alle soglie del XX secolo la dotazione in termini di chilometri complessivi di linea, ossia in termini assoluti, vedeva il paese comunque in una posizione marcatamente arretrata rispetto alle nazioni più avanzate d'Europa: 16.429 km di binari contro i 30.079 dell'Inghilterra, i 38.109 della Francia, i 51.678 della Germania; la Spagna e il Belgio ne avevano invece rispettivamente 13.214 e 4.562 (Tab. 1).

Tab. 1. Lunghezza delle reti ferroviarie di alcuni paesi europei.

	Belgio	**Francia**	**Germania**	**GB**	**Italia**	**Portogallo**	**Russia**	**Spagna**
1830		31		157	0			
1840	334	410	469	2390	20			
1850	854	2915	5856	9797	620		501	28
1860	1729	9167	11089	14603	2404	67	1626	1649
1870	2897	15544	18876	21558	6429	714	10731	5295
1880	4117	23089	33838	25060	9290	1144	22865	7490
1890	4526	33280	42869	27827	13629	1932	30596	10002
1900	4562	38109	51678	30079	16429	2168	53234	13214
1910	4679	40484	61209	32184	18090	2448	66581	14684

Fonte: S.P.Ville, *Transport*..., cit., p. 115.

Valori assoluti come questi tuttavia non rendono conto in alcun modo della reale densità della rete ferroviaria, densità che può essere invece rilevata da indici come i chilometri per abitante o per superficie. Anche in questo caso, tuttavia, quello che emerge è una non trascurabile sottodotazione della rete italiana: nel 1900 avevamo 508 km di linee ogni milione di abitanti, mentre la Spagna ne contava 713, l'Austria-Ungheria 746, la Francia 908, la Germania 922 e la Gran Bretagna 933[6].

[5] Cit. in F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane a cento anni dall'apertura della prima linea*, Milano, Garzanti, 1939, p. 73.

[6] S. Maggi, *Le ferrovie*, cit., p. 68.

Anche la densità per abitante è però un indice che, preso a sé, dice molto poco sulla funzione di un modo di trasporto all'interno di un territorio e sulla sua efficienza. Quello che occorre tenere in considerazione perché questi dati forniscano delle indicazioni più esaustive sono soprattutto gli effetti dell'offerta di trasporto, effetti che sono altamente complessi e diremmo quasi impossibili da analizzare nella loro interezza e articolazione, ma che pure possono essere ricercati attraverso studi accurati che mirino a isolare alcune singole funzioni al fine di poterle analizzare più approfonditamente. Gli storici economici hanno elaborato, in un passato recente, alcuni importanti strumenti teorici al fine di stimare l'impatto dei trasporti sul territorio. Fra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento, la "scuola econometrica" si è avvalsa di raffinate analisi controfattuali per interpretare gli effetti della ferrovia e, applicando i controversi concetti di *social saving* e di *social rate of return*[7], ha finito per ridimensionare e per mettere in discussione l'assunto, fino a quel momento indiscusso, relativo al ruolo invariabilmente propulsivo delle reti di trasporto in un dato contesto economico. Altri illustri economisti come Schumpeter e Rostow hanno analizzato l'impatto della ferrovia valorizzando rispettivamente i cosiddetti *forward linkages* e *backward linkages* delle opere infrastrutturali e dei servizi che su di esse si svolgono[8]. Anche il concetto di *Social Overhead Capital* (SOC), affiancato e sfidato in un certo senso da quello di *Direct Productive Activities* (DPA), ha stimolato lunghi dibattiti fra economisti attorno alla funzione dei trasporti nei processi di sviluppo e più in generale su quale dei due indici sia più importante e più valido nella comprensione dello sviluppo economico[9]. Non è questa la sede per avventurarsi in un impiego esteso di tali strumenti (ognuno peraltro a sua volta aspramente criticato da studiosi di scuole diverse

[7] Semplificando e non tenendo conto delle varie interpretazioni e discussioni attorno a questi concetti, si può dire che per *social saving* si intende "la diminuzione di reddito nazionale riscontrabile in un anno nell'ipotesi controfattuale dell'inesistenza delle ferrovie, *ceteris paribus*, considerando che la medesima quantità di merci e persone fosse trasportata con sistemi alternativi", mentre il *social rate of return* "è inteso come la quota di benefici complessivamente derivante alla società (profitti diretti più risparmio di altri fattori produttivi) dall'investimento di un certo capitale in un particolare progetto" (C. Pavese, *I trasporti e le comunicazioni*, in P.A. Toninelli (a cura di), *Lo sviluppo economico moderno*, Bologna, Il Mulino, 2006, p. 323, che a sua volta attinge per queste definizioni da P.K. O'Brien, *The new economic history of the railways*, London, Croom Helm, 1977). Le opere fondamentali che hanno aperto il dibattito attorno alle analasi econometriche sono: R.W. Fogel, *Railroads and American economic growth: essays in econometric history*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1964; A. Fishlow, *American railroads and the transformation of the antebellum economy*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1965.

[8] J. Schumpeter, *Businness cycles. A theoretical, historical and statistical analysis of the capitalist process*, New York, McGraw-Hill, 1939 e W.W. Rostow, *How it all began. Origins of the modern economy*, London, Methuen, 1975.

[9] Per un approfondimento su questi temi si veda P. Ville, *Transport*…, cit.; P.K. O'Brien, *The new economic history*…, cit.; Id. (a cura di), *Railways and the economic development of western Europe*, London, Macmillan, 1983.

e per certi versi non abbandonato, ma integrato dalle nuove direzioni che ha assunto la storiografia dei trasporti e della mobilità a livello internazionale), quanto piuttosto di cogliere una delle lezioni che, presi complessivamente, tutti gli strumenti a cui si è fatto cenno in qualche modo suggeriscono, che è sostanzialmente quella, di braudeliana memoria, di non prestar fede alle "grandi immagini semplificatrici se non quando abbiamo le prove in mano"[10].

Tornando ai dati a cui si faceva cenno più sopra, la densità ferroviaria per abitanti ci informa su quanti chilometri di binari esistono in un dato momento su un certo territorio e su quanti abitanti vivono in quel momento su quel territorio. Ovviamente però valori come questi non forniscono alcuna indicazione intorno a quanti di quegli abitanti salgano effettivamente su un treno nell'arco di un anno e per quali destinazioni e percorrenze, o quanti di loro sfruttino il servizio ferroviario per trasferire beni da un luogo a un altro, né in quale misura lo facciano. Ecco quindi che considerando parametri diversi, il quadro finora dipinto appare quasi completamente ribaltato e l'Italia della fine del XIX secolo assume l'aspetto di un paese decisamente sovradotato di infrastrutture ferroviarie rispetto alla dinamica complessiva della mobilità, ossia del traffico reale che effettivamente si svolgeva e si poteva svolgere all'interno dei confini nazionali e dunque, in ultima istanza, rispetto alla vitalità della sua economia.

Tab. 2. Statistiche comparate delle principali reti ferroviarie italiane, francesi e tedesche nel 1898.

	RM*	**RA***	**Nord***	**PLM***	**VPH***
Binari (km)	6909	6277	6236	13178	41948
Traffico per km					
Passeggeri-chilometro (migliaia)	168	146	321	226	294
Tonnellate-chilometro (migliaia)	178	173	496	406	531
Totale (unità di traffico, migliaia)	346	319	817	631	826
Quota delle merci (percentuale)	51	54	61	64	64

*Rete Mediterranea, Rete Adriatica, Chemins de Fer de Paris a Lyon et à la Mediterranée, Vereinigte Prussische und Hessische Staatseisenbahnen.
Fonte: S. Fenoaltea, *Italy*, in P.K. O'Brien (a cura di), *Railways and the economic development of western Europe*, London, Macmillan, 1983, pp. 83-85.

Dalla Tab. 2 emerge chiaramente come le due reti italiane prese in considerazione presentassero un tasso di utilizzo di molto inferiore rispetto alle reti francesi e tedesche. Inoltre la percentuale di merci, che costituisce un importante indice della redditività di

[10] F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Vol. I, Torino, Einaudi, 1975, p. 311.

un servizio di trasporto misto, era quasi pari a quella dei passeggeri, meno redditizia per il gestore sebbene ovviamente indicativa del non trascurabile fattore di mobilità degli uomini sul territorio. Le ferrovie italiane, costruite e gestite fino alla nazionalizzazione del 1905 da società private attraverso l'istituto della concessione governativa[11], sembravano in sostanza avere un ruolo molto marginale rispetto alle loro dimensioni e oltre che di una bassa domanda, soffrivano anche di elevati costi di produzione del servizio: la necessità di importare il carbone come combustibile, la complessa orografia del territorio che costringeva a più elevati sforzi di trazione e quindi a più alti consumi, una certa sovradotazione di personale sia amministrativo sia operativo erano tutti fattori di relativa debolezza del sistema ferroviario. Come ha scritto Stefano Fenoaltea in un'autorevole analisi della storia economica ferroviaria in Italia, il servizio da noi "era costoso per via del territorio stesso, dei tracciati tortuosi, del traffico squilibrato, ma anche perché gli impianti e il personale erano sotto-utilizzati: il trasporto ferroviario è un'attività a costi decrescenti, e le nostre ferrovie operavano a basso regime"[12]. Di fatto l'unica area del paese in cui il moderno modo di trasporto si era inserito in una chiave realmente propulsiva per l'economia, conclude Fenoaltea, era la già ricca Italia settentrionale e più in particolare l'alta pianura padana[13]. Comparata al resto d'Europa, quindi, l'immagine dell'Italia alla vigilia dell'età giolittiana sembra quella di un paese estremamente poco mobile, ancora fortemente ancorato nelle sue abitudini di trasporto al modello di una società agraria (tutt'altro che immobile di per sé, ma caratterizzata da migrazioni stagionali e da flussi di traffico quantitativamente e qualitativamente diversi da quelli tipici della società industriale[14]), in cui però era stato innestato, per così dire, artificialmente uno

[11] La storia della relazione fra pubblico e privato nella costruzione e gestione della rete ferroviaria italiana è citata e analizzata (con opinioni in gran parte convergenti) in tutte le più importanti sintesi sulla storia economica d'Italia. Riassumendone a grandi falcate gli sviluppi, si consideri che lo Stato delegò fin da subito, ma più compiutamente a partire dal 1865, la costruzione e l'esercizio delle ferrovie a compagnie private mediante l'istituto della concessione, riconoscendo alle società una sovvenzione chilometrica. Nel 1885, con la cosiddetta "legge delle convenzioni", si procedette a una riorganizzazione del settore dividendo la rete longitudinalmente e affidandone la gestione a tre grandi compagnie private, mentre lo stato avocava a sé la proprietà dell'infrastruttura stessa. La nazionalizzazione definitiva della rete avvenne infine nel 1905, lasciando ai privati soltanto buona parte delle ferrovie secondarie o locali (sul dibattito attorno alla nazionalizzazione si veda in particolare A. Papa, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli, Guida, 1973).

[12] S. Fenoaltea, *L'economia italiana dall'Unità alla Grande Guerra*, Roma-Bari, Laterza, 2006, p. 207. Il capitolo sulle ferrovie è a sua volta tratto, con qualche aggiornamento, da uno storico e importante saggio dello stesso autore: S. Fenoaltea, *Italy*, cit.

[13] S. Fenoaltea, *L'economia italiana*…, cit., p. x.

[14] "Merci, barche, viaggiatori – scriveva Braudel in un complesso affresco sulla mobilità in età moderna – viaggiano con altrettanta rapidità o lentezza quanto ai tempi dei papi d'Avignone, o a Vene-

dei frutti più appariscenti della modernità, dotandolo di una rete ferroviaria nazionale di proporzioni tutt'altro che irrisorie. Uno dei principali obiettivi dei primi governi postunitari del resto era stato, come scriveva Stefano Jacini nel 1867, quello di "far giungere fino alle più remote parti della penisola quel mirabile strumento di civiltà, di progresso e di potenza che è la vaporiera"[15]. Questo "innesto tecnologico", che non poco costò alle casse dello stato (più di 4.000 milioni di lire spesi fra il 1862 e il 1898)[16], nelle intenzioni dei governi postunitari sarebbe servito fra l'altro a stimolare nel medio e lungo periodo la domanda di trasporto. Né si può dire che l'obiettivo non venisse almeno parzialmente raggiunto se il numero dei passeggeri che annualmente frequentavano le ferrovie passò dai 22.400.000 del 1871 ai 61.100.000 del 1901, quasi triplicandosi in meno di un trentennio[17]. Come ha scritto Giuseppe Fontanella, "il trasporto trova la sua ragion d'essere nell'esistenza dei traffici; ma è anche vera l'espressione di conio francese che 'sans transports pas de traffic'"[18]. Al pari di altri paesi *late comer*, quindi, nell'Italia unitaria la ferrovia venne probabilmente intesa come una sorta di panacea per il male dell'arretratezza[19], e il tasso di crescita della rete dovette essere superiore al tasso di crescita dei suoi utenti, ma non solo. Come nota correttamente sempre Fenoaltea, "gli investimenti tipici in beni che non si usano, che si spera di non usare, sono […] quelli militari: la Destra che si è affrettata a costruire le grandi linee peninsulari ne vedeva forse l'utilità militare, la capacità di spostare l'esercito in caso di rivolta popolare". Se questa necessità militare interna poteva essere valsa nei primi decenni, prosegue l'autore, "vent'anni dopo […] le considerazioni politiche sarebbero state più spicciole, avvantaggiava i singoli deputati il giro d'affari creato dalle costruzioni ferroviarie locali; si capirebbe in ambedue i casi *l'interesse maggiore per la costruzione piuttosto che per l'uso*, lo scarso interesse per gli investimenti mirati

---

zia nella prima metà del secolo XV quanto nel secolo di Luigi XIV. Ci sarà innovazione, rottura soltanto con la fine del secolo XVIII" (F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo*…, cit., p. 395) .

[15] S. Jacini, *L'amministrazione dei lavori pubblici in Italia dal 1860 al 1867. Relazione del Ministro dei lavori pubblici S. Jacini presentata al Parlamento il 31 gennaio 1867*, Firenze, 1867, p. 1, cit. in V. Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*, Bologna, Il Mulino, 1993, p. 211.

[16] S. Maggi, *Le ferrovie*, cit., p. 105. La spesa per la rete ferroviaria fu "pari a circa ¾ della spesa totale per opere pubbliche effettuata tra l'unificazione e la prima guerra mondiale, a cui va aggiunta la spesa per oneri patrimoniali (interessi sui titoli del debito pubblico emessi per costruzioni ferroviarie)" (V. Zamagni, *Dalla periferia al centro*…, cit., p. 214).

[17] I dati sono tratti da B.R. Mitchell (a cura di) *European Historical Statistics,1750-1975*, London, Macmillan, 1981 e riportati in G. Fumi, *Vie di comunicazione*…, cit., p. 124. È importante sottolineare che si tratta di valori che si riferiscono a un non meglio specificato "traffico di viaggiatori per ferrovia", dove non è dato di sapere se per "ferrovia" si intenda la rete principale, o se si includano anche le reti secondarie o addirittura le tramvie extraurbane.

[18] G. Fontanella, *Il sistema dei trasporti in Italia. Lineamenti generali*, Padova, Cedam, 1974, p. 18.

[19] P. Ville, *Transport*…, cit., p. 127.

a ridurre i futuri costi di gestione"[20]. D'altra parte lo sfruttamento in chiave clientelare delle politiche infrastrutturali è un tratto che ha dominato la storia d'Italia fino a giorni a noi molto vicini e a cui, come avremo modo di vedere più dettagliatamente, non sfuggirono neppure settori apparentemente meno remunerativi (tanto in termini finanziari quanto di conquista del consenso) come i servizi pubblici automobilistici. Quanto al caso specifico della ferrovia, emblematica in questo senso è una delle molte testimonianze coeve attorno agli evidentemente palesi giochi elettorali che si celavano dietro alle costruzioni ferroviarie:

> Il concetto predominante che ha determinato la costruzione delle strade ferrate italiane dalla formazione del nuovo Regno ad oggi, è stato quasi sempre più politico che tecnico ed economico. Finanziario non avrebbe potuto essere che in piccola parte. Ma se da principio un tale concetto era grandioso, altamente nazionale, non soltanto giusto ma necessario, più tardi andò di mano in mano impicciolendosi, fino a divenire quasi sempre *piuttosto regionale che ragionevole*.[21]

La funzione delle reti di trasporto in un territorio economicamente arretrato, come non mancava di sottolineare l'anonimo articolista della "Nuova Antologia", non è certo solo speculativa, ma può contenere obiettivi "altamente nazionali" quando sia informata a una strategia genuinamente politica e sociale. Come sanno gli economisti dei trasporti, "un investimento pubblico non può essere prescelto sulla base di uno schema che tenga conto unicamente del saggio di rendimento per unità di capitale e di tempo (*internal rate of return*). Non è detto che la più elevata remunerazione debba favorire lo sviluppo economico più di quanto non vi contribuiscano elementi di ordine sociale, politico, ecc."[22]. In un paese giovane qual era l'Italia dei primi del Novecento la ferrovia poteva indubbiamente essere intesa anche come strumento del più generale processo di *nation building*. Anticipando le esigenze della società industriale, i binari che correvano principalmente lungo l'asse longitudinale della penisola offrivano la possibilità agli uomini di incrementare la propria mobilità sul territorio, favorendo quindi movimenti non solo di natura economica, ma anche culturale e sociale, facendo quindi del treno uno dei mezzi fon-

[20] S. Fenoaltea, *L'economia*…, cit., p. 209, corsivo nostro.
[21] *Le strade ferrate italiane esaminate sotto l'aspetto finanziario*, in "Nuova Antologia", XXVIII, 15 gennaio 1893, fasc. II, p. 299, cit. in S. Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003, p. 67. Corsivo nostro.
[22] G. Fontanella, *Aspetti e problemi dei trasporti terrestri*, Cedam, Padova, 1968, p. 421, cit. in P.L. Spaggiari, *Storia, economia e politica dei trasporti*, Parma, STEP, 1995, pp. 118-119.

damentali per mirare al d'azegliano obiettivo di "fare gli italiani". Incrementando la mobilità dei viaggiatori, la ferrovia avrebbe potuto contribuire anche alla riallocazione dei fattori produttivi sul territorio stimolando la crescita industriale. Da un lato però il fattore produttivo "lavoro", in questo frangente, piuttosto che migrare verso il nord industriale fu indotto a sfruttare la cosiddetta *rivoluzione dei trasporti* per abbandonare il paese alla ricerca di più ampie fortune oltreoceano o in Europa, contribuendo in modo diverso, con le proprie rimesse, all'equilibrio della bilancia dei pagamenti e di conseguenza a quello che è conosciuto come il primo boom economico dell'Italia unita[23]. Dall'altro lato, anche considerando gli effettivi e non trascurabili incrementi dell'apparato industriale e la modernizzazione del paese agli albori dell'età giolittiana, ciò che continua a convincere poco relativamente sia agli obiettivi di stimolo all'economia sia a quelli più puramente sociali e culturali del servizio ferroviario in Italia è il fatto che le tariffe, tanto per le merci quanto per i viaggiatori, erano contraddittoriamente troppo elevate rispetto al contesto: "The main problem – scrive Ville – of Italian railways was their high freight rates […]. The state regulated these rates and its right to a share in railway revenues encouraged it to set charges well in excess of marginal costs"[24]. Quanto alle tariffe viaggiatori, gli studi esistenti non forniscono analisi sistematiche ed esaustive dei prezzi dei biglietti rispetto alla capacità d'acquisto della popolazione o rispetto ad altri paesi d'Europa nello stesso periodo. Tuttavia una misura della loro proporzione la si può ricavare, per esempio, da quanto sottolineato da Stefano Maggi in questo passaggio: "Nel 1902, percorrere 50 km costava in terza classe 2,90 lire con il *diretto* e 2,65 lire con l'*omnibus*, mentre in seconda gli importi erano rispettivamente di 4,50 e 4,10 lire (6,40 e 5,80 in prima classe). La stessa distanza, prendendo ad esempio il caso del tram fra Iseo e Chiari, era percorsa con 1,40 lire in prima classe e con 0,95 lire in seconda"[25]. Non a caso nel 1905 Maggiorino Ferraris poteva lamentare, ancora sulle pagine della "Nuova Antologia", che "la grande massa della popolazione non si serve affatto delle ferrovie" e che "l'Italia ha sventuratamente il primato per l'elevatezza delle tariffe ferroviarie

[23] Fra il 1876 e il 1915 più di 13 milioni di italiani lasciarono il paese diretti più o meno equamente in parte in Europa, in parte nel continente americano. "Alla metà degli anni settanta dell'Ottocento si conteggiarono circa 100.000 partenze all'anno, con un aumento progressivo negli anni successivi fino ad arrivare alle 6-700.000 negli anni successivi al 1900, con un picco di oltre 800.000 nel 1913" (P. Audenino e M. Tirabassi, *Migrazioni italiane. Storia e storie dall'Ancien régime a oggi*, Milano, Bruno Mondadori, 2008, p. 24).
[24] P.S. Ville, *Transport*…, cit., p. 165.
[25] S. Maggi, *Le ferrovie*, cit., pp. 104-105.

nell'Europa continentale progredita"[26]. Per quale motivo dunque lo stato italiano aveva compiuto massicci sforzi economici per dotare il paese di un'infrastruttura i cui servizi venivano immessi sul mercato a un prezzo che il paese stesso non poteva permettersi di pagare? È difficile non riconoscere che una delle poche risposte possibili è l'interpretazione a cui è giunto Stefano Fenoaltea e non solo: troppo ghiotte erano le occasioni di speculazione sulle costruzioni ferroviarie e troppo utili agli equilibri parlamentari le relative manovre legate agli interessi di natura clientelare per pianificare una politica ferroviaria più equilibrata e di più ampio respiro[27]. Ciò nondimeno queste considerazioni non devono indurre a conclusioni affrettate o troppo nette: sebbene il ruolo della rete ferroviaria sul nostro territorio esercitasse una forza propulsiva per lo sviluppo economico inferiore a quella di altre nazioni europee, nondimeno essa fu portatrice di cambiamenti nella struttura degli investimenti e nei settori che si costituirono a valle e a monte del servizio e della produzione ferroviaria. Ma fu soprattutto il cambiamento culturale e sociale – per sua natura trasparente nelle analisi quantitative – che si accompagnò al passaggio delle locomotive a vapore nelle città e nelle campagne italiane che avviò importanti processi di sviluppo, intesi qui nel loro significato più ampio e profondo, che non possono essere ignorati nella valutazione complessiva del fenomeno ferroviario in Italia.

[26] M. Ferraris, *Come si viaggia in Italia e all'estero*, in "Nuova Antologia", XL, 1° gennaio 1905, cit. in S. Maggi, *Le ferrovie*, cit. p. 105.

[27] Del resto anche Andrea Giuntini scrive molto chiaramente che "la creazione delle infrastrutture di trasporto [in Italia] non è stata storicamente accompagnata da una considerazione complessiva". E aggiunge: "È mancata fondamentalmente qualunque capacità di programmazione e in ultima analisi ha prevalso la convinzione che le infrastrutture non fossero più che tanto in grado di influire sullo sviluppo economico in modo decisivo" (A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo*…, cit., pp. 555-556).
Dal canto suo l'ingegnere Ugo Baldini, esperto di trasporti, già nel primo decennio del Novecento aveva dichiarato: "Si sa che da noi vennero costruite molte linee elettorali, cioè che non corrispondono ai veri bisogni dei paesi attraversati. E ben poche sono le Nazioni civili, dove linee ferroviarie costate oltre mezzo milione al chilometro per costruirle rendono un paio di mila lire o poco più, di prodotto lordo" (U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie per trasporti industriali*, Milano, Hoepli, 1906, p. 218).

Le ferrovie secondarie e le tramvie extraurbane

Un discorso a parte meritano a questo punto le ferrovie secondarie e in particolar modo le tramvie, che in una certa letteratura sono state spesso rappresentate come il treno popolare per eccellenza e che presentavano in effetti, come si è appena visto, offerte tariffarie decisamente più abbordabili rispetto a quelle ferroviarie sui viaggi a breve percorrenza[28]. A differenza degli studi sulla rete ferroviaria principale, la storia delle ferrovie secondarie e delle tramvie urbane ed extraurbane è rimasta a lungo frequentata quasi esclusivamente da quella che Ville ha efficacemente definito la "scuola antiquaria", una scuola che, per usare le sue parole, "has concentrated upon the production of specific case studies without indicating their wider significance or employing rigorous social science techniques"[29]. Innumerevoli sono le pubblicazioni che celebrano la storia di altrettante linee locali, pubblicazioni che hanno l'indubbio merito di aver raccolto e spesso pubblicato nelle pagine variamente illustrate una vasta base documentaria (iconografica ma non solo) e di aver così supplito alla distrazione degli storici, non contribuendo però

[28] Celebre a questo proposito è il lavoro di Edmondo De Amicis ambientato sui tram torinesi, su "quella specie di carrozza democratica, dove tutte le classi continuamente si toccano e si confondono", e intitolato appunto *La carrozza di tutti*: "Era il primo gennaio del 1896. Salii la mattina sul tranvai del corso Vinzaglio, in via Roma. […] A metà di via Garibaldi vidi dentro un quadretto curioso. Stava seduta nel mezzo una contadina tarchiata, col fazzoletto in capo e un grosso involto di cenci sulle ginocchia; di fronte a lei una ragazza del popolo, col capo nudo e i capelli corti, un viso mal lavato di monella, vestita poveramente; e tutt'intorno signore e signorine elegantissime, infiorate e impennacchiate […]. Mi meravigliai di non aver mai badato, in tanti anni, ad alcuno di quei contrasti sociali che pure sono così frequenti in quei carrozzoni; nei quali soltanto, non essendovi separazioni di classi, può accadere che gente del popolo infimo si trovi per qualche tempo a contatto con gente della signoria" (E. De Amicis, *La carrozza di tutti*, Milano, Treves, 1899, pp. 1-2). In effetti, come ha notato Albano Marcarini "in molte città europee il tram elettrico è stato considerato il trasporto ideale per i ceti meno abbienti, operai soprattutto; veicolo di miglioramento sociale dei quartieri più degradati e poveri". Non per questo si può ignorare che, senza contraddizione, il tram ha costituito altresì un metodo "pratico per relegare le classi operaie ai margini delle città", commenta sempre lo stesso Marcarini, nonché per estendere caoticamente periferie urbane deserte di qualunque servizio se non quello, indispensabile, di trasporto pubblico (A. Marcarini, *Nascita e sviluppo delle linee tramviarie extraurbane in Lombardia, 1876-1918*, in "Storia Urbana", a. III, n. 7, 1979, p. 6).

[29] S.P. Ville, *Transport*…, cit., p. XI.

d'altro canto in alcun modo a una più vasta e approfondita riflessione sul ruolo sociale, politico ed economico di questo specifico modo di trasporto nella storia d'Italia[30].

Ciò nonostante, grazie a un paio di saggi relativamente recenti e grazie soprattutto ad alcuni solidi studi sulle reti tramviarie locali pubblicati su "Storia Urbana" a cavallo fra gli anni Settanta e Ottanta, è oggi possibile delineare con un buon grado di approssimazione gli aspetti principali della storia delle ferrovie secondarie e delle tramvie extraurbane, sebbene resti impossibile tratteggiarne l'evoluzione quantitativa e qualitativa con indici come quelli impiegati per la rete ferroviaria principale[31]. La prima precisazione che occorre fare, tutt'altro che facile, è chiarire di che cosa si stia parlando quando si accenna a una "ferrovia secondaria" o a una "tramvia", e in realtà si tratta di un problema che non solo non ha facilitato il compito di chi, come gli storici, ha dovuto fare chiarezza a posteriori, ma che ha creato grande confusione e polemiche anche fra i protagonisti coevi agli eventi tanto in campo tecnico quanto in campo normativo. Del resto, a parte i casi di tramvie extraurbane a trazione animale[32], si trattava tecnologicamente di due sistemi pressoché identici, ossia di binari su cui viaggiava una locomotiva a vapore (che poi in

---

30 Davvero troppo numerose per essere citate con pretesa di esaustività, le pubblicazioni di questo genere sono ben rappresentate dalla monumentale opera di Francesco Ogliari sulla *Storia dei trasporti italiani*, collana uscita fra 1961 e il 1981 in 41 volumi che coprono tutti i territori italiani, comprese le colonie.

31 I saggi più recenti sono S. Maggi, *Infrastrutture e territorio. La costruzione di ferrovie secondarie e tramvie*, in M. Degl'Innocenti (a cura di), *La cultura delle riforme fra Otto e Novecento*, Roma-Bari-Manduria, Lacaita, 2003, pp. 373-397 e P. Battilani, *Limiti e vantaggi della mano pubblica: il trasporto collettivo in Italia in una prospettiva di lungo periodo*, in "Rivista di storia economica", a. XIV, n. 1, aprile 1998, pp. 3-34. Quest'ultimo lavoro, che presenta un alto livello di analisi e di interpretazione dell'andamento economico dei "trasporti collettivi metropolitani" in Italia su un arco temporale che va dalle prime aziende municipalizzate fino agli anni Sessanta del Novecento, è tuttavia soprattutto centrato sui trasporti urbani. Tra la fine degli anni Settanta e i primi anni Ottanta comparvero invece su "Storia urbana" i seguenti lavori sul tema delle tramvie extraurbane basati su ricerche primarie: A. Marcarini, *Nascita e sviluppo delle linee tramviarie extraurbane in Lombardia, 1876-1918*, in "Storia Urbana", a. III, n. 7, 1979, pp. 3-45 e Id., *L'edificazione, lo smantellamento e la sostituzione della rete tramviaria extraurbana in Lombardia*, in "Storia urbana", a. V, n. 17, 1981, pp. 49-80; F. Tommasetti, *Trasporti pubblici nella città e nel territorio di Firenze, 1860-1915*, in "Storia Urbana", a. III, n. 7, 1979, pp. 115-162; C. Negrello, *Lo sviluppo della rete tramviaria nella provincia di Vicenza, 1877-1911*, in "Storia urbana", a. V, n. 14, 1981, pp. 161-181; G. Bezzi, *La costruzione della rete tramviaria in provincia di Bologna, 1880-1900*, in "Storia urbana", a. V, n. 17, 1981, pp. 3-47.

32 "Il primo tram a cavalli urbano venne inaugurato nel 1872 a Torino e per i tronchi extraurbani nel 1876 tra Milano e Monza, mentre la diffusione delle tramvie a vapore fu avviata nel 1878 dalla Milano-Vaprio d'Adda e dalla Cuneo-Borgo San Dalmazzo. Alla fine del 1879 erano in esercizio nella penisola 29 linee lunghe complessivamente 515 km: su 17 linee, dette 'pirotramvie', usava la locomotiva, mentre le altre erano a cavalli" (S. Maggi, *Infrastrutture e territorio*…, cit., p. 385). Si consideri in ogni caso che per il trasporto extraurbano su rotaie la trazione animale venne rapidamente abbandonata, mentre sopravvisse in ambito urbano fino alla sua sostituzione con la trazione elettrica nei primi anni del Novecento.

alcuni casi evolverà in elettrica) che aveva al seguito un certo numero di vagoni passeggeri o merci. Non era un caso che nel dicembre del 1881 l'allora ministro dei lavori pubblici, Alfredo Baccarini, così si esprimesse nel merito della questione:

> Ormai l'amministrazione non sa più come difendersi contro l'improvvisazione di strade che non si sa se siano tramvie o vere ferrovie. Noi vediamo costruire, per iniziativa dei Comuni o delle Province, delle tramvie parallele a brevissima distanza dalle strade ferrate esistenti e l'autorità centrale non ha diritto d'impedire al municipio e alla provincia che stenda righe di ferro come stende ghiaia sopra il suolo. Da ciò è facile indurre quanto sarebbe opportuno che legislativamente fosse ormai stabilito quali sono le distanze a cui possono costruirsi queste *ferrovie mascherate*[33].

D'altra parte due anni prima l'onorevole Federico Gabelli, come riporta Claudia Negrello, aveva confessato che in venticinque anni "di attività professionale nelle ferrovie non era ancora riuscito a comprendere per quali ragioni una tramvia non fosse una ferrovia e viceversa, il che lo portava a concludere che il tramway altro non era che 'una ferrovia ordinaria sottratta alla legge sui lavori pubblici'"[34]. In effetti l'unica legge che per lungo tempo aveva regolato la costruzione delle strade ferrate in Italia, ossia la legge sulle opere pubbliche del 1865[35], non faceva cenno alcuno all'esistenza delle tramvie – né peraltro a quella delle ferrovie secondarie –, ma prevedeva unicamente una distinzione tra ferrovie pubbliche e ferrovie private. Fu soltanto con la "legge Baccarini", del luglio del 1879[36], che venne introdotto il concetto di ferrovie complementari, divise in quattro categorie di cui l'ultima era rappresentata, appunto, dalle ferrovie secondarie. Di queste tuttavia non si specificavano le caratteristiche tecniche, ma si diceva che "potevano essere costruite purché le Province e i Comuni interessati ne provassero l'utilità e si impegnassero nelle spese"[37]. In tale caos normativo, all'interno del quale era naturalmente facile ricavare gli spazi per esercitare quell'attitudine all'uso clientelare o speculativo delle opere infrastrutturali a cui si è fatto più volte cenno nel paragrafo precedente[38], si svi-

---

[33] Cit. in S. Maggi, *Infrastrutture e territorio*…, cit., p. 387. Corsivo nostro.
[34] C. Negrello, *Lo sviluppo della rete tramviaria*…, cit., p. 161.
[35] Legge 20 marzo 1865, n. 2248.
[36] Legge 29 luglio 1879, n. 5002.
[37] S. Maggi, *Infrastrutture e territorio*…, cit., p. 382.
[38] Le pressioni durante la discussione sulla legge 29 luglio 1979 furono tali, riporta Maggi, che "Agostino Depretis, temendo che l'intero progetto andasse perduto se non si accontentavano tutte le richieste locali, escogitò uno stratagemma, quello appunto di prevedere un certo numero di chilometri

luppò quella parte della rete di strade ferrate che non rientrava nel novero dei grandi collegamenti nazionali, ma che avrebbe dovuto colmare le lacune infrastrutturali delle zone non ancora toccate dal progresso ferroviario. Specialmente le tramvie, dunque, il cui nome non compariva in alcuna legge del parlamento, vennero autorizzate di volta in volta mediante singoli decreti regi, mentre dal canto suo il Ministero dei lavori pubblici, "oltre alla predisposizione di una serie di disegni di legge che mai raggiunsero la discussione parlamentare, si preoccupò soprattutto di emanare una lunga serie di circolari che prescrivevano particolari provvedimenti per la sicurezza delle cose e delle persone trasportate"[39], provvedimenti che, fra l'altro, contribuirono ad arginare il potenziale delle tramvie imponendo diverse limitazioni che rendevano nel complesso più oneroso l'esercizio[40]. Fu solo con la legge 27 dicembre 1896, n. 561, quando la rete tramviaria a vapore in Italia era già da un decennio la più estesa d'Europa[41], che le linee tramviarie trovarono una loro prima sistemazione normativa. In quell'occasione le tramvie vennero quindi finalmente e formalmente distinte dalle ferrovie, sulla base del principio per cui dovevano "avere la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna, in brevi tratti del percorso, qualche parziale deviazione"[42], mentre le ferrovie (quelle che in questo caso venivano definite "economiche") dovevano svolgere al contrario la maggior parte del proprio percorso su sede propria[43]. Nel 1906 venne invece finalmente promulgata una legge che faceva una distinzione leggermente più chiara, dopo un trentennio di dibattiti tecnici e parlamentari, tra ferrovie principali e ferrovie secondarie, a cui quelle "economiche" vennero accorpate. Principali erano quelle linee che risultavano di particolare importanza in base ai seguenti criteri: "L'estensione attraverso il Regno; l'entità di traffico; il congiungimento di centri notevoli di popolazione fra loro, ovvero con importanti porti marittimi, lacuali o fluviali; l'allacciamento a ferrovie estere;

---

di ferrovie non precisati a priori […], in modo da dare la speranza ai vari deputati di includere in questa quantità le loro linee" (*Ibidem*).

39 A. Marcarini, *Nascita e sviluppo delle linee tramviarie*…, cit., p. 15.

40 "Il tram a vapore Milano-Magenta, per esempio, aveva il macchinista, il fuochista, il capotreno e due conduttori, cioè più o meno lo stesso personale di un treno a lungo percorso; inoltre era presente un casellante a ogni intersezione stradale. […] La velocità massima consentita era di 20 km/h, aumentabili a 30 km/h se il tram era dotato di freno continuo" (S. Maggi, *Infrastrutture e territorio*…, cit., p. 389).

41 Nel 1886 l'Italia aveva una rete tramviaria a vapore che misurava 2.170 km di binari contro i 1.419 della Gran Bretagna e gli 843 della Germania. P. Hertner, *Municipalizzazione e capitale straniero nell'età giolittiana*, in A. Berselli, F. Della Peruta, A. Varni (a cura di), *La municipalizzazione in area padana. Storia ed esperienze a confronto*, Milano, FrancoAngeli, 1988, p. 59.

42 Legge 27 dicembre 1896, n. 561, art. 2.

43 A. Lupidi, *Le imprese tranviarie*, Torino, Utet, 1927, p. 5.

le considerazioni d'indole militare". Secondarie, recitava sempre la legge, erano "tutte le altre", che potevano anche essere impiantate su strade ordinarie, ma, diversamente dalle tramvie, occorreva che la sede fosse comunque debitamente separata da quella dedicata al normale carreggio tramite siepi, muretti, "stecconati" e così via[44].

Se a livello legislativo quindi la distinzione fra tramvie e ferrovie riguardava principalmente la sede su cui si svolgeva il servizio, pure esistevano altre differenze non tanto di natura tecnica (una ferrovia ad "esercizio economico"[45] – sistema a dire il vero non molto diffuso in Italia – era allora gestita sostanzialmente con lo stesso materiale rotabile di una tramvia, con la differenza che la prima aveva talvolta lo scartamento ridotto, mentre la seconda lo aveva normalmente ordinario), quanto di qualità del servizio offerto:

> Le tramvie hanno in massima parte obiettivi puramente locali, senza norme fisse ed estese come per le ferrovie, ma rimpiazzano col loro servizio le vetture ordinarie. Il tramways si arresta ad ogni richiesta del viaggiatore, non vi sono biglietti di trasporto per i quali si acquisti il diritto di transito, ma semplici contromarche per constatare il pagamento fatto al conduttore, del posto occupato, quando questo sia disponibile. Anche il servizio merci è molto semplificato rispetto a quello delle ferrovie, liberando così il mittente da ispezioni e pratiche noiose. Mancando quasi in Italia le ferrovie economiche di interesse locale, dobbiamo convenire che le tramvie sono qui ritenute come la vera espressione del trasporto e delle ferrovie a buon mercato[46].

Un altro contemporaneo così si esprimeva in merito alla qualità del servizio tramviario:

> La vicinanza ai paesi che per la maggior parte ne sono attraversati, la facilità di costruire diramazioni al servizio di opifici, il maggior numero delle fermate e delle corse, la stessa confidenza che gli abitanti prendono ai convogli incontrandoli sulle strade e vedendoli passare davanti alle loro case, l'assenza di formalità ed il conseguente risparmio di tempo

---

[44] Legge 30 giugno 1906, n. 272.

[45] Per esercizio economico si intendeva un servizio effettuato con materiale rotabile più leggero su linee a scarso traffico e che grazie alla riduzione dei costi, derivata anche da ristrutturazioni di carattere organizzativo, potesse essere immesso sul mercato a tariffe più basse: "L'ideale di un ben inteso servizio economico su una qualsiasi linea a scarso traffico – scriveva l'ingegnere Ugo Baldini nel 1906 – è di poter effettuare molti treni leggeri per i viaggiatori, e pochi pesanti per le merci" (U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 219).

[46] A. Galimberti, *Tramvie e ferrovie speciali*, Torino, Utet, 1907, cit. in A. Marcarini, *Nascita e sviluppo delle linee tramviarie*…, cit. p. 5.

nella consegna e nel ritiro delle merci, come nell'acquisto dei biglietti, tutto contribuisce a che il movimento locale si riversi totalmente sulle tramvie[47].

Le linee tramviarie extraurbane, nell'opinione di molti esperti dell'epoca sembravano dunque sostituire, grazie alla loro economia e "snellezza" di esercizio, il servizio economico che in altre aree d'Europa veniva attuato sulle stesse linee ferroviarie, principali o secondarie che fossero, assecondando così i traffici di natura locale e svolgendo una funzione potenzialmente attiva nella stimolazione alla mobilità di persone e di merci delle aree attraversate, funzione a cui le grandi reti ferroviarie avevano sostanzialmente abdicato a causa sia delle tariffe eccessivamente elevate sia di un servizio strutturato unicamente per unire fra loro i grandi centri urbani del paese, attraversando, senza modificarle se non nel paesaggio, le aree rurali e i loro abitati. Così come per la questione ferroviaria, tuttavia, anche per le tramvie si può dire che "di fronte all'impianto di linee collocate in coincidenza con aree in via di prima urbanizzazione e, quindi, di sicura redditività, si moltiplicarono linee del tutto prive di un reale bacino di utenza, sperdute su desolate strade di campagna e come tali destinate ad essere in breve tempo smantellate"[48]. Se questo era vero per il caso lombardo, studiato da Albano Marcarini, alla medesima conclusione è giunta anche Claudia Negrello nel suo saggio sulla provincia di Vicenza. Nella sua interpretazione, infatti, il programma di sviluppo tramviario di quell'area presentava un non trascurabile difetto di fondo: "L'inesistenza di una qualsiasi programmazione di sviluppo di questo trasporto che tenesse conto di quelli che oggi chiameremmo un reale bacino di utenza ed una effettiva domanda di trasporto"[49]. Anche per il caso tramviario, quindi, si potrebbe dire quanto Fenoaltea ha detto per la ferrovia, ossia che esisteva uno smaccato interesse più per la costruzione che per l'uso di queste infrastrutture, e l'interesse era naturalmente legato all'occasione speculativa della fase d'impianto. Il capitale straniero, nella fattispecie inglese e belga, fu il protagonista indiscusso della stagione del boom tramviario fra gli anni Ottanta e la fine del XIX secolo[50] e le società

[47] A. Vappiani, *La costruzione e l'esercizio delle tramvie*, Torino, Camilla e Bertolero, 1893, p. 163.
[48] A. Marcarini, *Nascita e sviluppo delle linee tramviarie*…, cit., p. 19.
[49] C. Negrello, *Lo sviluppo della rete tramviaria*…, cit., p. 173.
[50] Secondo Peter Hertner il capitale straniero nel 1886 controllava il 71% delle linee tranviarie (la percentuale è calcolata sulla lunghezza della rete) costruite in Italia nel decennio precedente: "Il 92% di questi investimenti provenivano dal Belgio, il rimanente, in parti quasi uguali, dalla Gran Bretagna e dalla Germania". Sebbene dopo questa data la percentuale del capitale straniero diminuisse progressivamente, pure mantenne una parte di primo piano nel settore: "Nel 1897 solo il 62% della rete

costituite *ad hoc* non esitarono a sfruttare ogni possibile occasione di profitto, finendo a volte per trascurare la funzione stessa del servizio o addirittura recedendo dal contratto di concessione prima di incappare in inevitabili perdite di esercizio. Così commentava un contemporaneo la situazione delle linee tramviarie del Lodigiano nel 1908:

> C'è voluto un pezzo che le autorità locali alle quali è segnato il preciso compito di tutelare gli interessi superiori si accorgessero che le tramvie a vapore delle Interprovinciali erano esercitate con metodi e con risultati semplicemente scandalosi e vergognosi e con l'unico intento di esercitare uno sfruttamento ignobile degli interessi del paese a pro di sordidi capitalisti, pressoché tutti stranieri, rappresentati da consigli d'amministrazione ancora più gretti e sordi ad ogni idea di progresso o di miglioramento civile. Materiale scadente e logoro, linee con armamenti deficienti e pericolosi, personale pagato con stipendi da fame, trascuranza di ogni più elementare previdenza di impianti: ecco le caratteristiche di questi esercizi tramviari[51].

D'altronde occorre precisare che quest'attitudine speculativa sulla fase d'impianto dei trasporti su rotaia non era appannaggio esclusivo dell'Italia. Lo studioso americano John Mc Kay, per esempio, ha rilevato nella sua opera sulla storia tramviaria come anche in Francia e in altre nazioni d'Europa gli imprenditori tendessero a gonfiare le previsioni di spesa sugli impianti in modo da ottenere più ampi margini di profitto grazie ai sussidi pubblici: "Perhaps more important in the initial considerations of the typical entrepreneur, who was often a general contractor, was the prospect of the normal inflated profits which he might derive from laying track and providing equipment"[52].
Pur quindi considerando debitamente tutti gli aspetti del problema relativo alla costruzione della rete ferroviaria secondaria e di quella tramviaria, non si può non notare che, indipendentemente da quale fosse stata la spinta ad agire da parte dei governi da un lato e del capitale privato dall'altro, queste reti di trasporto furono fondamentali per mirare all'obiettivo di estendere gli effetti della rivoluzione dei trasporti alle zone rurali del paese e ai circondari delle grandi città: negli anni Ottanta e Novanta dell'Ottocento non esistevano alternative valide alla strada ferrata per ottenere trasporti più veloci ed economi-

---

tramviaria italiana era controllata dal capitale straniero; la quota belga […] pur diminuendo restava dell'88%" (P. Hertner, *Municipalizzazione e capitale straniero*…, cit., pp. 59-60).
[51] A. Manfredini, "Monitore Tecnico", 30 aprile 1908, cit. in A. Marcarini, *Nascita e sviluppo delle linee tramviarie*…, cit., p. 19.
[52] J.P. McKay, *Tramways and trolley: the rise of urban mass transport in Europe*, New Jersey, Princeton University Press, 1976, pp. 20-21.

ci del tradizionale e millenario trasporto someggiato o a trazione animale, e le ferrovie secondarie, ma soprattutto le tramvie, permettevano di farlo a costi in ogni caso più contenuti rispetto a quelli di una linea ferroviaria vera e propria[53]. Nel 1887 le linee ferroviarie minori esercitate da compagnie private contavano 1.326 km di rete, mentre nel 1905 l'estensione complessiva era salita a 3.419 km (dei quali 2.061 erano a scartamento ordinario e 1.358 a scartamento ridotto) e, fra le varie funzioni, assolvevano anche alla stimolazione dei primi flussi turistici diretti verso le aree montane e collinari del paese[54]. Quanto alle tramvie extraurbane, nel 1904 erano attivi 3.087 km di binari[55], concentrati soprattutto attorno ai grandi centri urbani centrosettentrionali come Milano, Torino, Bologna: "All'inizio del Novecento – scrive Patrizia Battilani – il sistema tramviario svolgeva un ruolo di primo piano nella mobilità collettiva nelle aree del paese più densamente popolate"[56]. Anche secondo Stefano Maggi, effettivamente, le linee tramviarie svolsero la loro principale funzione nelle aree più ricche ed economicamente avanzate della penisola, aree caratterizzate "da un intenso interscambio tra centri vicini, nonché tra i paesi agricoli e le città sulle quali questi gravitavano" [57], favorendo inoltre i flussi pendolari fra le città industriali e il loro circondario o addirittura stimolando, grazie alla vantaggiosa offerta tariffaria, l'escursionismo "fuori porta" di una popolazione di ceto medio che non poteva avere accesso al privilegio del trasporto privato[58], allora ovviamente appannaggio esclusivo di una ristretta *élite*. Allo stesso tempo "le ferrovie secondarie, finanziate in misura preponderante dallo Stato, si estesero dalle zone più ricche a quelle marginali, fino a creare delle vere e proprie reti a scartamento ridotto in regioni povere come la Basilicata, la Calabria, la Sicilia e la Sardegna"[59]. Per tutte le ragioni fin

---

[53] Come ha notato Gabriele Bezzi considerando il caso bolognese, "le tramvie, correndo di massima su strade già esistenti, vengono ad incidere in misura molto minore delle ferrovie a sede propria sull'organizzazione dello spazio rurale, cioè lo coinvolgono in misura molto ridotta con espropri di proprietà private e loro eventuali alterazioni: questo comporta minori spese d'impianto e non intacca gli interessi agrari" (G. Bezzi, *La costruzione della rete tramviaria*…, cit., p. 15).

[54] S. Maggi, *Infrastrutture e territorio*…, cit., p. 379-380.

[55] P. Battilani, *Limiti e vantaggi della mano pubblica*…, cit., p. 15.

[56] *Ibidem*, p. 14.

[57] S. Maggi, *Infrastrutture e territorio*…, cit., p. 390.

[58] Scriveva per esempio Giovanni Verga nella novella *Il canarino del n. 15*, compresa nella raccolta di novelle d'ambientazione milanese *Per le vie* e pubblicata per la prima volta nel 1883: "Al san Giorgio, com'era tornato il bel tempo, la giornalista lì accanto ed altri vicini progettarono una gita in campagna. Il Carlini, che s'era fatto di casa, fu della partita anche lui. La sera scesero dal tramvai tutti brilli, e portando delle manciate di margheritine e di fiori di campo" (G. Verga, *Per le vie*, Milano, Treves, 1883, p. 61).

[59] *Ibidem*. Sul caso calabrese si veda F. Trapasso, *La rete ferroviaria a scartamento ridotto in Calabria dalla nascita ai primi anni di esercizio (1910-1936)*, in "Ricerche storiche", a. XXXVII, n. 3, pp. 627-643, non-

qui discusse e sotto la spinta di innumerevoli "comitati promotori" locali[60], queste reti di trasporto "economiche" crebbero a un ritmo galoppante durante l'ultimo ventennio del XIX secolo, quando in Italia cominciava a maturare quel cambiamento che sul lungo periodo avrebbe condotto il paese a far parte del ristretto circolo delle nazioni industrializzate. E a questo circolo, occorre specificarlo, non si poteva aspirare di appartenere se non dotandosi di un'efficiente e capillare rete di trasporto pubblico, sebbene caratterizzata dalle numerose contraddizioni che abbiamo rilevato e realizzata per certi versi in anticipo sull'effettiva dinamica della domanda di trasporto. L'imprevedibilità che spesso caratterizza i processi di innovazione tecnologica, fra l'altro, celava ancora agli occhi dei governi, a quelli degli esperti e della popolazione stessa che da lì a poco sarebbe stato maturo e pronto all'immissione sul mercato un modo di trasporto a dire il vero non del tutto nuovo, ma reso finalmente efficiente da una serie di innovazioni e che avrebbe consentito in breve tempo di ottenere ulteriori economie nei costi di impianto, adattandosi quindi anche meglio di tramvie e ferrovie secondarie all'esigenza di fornire mobilità alle aree meno densamente popolate del paese. Scriveva l'imprenditore viterbese Guido Ancillotti nel 1912:

> Non vi è quindi niente di più adatto che l'automobile per dare incremento al piccolo commercio, facilitare le comunicazioni con le ferrovie, portare il progresso, il benessere in tante nostre vallate secondarie, in tanti remoti paeselli di montagna, mettere in comunicazione una vallata coll'altra, una linea ferroviaria con altra parallela, ravvicinare la montagna alla pianura, i centri minori ai maggiori, la terra al mare, far conoscere al forestiero

ché C.G. Severino, *Ferrovia e territorio in Calabria: la "calabro-lucana" in rapporto alla città di Crotone (1910-1930)*, in "Storia Urbana", n. 43, 1988, pp. 165-187.

[60] Nei saggi citati si riscontrano numerose iniziative locali, spesso volute da industriali e altri membri della classe dirigente, per la sensibilizzazione della popolazione da un lato e per le pressioni sulle amministrazioni locali e sul governo dall'altro al fine di ottenere la realizzazione di ferrovie secondarie e tramvie. Scrive Claudia Negrello: "In genere era il sindaco di uno dei comuni interessati alla costruzione tramviaria che indiceva una riunione, invitando i più illustri rappresentanti del luogo: ad esempio gli industriali, quali probabili finanziatori, e, immancabilmente, un uomo politico che veniva nominato in quell'occasione presidente dell'assemblea" (C. Negrello, *Lo sviluppo della rete tramviaria*…, cit., p. 174). Inutile dire che, per il vicentino, il principale sponsor e animatore dei comitati locali era Alessandro Rossi, il quale fu anche autore, insieme ai figli, di alcune pubblicazioni sul tema (A. Rossi, *Studi di una ferrovia economica tra Vicenza-Thiene-Schio*, Padova, Prosperini, 1872; F.lli Rossi, *Progetto di una ferrovia economica fra Schio-Piovene-Arsiero*, Schio, Marin, 1880). Particolarmente esemplare è la composizione del "Comitato Promotore delle Tramvie a Vapore" di Bologna che, come ci ricorda Bezzi, era "presieduto dal conte Francesco Isolani, deputato al Parlamento, e formato da numerosi notabili bolognesi fra cui membri dei consigli comunale e provinciale di Bologna, altri tre parlamentari […] ed elementi legati alle banche locali […], che si trovavano concordi su questo progetto anche al di là di diversi schieramenti parlamentari" (G. Bezzi, *La costruzione della rete tramviaria*…, cit., p. 10).

tante nostre naturali bellezze, tanti tesori d'arte, tante reliquie della nostra gloriosa antichità[61].

[61] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici. Guida pratica*, Viterbo, 1912, p. 12.

Le strade prima dell'automobile: la rete viaria e i servizi postali

> I trasporti terrestri […] dispongono assai presto degli elementi che ne avrebbero consentito il perfezionamento. Del resto, qua e là, vediamo la velocità accelerarsi grazie alla costruzione di strade moderne, alle migliorie apportate alle vetture che trasportano merci o viaggiatori, all'istituzione di stazioni di posta. Eppure questi progressi si generalizzeranno solo intorno agli anni '30 del secolo XIX, ossia alla vigilia della rivoluzione compiuta dalle ferrovie. Solo allora i trasporti per strada si moltiplicano, si fanno regolari, si democratizzano, e solo allora il limite del possibile è raggiunto[62].

Il nostro studio ha preso le mosse dalla "rivoluzione compiuta dalle ferrovie" e dai suoi effetti sul territorio italiano. Per migliaia di anni tuttavia l'unica infrastruttura possibile per i trasporti terrestri è stata la strada (o la mulattiera, il sentiero) e l'unica energia disponibile per la trazione quella di origine animale. Il "limite del possibile" di cui parla Braudel doveva stare dentro questi confini. Fra i vari effetti per così dire indiretti che le ferrovie ebbero nei contesti all'interno dei quali vennero calate ci fu anche quello di dare impulso al miglioramento della rete stradale e di avviare un processo di democratizzazione della mobilità: tipico nella storia del cambiamento tecnico è il colpo di coda finale di una tecnologia appena prima di essere definitivamente o momentaneamente superata. Così è stato per la navigazione a vela con i velocissimi ed eleganti *clipper* prima di essere superata dal vapore; così è stato per le locomotive a vapore che, carenate e rese più efficienti e potenti da numerose innovazioni minori, raggiunsero velocità stupefacenti prima di essere sorpassate dai locomotori elettrici. La strada ebbe a lungo, come abbiamo detto, il monopolio dei trasporti terrestri, ma per quanti mutamenti e innovazioni potessero agire nel migliorarne le prestazioni, nessun aiuto da forze inanimate, come le correnti o i venti per la navigazione marittima, potevano intervenire a lenire la fatica degli animali e degli uomini. Quanto più lisci e diritti erano il fondo e il tracciato stradale, tanto meno

[62] F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, Vol. I, *Le strutture del quotidiano*, Torino, Einaudi, 1982, pp. XXV-XXVI.

onerosi e tanto più veloci risultavano i trasporti. Ma la grandissima parte delle strade fino a tutto il XVIII secolo non aveva nulla a che vedere, salvo le eccezioni delle rare vie lastricate, con quello che oggi possiamo immaginare pensando a una strada, per quanto malmessa, tortuosa o ripida[63]. Braudel si è servito di una efficace fonte iconografica per fornire al lettore un'idea di quali potessero essere le condizioni della circolazione terrestre ancora nel XVII secolo e, riferendosi ad alcune opere pittoriche di Jan Breughel, ha sottolineato come la strada fosse ben lontana dall'assomigliare a un "nastro" sul quale il traffico scorresse facilmente:

> In generale se ne discerne a stento il tracciato. Non lo si riconoscerebbe certamente a prima vista senza il movimento di chi se ne serve. E costoro sono in generale contadini a piedi, una fattoressa con i suoi panieri che va al mercato su una carretta, mentre un pedone tiene per la cavezza l'animale. Talvolta, naturalmente, si tratta di scalpitanti cavalieri, di una carrozza a tre cavalli, che hanno l'aria di tirare allegramente un'intera famiglia borghese. Ma nel quadro seguente le buche sono piene d'acqua, i cavalieri vi sguazzano dentro e le loro bestie vi sono immerse fino ai garretti, i carri avanzano a fatica, le ruote sprofondate nel fango. I pedoni, i pastori e i maiali si sono saggiamente rifugiati sul bordo erboso della strada[64].

Nel corso del XVIII e soprattutto del XIX secolo questo quadro cominciò a mutare progressivamente. Si diffusero le strade a pedaggio (*turnpikes roads*, come erano chiamate nella patria della rivoluzione industriale) e sistemi di manutenzione più efficienti, vennero elaborate tecniche di costruzione che rendevano meno onerosa e più funzionale la cura e la costruzione del manto stradale come il *telford* e il *macadam*[65], vennero migliorate

---

[63] Mario Morasso così riassumeva all'alba del XX secolo la situazione dei trasporti terrestri all'apparire della ferrovia: "Pedone, cavaliere e vettura erano rimasti dal nuovo ordegno [la locomotiva ferroviaria] enormemente distanziati e come sbalorditi dall'ammirazione avevano rinunciato alla lotta. Durante troppi secoli, per la mancanza di ogni nuovo concorrente, erano stati avvezzati a quell'andatura, che perciò era diventata quasi immutabile e ritenuta definitiva. L'uomo e il cavallo non avrebbero potuto sopportare uno sforzo maggiore, la vettura e la strada costruite in vista di quella determinata velocità non avrebbero potuto consentirne una più elevata" (M. Morasso, *La nuova arma (la macchina)*, Torino, Fratelli Bocca, 1905, p. 32).

[64] F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo*…, cit., p. 382.

[65] Quello che viene comunemente chiamato macadam è sostanzialmente una tecnica costruttiva ideata dall'ingegnere scozzese John Loudon McAdam intorno agli anni dieci dell'Ottocento con cui si realizzavano – e si realizzano tutt'ora – sia strati di fondazione sia pavimentazioni stradali e il cui principale vantaggio era quello di far defluire meglio l'acqua, uno dei più temibili nemici del manto stradale. Cfr. G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia dall'Unità a oggi. 1861-1987*, s.l., ANAS, 1987, p. 72; R.J. Forbes, *Le strade fino al 1900 circa*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. Singer, E.J. Holmyard,

e aumentate le stazioni di posta per il cambio dei cavalli e di queste e altre innovazioni beneficiò la velocità e la regolarità dei viaggi[66]. In Italia, nella prima metà dell'Ottocento si verificò una sensibile crescita della mobilità su strada, soprattutto nelle regioni settentrionali dove gli scambi commerciali e le attività economiche già conoscevano un ritmo simile a quello delle nazioni economicamente più sviluppate. Fu quindi grazie a questa crescita progressiva degli spostamenti che gli stati preunitari – seguendo sostanzialmente il modello francese – presero a impostare una politica dei lavori pubblici più moderna, costruendo ponti per attraversare i principali corsi d'acqua e migliorando il sistema stradale nel suo complesso[67]. Quando infine, negli anni successivi all'unità del paese, giunse a uno stadio sufficientemente maturo la rete ferroviaria che, come diceva Cattaneo, è "più *strada* di qualunque altra"[68], le vecchie strade di terra battuta o di ghiaia assunsero un ruolo nuovo, per così dire ancillare ma sempre di fondamentale importanza agli occhi della borghesia in ascesa del neonato stato unitario: la strada ferrata diveniva il modo di trasporto per eccellenza per i percorsi su lunghe distanze, mentre la vecchia strada sarebbe servita allo svolgimento dei traffici locali e al collegamento – indispensabile – con le reti ferroviarie: "Era dunque la viabilità minore – scrive Massimo Moraglio – quella verso cui andavano indirizzate le maggiori attenzioni, innanzitutto collegando con buone strade tutti i capoluoghi di mandamento, e, più in generale, i centri minori con le stazioni ferroviarie"[69]. Questo ruolo ausiliario della rete stradale nel sistema dei trasporti terrestri non determinava tuttavia una sua minore considerazione nella retorica delle politiche infrastrutturali postunitarie: la ferrovia restava il maggior veicolo di progresso, ma

---

A.R. Hall, T. I. Williams, vol. IV, t. II, *La rivoluzione industriale*, Torino, Bollati-Boringhieri, 1964. Per una descrizione sintetica dei metodi *telford* e *macadam* si veda A. Giuntini, *L'eredità preunitaria*, in G. Paoloni (a cura di), *Le poste in Italia. Alle origini del servizio pubblico. 1861-1889*, Roma-Bari, Laterza, 2005, p. 5.

66 Grazie alle nuove tecniche di costruzione e manutenzione della sovrastruttura stradale si ottennero notevoli incrementi di velocità: "In media le carrozze si muovevano a 4 km/h a metà Settecento, a 6,5 nel 1830 e a 9,5 nel 1848, mentre le vetture postali raggiungevano i 14/15 km/h" (S. Maggi, *Storia dei trasporti*…, cit., p. 72).

67 Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, cit., pp. 312-314.

68 Cattaneo, nel corso della celebre diatriba con l'ingegner Giovanni Milani attorno alla ferrovia da costruire fra Milano e Venezia, scriveva che la strada ferrata è "appunto più *strada* di qualunque altra, perché trasporta roba e gente con più rapidità, più certezza, più puntualità, più frequenza e con meno prezzo, meno molestia, meno lungaggini, meno guasto e meno pericolo di rapine, di scambi, di travasi e d'altre infedeltà d'ogni genere". Per questa via, proseguiva, "si mettono in movimento molte persone e innumerevoli cose che non si sarebbero mosse mai e che sarebbero rimaste senza attività e senza valore sepolte in un remoto angolo del paese" (C. Cattaneo e G. Milani, *Ferdinandea. Scritti sulla ferrovia da Venezia a Milano, 1836-1841*, Firenze, Giunti, 2001, p. 13).

69 M. Moraglio, *Strade e politica. Storia della viabilità nella provincia di Torino*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2003, p. 59.

al contempo cresceva la convinzione che i trasporti presi nel loro complesso costituissero il sistema cardiovascolare del corpo nazionale, e conseguentemente, restando nella consueta e perfino abusata metafora organicista, "i capillari" – le strade appunto – rimanevano al centro di intensi dibattiti e di crescenti attenzioni politiche. Scriveva per esempio Emilio Morpurgo, studioso di statistica, negli anni Ottanta del XIX secolo:

> Nulla più dei trasporti propriamente detti corrisponde, nel corpo sociale, alla circolazione vascolare dell'animale o della pianta. Vene ed arterie di un popolo sono le sue vie di comunicazione, le strade, i canali, le ferrovie, ecc. il suo sistema nervoso è la rete postale e telegrafica che serve di veicolo alla sua parola, al suo pensiero […]. Immobilizzate tutto questo ed ecco un popolo condotto in fin di vita![70]

Così invece nel 1876 la deputazione provinciale di Torino commentava le prospettive di estensione della rete stradale nel territorio di sua competenza e additava i limiti dello sviluppo locale:

> Come le arterie nel corpo umano mal potrebbero servire alla vita se le vene diffuse in ogni parte e anche nei più sottilissimi fili, non ne portassero il sangue ai punti più estremi, così le facili e sicure comunicazioni stradali della provincia, quando si dovessero arrestare a quei quattro estremi che la legge 20 marzo 1865 […] pone come criteri delle strade provinciali, resterebbero come opera monca di limitata utilità[71].

Non solo la ferrovia dunque, ma anche la strada doveva essere uno degli strumenti essenziali mediante cui intervenire sulle strutture sociali del paese e sulla sua educazione culturale e civica. Sempre agli inizi degli anni Ottanta l'ingegnere Camillo Carloni, in un saggio significativamente intitolato *Ragione e misura dello svolgimento della viabilità ordinaria in Italia richiesto dall'estensione della rete ferroviaria* scriveva:

> La costruzione delle vie comunali è un vero lavoro democratico in quanto che rende a tutti possibile l'usufruire delle risorse della civiltà. È per questa categoria di strade che la fattoria si unisce alla frazione, la frazione al comune, il comune alla città […]. Si possono decretare leggi obbligatorie per l'istruzione delle classi diseredate, ma si devono rendere

[70] E. Morpurgo, *La posta e la vita sociale*, in "Archivio di statistica", a. VII, 1882, pp. 191-192, cit. in S. Maggi, *Storia dei trasporti*…, cit., p. 233.
[71] M. Moraglio, *Strade e politica*…, cit., p. 66.

> ancora accessibili le scuole al piccolo valligiano che la bufera chiude spesso per settimane intere nel tugurio del natio villaggio; si possono allargare i diritti politici dei cittadini fino al suffragio universale, ma all'urna ci si deve poter accedere sempre ed in qualunque circostanza senza pericolo e senza gravi disturbi[72].

Emerge chiaramente da questo passaggio quale fosse l'attitudine alla mobilità della popolazione rurale dell'Italia postunitaria, impedita nei suoi movimenti nello spazio non solo da una struttura economica che stentava a decollare, offrendo quindi scarse attrattive che giustificassero gli spostamenti per fini diversi da quelli del pascolo o della semina e del raccolto, ma anche da veri e propri ostacoli fisici e geografici: fiumi e torrenti da guadare, colline e montagne da attraversare con mezzi e infrastrutture inadeguate. Il settore delle infrastrutture stradali era peraltro fra quelli che più evidenziavano il dualismo fra l'Italia settentrionale e il Mezzogiorno: da un lato le "comode" strade settentrionali, dall'altro i "tratturi" o le "trazzere" meridionali. Scrive a questo proposito Bortolotti: "Negli anni successivi all'Unità si scoprì l'arretratezza del Sud anche in fatto di infrastrutture. Intere province erano quasi inaccessibili (e furono quelle dove infuriò la guerra del brigantaggio): nella Calabria il 90 per cento dei comuni erano privi di carreggiabili, nell'Abruzzo il 79%"[73].

Tab. 3. Estensione e distribuzione della rete stradale in Italia nel 1870 (dati in km).

	Strade nazionali e provinciali	Strade comunali	**Totale**
Piemonte, Liguria e Lombardia	6.432	36.272	**42.704**
Italia centrale	8.916	31.554	**40.470**
Italia meridionale	5.573	9.239	**14.812**
Sardegna	1.160	1.325	**2.485**
Sicilia	2.133	1.512	**3.645**
Veneto e Roma	2.997	17.027	**20.024**
Totale	**27.211**	**96.929**	**124.140**

Fonte: *Annali dell'economia italiana*, Vol. 1, 1861-1870, Milano, Ipsoa, 1982, p. 177, cit. in G. Fumi, *Vie di comunicazione*..., cit., p. 131.

Come mostra la Tab. 3, riferita al 1870, la distribuzione delle strade nel neonato regno d'Italia era decisamente sfavorevole per quanto riguarda le province meridionali, dato

[72] C. Carloni, *Ragione e misura dello svolgimento della viabilità ordinaria in Italia richiesto dalle'estensione della rete ferroviaria,* Roma, Tip. Nazionale, 1882, cit. in G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia dall'Unità a oggi. 1861-1987*, s.l., ANAS, 1987, p. 13.
[73] L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*…, cit., p. 334.

che emerge più chiaramente e che viene confermato dal rapporto fra la dotazione di strade ferrate e quella di strade ordinarie nel 1880 (Tab. 4). Il cambiamento, occorre sottolinearlo, fu lento: né l'Italia giolittiana né l'Italia fascista erano sensibilmente più progredite sotto questo profilo. Delle modifiche e degli sviluppi naturalmente vi furono – e molti di questi saranno oggetto di approfondimento nelle prossime pagine – ma fino al secondo dopoguerra, e potremmo dire anche fino agli anni del cosiddetto miracolo economico, rimasero isolate geograficamente e quindi economicamente e culturalmente vaste aree del paese: le permanenze di alcuni elementari indici di arretratezza furono assai dure da scalzare.

Tab. 4. Lunghezza delle strade in Italia in rapporto alle linee ferroviarie in esercizio nelle diverse regioni nel 1880.

	ferrovie in esercizio (km)	vie ordinarie carreggiabili (km)	km di strade ordinarie per km di ferrovia
Piemonte	1.160	16.276	14,03
Liguria	361	979	2,71
Lombardia	1.060	18.280	17,25
Veneto	756	15.654	20,71
Emilia-Romagna	494	14.752	29,86
Toscana	903	12.676	14,04
Umbria	333	3.306	9,93
Marche	246	5.014	20,38
Lazio	335	2.861	8,54
Abruzzo-Molise	294	2.413	8,21
Campania	486	4.136	8,51
Puglia	613	6.295	10,27
Basilicata	193	1.235	6,40
Calabria	461	1.769	3,84
Sicilia	652	4.458	6,84
Sardegna	365	2.634	7,22
ITALIA	**7.552**	**112.738**	**14,93**

Fonte: G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia*..., cit., cit. in G. Fumi, *Vie di comunicazione*..., cit., p. 131.

Tornando alle strade dell'Ottocento, da risolvere non c'erano esclusivamente questioni tecniche, politiche e sociali, ma anche una questione genuinamente amministrativa, che fu esemplare peraltro della complessa e significativa relazione fra potere centrale e poteri

periferici nella storia dell'Italia unita[74]. Oltre alla legge sulle opere pubbliche del 1865 – già citata per il caso delle ferrovie e delle tramvie –, i governi liberali operarono nella regolamentazione e nella classificazione della rete stradale con una miriade di interventi più o meno incisivi, all'interno dei quali si possono distinguere tre leggi fondamentali: la prima del 1868, la seconda del 1881 e la terza del 1903[75]. La classificazione della rete stradale rimase sempre tripartita, in questo periodo, fra *nazionali*, *provinciali* e *comunali*[76], ma il denominatore comune a tutti questi interventi legislativi fu l'intenzione – oltreché di ampliare e di migliorare la rete nel suo complesso – di delegare agli organi periferici, e in modo particolare alle province, la questione stradale: diversamente dal modello francese e napoleonico di direzione accentrata delle opere infrastrutturali, lo stato italiano, ispirato a dire il vero più dalla scarsità di risorse finanziarie che da principi di politica amministrativa[77], improntò a un progressivo decentramento la gestione della rete stradale (mentre una sorte sostanzialmente contraria subivano, come abbiamo visto, le ferrovie, ritenute la più importante via di controllo del territorio): dei 14.000 km di strade gestite nel 1866 dallo stato, nel 1910 non ne restavano che 8.000, mentre la rete di competenza delle province era passata, nello stesso arco di tempo, da 10.000 a 40.000 km[78]. La legge 30 agosto 1868, "concernente la costruzione e sistemazione delle strade comunali", avrebbe dovuto servire nella fattispecie a rompere l'isolamento dei piccoli paesi con il resto della vita nazionale e a collegarli quindi con i centri maggiori da un lato e con la rete ferroviaria dall'altro. Sebbene fosse prevista la possibilità di intervenire in aiuto dei comuni con sussidi provinciali e statali che potevano coprire fino a un quarto della spesa totale, la situazione economica complessiva del paese e soprattutto le risorse finanziarie a disposizione delle amministrazioni pubbliche tutte non consentirono di raggiungere altro che risultati nel complesso assai modesti:

---

[74] Si veda a questo proposito il già citato studio di Massimo Moraglio sulle strade nella provincia di Torino (M. Moraglio, *Strade e politica*…, cit.), che getta luce specialmente sui continui rimbalzi fra le amministrazioni locali e lo stato nel finanziamento, nella costruzione e nella gestione della rete stradale. Per una visione ampia sui rapporti tra centro e periferia nella storia d'Italia si veda P. Aimo, *Stato e poteri locali in Italia. 1848-1995*, Roma, Carocci, 1998, nonché R. Romanelli, *Centralismo e autonomie*, in R. Romanelli (a cura di), *Storia dello Stato italiano. Dall'Unità a oggi*, Roma, Donzelli, 1995.

[75] Legge 30 agosto 1868, n. 4613; legge 23 luglio 1881, n. 333; legge 8 luglio 1903, n. 312.

[76] "Le prime erano le grandi linee di collegamento, le seconde i tracciati sovralocali e le terze quelle di interesse esclusivamente locale" (M. Moraglio, *Strade e politica*…, cit., p. 47).

[77] *Ibidem.*

[78] G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia*…, cit., pp. 85 e sgg.

> La legge sulle comunali obbligatorie – scrive Bortolotti – era stata un semi-fallimento, nonostante le pressioni esercitate dalla macchinosa organizzazione burocratica predisposta appositamente. Dal 1869 al 1904, solo 22.158 chilometri di queste strade erano stati realizzati: ben poco, se si pensa che nel '72 era stato calcolato che per raggiungere la Francia e l'Inghilterra si sarebbero dovuti costruire 257.000 chilometri, e per portare tutta l'Italia al livello lombardo, 121.000. A quella data invece l'intera rete stradale misurava 138.096 chilometri, di cui 6.655 di nazionali, 43.554 provinciali e 87.887 comunali[79].

Ha individuato bene Moraglio una semplice quanto salda e difficilmente aggirabile contraddizione che in questo periodo percorse la classe dirigente liberale (nazionale o locale che fosse) sul tema delle politiche infrastrutturali, quando sostiene che le *élites* politiche furono allora "strette tra l'auspicio progressista e borghese di conquista e attraversabilità del territorio, libertà di transito e di circolazione delle persone e delle merci, da una parte, e una drammatica mancanza di risorse, dall'altra"[80].

Su queste strade e dentro questo contesto politico ed economico quindi dovevano operare le ditte di trasporto. Non molto però è stato studiato del trasporto stradale prima e dopo l'avvento dell'automobile, e questo pare non essere un difetto della sola storiografia italiana. Lo storico inglese Theo Barker, recensendo un volume sulla storia dei servizi automobilistici in Inghilterra, ha scritto: "Road transport is a sadly neglected subject and those who have ventured to write about it have usually been more interested in the road themselves than in the traffic they carried"[81]. Il medesimo concetto è stato poi chiarito e ribadito in un importante saggio sul trasporto stradale scritto a quattro mani con Dorian Gerhold, in cui si legge: "Until recently the growth of Britain's road transport has been relatively neglected by historians. Even the attention it *did* receive was largely concentrated on turnpikes, road building and the improvement of road surfaces rather than upon what really mattered: the growing volume of traffic of various sorts which travelled along the roads"[82]. Ciò nonostante, per il caso italiano ci vengono in aiuto sia i già citati saggi di sintesi sulla storia delle infrastrutture e dei trasporti, in cui qualche accenno ai servizi di trasporto "preautomobilistici" viene fatto, sia in particolare un eccellente e

---

[79] L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*…, cit., pp. 339-340.
[80] M. Moraglio, *Strade e politica*…, cit., p. 58.
[81] T.C. Barker, *The history of British bus services by John Hibbs*, in"The Economic History Review", New Series, Vol. 22, No. 3 (Dec., 1969), pp. 579-580.
[82] T.C. Barker e D. Gerhold, *The rise and rise of road transport: 1700-1990*, Basingstoke, Macmillan, 1993, p. 11.

ormai classico lavoro di Giulio Guderzo sulle strade e sui servizi postali in Piemonte prima dell'Unità[83]. In tutti questi saggi purtroppo l'attenzione sul trasporto stradale si interrompe, o si attenua sensibilmente, dal momento in cui entra sulla scena una rete ferroviaria relativamente matura e diffusa, di modo che la gran parte delle informazioni a cui possiamo attingere riguardano soprattutto il periodo preunitario: anche in storiografia, e non solo in politica, le strade e tanto più i mezzi che le percorrevano sembrano esser stati messi in ombra dall'avvento della ferrovia[84]. Anche i bei volumi sulla storia delle poste in Italia diretti da Valerio Castronovo omettono di fare più di qualche accenno all'esistenza di "imprenditori di vetture periodiche"[85] a cui veniva affidato il trasporto degli effetti postali, e si concentrano tutti a descrivere altri sistemi di trasporto come la ferrovia o i trasporti marittimi, né un trattamento diverso è stato riservato al periodo successivo, quando alle carrozze si sostituirono gli autobus nella mansione di corriere postali[86]. Quello che si evince in termini generali dalla storiografia esistente è che l'Italia del XIX secolo – preunitaria e unitaria – era dotata di una rete di servizi di trasporto stradale di fatto non trascurabile, specialmente, seguendo la ben nota costante dualistica, nelle aree centrosettentrionali della penisola. Guderzo, sulla scorta di solide basi documentarie, descrive i servizi offerti dalle stazioni di posta nel Piemonte preunitario e la provenienza sociale – prevalentemente borghese – dei "mastri di posta", concessionari di un servizio pubblico autorizzato e protetto dallo stato e quindi considerabili a buon diritto, per quanto riguarda il nostro discorso, come i predecessori o i precursori, in un certo senso, dei concessionari di autolinee. Il cambio o il ristoro dei cavalli, il lavoro dei leggendari "postiglioni" (sostanzialmente i conducenti delle vetture), i lunghissimi tempi di percorrenza (quasi 18 ore da Torino a Milano; 19 o 20 ore da Milano a Genova, 25 ore da Genova a Torino e 22 ore da Genova a Lucca, ma sono tutti ordini di grandezza che potevano subire notevoli mutamenti a seconda delle stagioni e di altre variabili) aiutano a dipingere un quadro della mobilità stradale del primo Ottocento, completato dai prezzi del tutto inavvicinabili per la grandissima parte della popolazione. I costi di im-

[83] G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Torino, Museo nazionale del Risorgimento, 1961.
[84] Come hanno scritto Barker e Gerhold, "even when the steam railway appeared, it would be wrong to assume that horse-drawn transport for either passengers or goods was driven off the roads" (T.C. Barker e D. Gerhold, *The rise and rise of road transport*…, cit., p. 14).
[85] C. Badon, *La posta e la vita pubblica*, in G. Paoloni (a cura di), *Le poste in Italia*…, cit., p. 238.
[86] Si vedano in particolare i saggi contenuti in G. Paoloni (a cura di), *Le poste in Italia…,* cit., e in A. Giuntini e G. Paoloni (a cura di), *Le poste in Italia. Nell'età del decollo industriale. 1889-1918*, Roma-Bari, Laterza, 2005.

pianto e di gestione delle stazioni di posta[87], nonché gli innumerevoli imprevisti e contrattempi, al cui confronto qualunque ritardo o inefficienza di un moderno servizio di trasporto appare davvero come qualche cosa di poco conto, incidevano sensibilmente sulle tariffe che, dice Guderzo, si possono approssimare, ma consapevoli che sono "al netto di incidenti e casi diversi, addirittura previsti dalla legge, destinati ad accrescere spesso e notevolmente le nostre cifre", e prosegue: "Non parliamo di banditi, di albergatori disonesti e di altre calamità del genere, che pure esistevano ed erano anche inscritte nel preventivo del prudente viaggiatore dell'epoca"[88]. Non potevano infatti che essere "nobili piemontesi e lombardi" gli utenti del servizio, "diplomatici stranieri, grossi borghesi, pubblici funzionari dai nomi in gran parte noti"[89]. Ma il bacino di utenza dei servizi di trasporto stradale non era limitato ai viaggiatori per affari e senza dubbio delle stazioni di posta e dei loro servizi, ai più inaccessibili, dovettero necessariamente usufruire i viaggiatori del *Grand Tour*[90] così come i più moderni "turisti culturali" dell'età romantica che si spinsero fino a esplorare le aree più meridionali della penisola italiana[91]. Verso la metà dell'Ottocento, quando al viaggio di formazione del *Grand Tour* si stavano ormai sostituendo orizzonti più di svago e di evasione con mete come le città termali o

[87] "Ogni stazione di posta [doveva] tenere sempre pronti e 'in servizio' un certo numero di cavalli e di vetture, donde costi di mantenimento e manutenzione non indifferenti, e ancora tutte le corse a vuoto, di ritorno, di cavalli e postiglioni, e infine la enorme incidenza del servizio-postiglioni sul prezzo della corsa […]. Ovviamente gli alti prezzi tenevano lontano il grosso pubblico, e i costi dell'impresa si dovevano ripartire così su un numero limitato di viaggiatori" G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione*…, cit., pp. 149-150.

[88] G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione*…, cit., p. 147.

[89] *Ibidem*, p. 149. La percezione della ristretta *élite* che poteva concedersi il lusso di viaggiare in carrozza per affari o per svago da parte del popolo è ben rappresentata da un passaggio dei *Malavoglia* di Verga quando 'Ntoni, rientrato ad Aci Trezza dopo il servizio militare che l'aveva condotto sul continente, dice per bocca del narratore: "Mentre laggiù, dov'era stato lui, c'era della gente che andava sempre in carrozza, ecco quello che faceva. Gente appetto dei quali don Franco ed il segretario lavoravano come tanti asini a sporcar cartacce e a pestare l'acqua sporca nel mortaio. Almeno voleva sapere perché al mondo ci doveva essere della gente che se la gode senza far nulla, e nasce colla fortuna nei capelli, e degli altri che non hanno niente, e tirano la carretta coi denti per tutta la vita?" (G. Verga, *I Malavoglia*, Milano, Feltrinelli, 2004, pp. 224-225).

[90] Per un'interessante panoramica sull'Italia vista attraverso gli occhi dei cosiddetti "grandtouristi" si veda C. De Seta, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, in *Storia d'Italia*, Annali, Vol. V, Torino, Einaudi, 1982.

[91] "La scoperta del sud è guidata dall'emergere di tre nuove motivazioni di viaggio che si diffondono nel periodo romantico: l'amore per il paesaggio, l'interesse antropologico per un popolo considerato primitivo e infine la passione per l'archeologia e le città morte. […] A metà Ottocento, l'intera penisola si era ormai rivelata ai viaggiatori e anche la parte più meridionale era divenuta una meta importante: 'Senza la Sicilia non ci si può fare un'idea dell'Italia: qui è la chiave di tutto'" (P. Battilani, *Vacanze di pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001, pp. 181-182. La citazione finale è tratta J.W. Goethe, *Viaggio in Italia*, Milano, Rizzoli, 1987).

la montagna[92], già si tendeva, quando possibile, a usare le linee ferroviarie o i primi servizi di navigazione a vapore, che riducevano sensibilmente i tempi di percorrenza e aumentavano il confort del viaggio. Ciò nonostante, i percorsi tradizionali sulle strade ordinarie non potevano essere aggirati del tutto e per fare con i nuovi mezzi di trasporto la parte preponderante del tragitto si dovette attendere che le reti divenissero sufficientemente mature e capillari. Patrizia Battilani ha scritto a questo proposito:

> Sino al 1830-40, si viaggiò soprattutto a cavallo e per recarsi da Londra a Roma occorrevano 3-4 settimane, più o meno il tempo impiegato all'epoca dell'impero romano. I ricchi cercavano di viaggiare in modo più confortevole, ma non potevano ottenere una maggiore velocità, e chi voleva accorciare i tempi doveva scegliere i mezzi postali, affittando veicoli e cavalli nelle stazioni lungo il percorso. Utilizzare mezzi pubblici significava però accettare condizioni di viaggio veramente difficili. Ancora nel 1864 Cobbe si lamentava: "ho viaggiato a 4 miglia all'ora nel caldo e nella polvere […] e per di più con un intero contingente di viaggiatori italiani che ignoravano i principi fondamentali della pulizia"[93].

Il viaggio a cui si riferisce la scrittrice e intellettuale inglese Frances Power Cobbe nei suoi *Italics*[94] fu effettuato con ogni probabilità non usufruendo dei tradizionali servizi di posta, che si svolgevano con carrozze dotate di pochi posti per i viaggiatori, ma con le più moderne e capienti diligenze che, per quanto potenzialmente più veloci, erano anch'esse costrette a procedere lentamente sulle malmesse strade di cui, come abbiamo visto, molta parte della penisola era dotata. Furono in effetti proprio le diligenze e le imprese che ne gestivano l'esercizio a innescare, a partire dagli anni Venti e Trenta dell'Ottocento, quella che viene spesso descritta come una rivoluzione nelle tariffe e nei tempi di percorrenza, strade permettendo. Scrive Giuntini:

> L'innovazione più significativa in questa epoca fu costituita dall'avvento delle diligenze, rivoluzionarie non soltanto dal punto di vista della capienza, della robustezza e della velocità, ma anche in quanto capaci di sovvertire interamente il servizio postale. L'istituzione di servizi di vetture pubbliche sugli stessi itinerari delle corriere di posta, spesso grazie

[92] P. Battilani, *Vacanze di pochi vacanze di tutti*…, cit.
[93] *Ibidem*, p. 86.
[94] F.P. Cobbe, *Italics. Brief notes on politics, people, and places in Italy in 1864*, London, Trubner and Co., 1864.

all'iniziativa imprenditoriale degli stessi mastri di posta, ebbe il sicuro merito di incrementare notevolmente il traffico postale[95].

Grazie all'introduzione dei cosiddetti "velociferi" (termine probabilmente di importazione francese), aumentò la capienza e quindi l'offerta di trasporto complessiva, arrivando a far viaggiare "carrozzoni" capaci di trasportare addirittura trenta persone[96]. Contestualmente diminuirono i tempi di percorrenza, e il tutto avvenne senza aumentare eccessivamente il peso dei veicoli, consentendo quindi di trasportare un numero più elevato di viaggiatori e di merci leggere senza incrementare il numero dei cavalli: un sensibile aumento di efficienza e di produttività del servizio, insomma[97]. Queste e altre innovazioni di natura organizzativa consentirono un calo dei costi di esercizio e una parallela e proficua diminuzione delle tariffe medie – favorita anche dall'accrescersi della concorrenza fra i vari servizi[98] – che nel complesso calarono di circa il 25% dal 1835 al 1848[99]. Fu quindi il ceto medio, finora fortemente scoraggiato dall'avvalersi dei servizi di posta, a giovare del nuovo andamento tariffario e, come nota Guderzo, si trattava anche del ceto che più si muoveva "per ragioni connesse colla propria attività, dall'uno all'altro mercato, da una città all'altra, [ottenendo] in tal modo una preziosa infrastruttura per il progresso dei suoi affari"[100] e, aggiungiamo, contribuendo a innescare processi propulsivi per i tessuti economici locali. Benché relativo al solo contesto inglese, quanto hanno osservato Barker e Gerhold attorno al ruolo dei servizi di trasporto stradale per passeggeri può essere inteso come generalmente valido anche per altri paesi o aree geografiche economicamente sviluppate, quando sostengono che la loro importanza all'interno del più generale processo di sviluppo economico si declinava sostanzialmente attraverso tre funzioni:

---

95 A. Giuntini, *L'eredità preunitaria*…, cit., pp. 6-7.
96 G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione*…, cit., p. 147.
97 Anche in Gran Bretagna, come ricordano Barker e Gerhold, "improved roads made possible lighter vehicles, which therefore required less horse power", mentre l'aumento di velocità, non seguito da massici e paralleli aumenti delle tariffe, aprì un mercato in notevole espansione per i viaggi dei passeggeri (T.C. Barker e D. Gerhold, *The rise and rise of road transport*…, cit., p. 55.
98 Concorrenza non solo legale fra i vari concessionari autorizzati, ma, come si può facilmente immaginare, anche quella di numerosi "servizi abusivi", come li chiameranno un secolo più tardi i concessionari di autolinee: "Accanto ai servizi regolari, spesso in diretta concorrenza con questi, vengono fuori gli irregolari. […] I vetturali e noleggiatori di cavalli e vetture subiscono uno 'smisurato aumento' e '…servono a prezzi talmente modici, che si rovinano vicendevolmente'" (G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione*…, cit., pp. 159-160).
99 S. Maggi, *Storia dei trasporti*…, cit., p. 78.
100 G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione*…, cit., pp. 163-164.

> First, they carried small parcels such as samples, patterns and bundles of banknotes; secondly, from 1784 they carried the post, including market information, orders, invoices and newspapers; thirdly, they moved businessmen around the country, as they sought to widen their market or take personal control of deals formerly made at a distance through agents[101].

Lo sviluppo della rete ferroviaria nel Piemonte degli anni Cinquanta dell'Ottocento e nell'Italia degli anni Sessanta e Settanta non fu certamente senza conseguenze per i servizi di posta tradizionali né per le imprese concessionarie di servizi di trasporto con le diligenze. Mentre però i primi dovettero di fatto soccombere alla concorrenza ferroviaria e le stazioni di posta furono destinate a scomparire presto dal territorio nazionale, quelle che Guderzo chiama le "vetture pubbliche" – ossia le diligenze gestite sia dai mastri di posta sia da imprenditori esterni e indipendenti rispetto al tradizionale sistema postale[102] – conobbero una ricollocazione della propria posizione nel mercato e ricevettero al contempo un impulso non indifferente alla loro diffusione[103]. Scrive Guderzo:

> La capacità di resistenza erano, ovviamente, insite nella natura stessa di questo tipo di servizi, in grado di spostarsi senza troppa difficoltà da un percorso ad un altro, purché dotato di una buona strada e di… viaggiatori, almeno allo stato potenziale. E, del resto, l'apertura al traffico delle grandi linee ferroviarie rendeva non solo possibile ma indispensabile la presenza di servizi di vetture pubbliche, in funzione complementare, sulle linee afferenti, di breve e media lunghezza[104].

Allo stato attuale degli studi, purtroppo, di questi servizi di diligenza non molto è noto. Una delle imprese più famose del periodo preunitario e forse per dimensioni la prima del paese era quella fondata nel 1813 dal barone Giuseppe Maria Franchetti, che copriva con i propri servizi vaste aree dell'Italia settentrionale, mentre un'altra nota impresa era

---

101 T.C. Barker e D. Gerhold, *The rise and rise of road transport*…, cit., p. 60.
102 Nel Piemonte preunitario la più importante ditta di trasporti indipendente dalle stazioni di posta era la francese Bonafus, che gestiva una consistente rete di servizi di diligenza sia fra la Francia e il Piemonte sia interni allo stesso stato sabaudo (G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione*…, cit., p. 319).
103 "As their network developed, the railways captured more and more of the longer-distance passenger and freight traffic which would otherwise have gone by road; but in the process they also generated more short-distance road traffic" (T.C. Barker e D. Gerhold, *The rise and rise of road transport*…, cit., p. 65).
104 G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione*…, cit., p. 309.

quella piacentina di Luigi Orcesi, che "negli anni '50 operava negli stati di Parma e di Modena, nelle Legazioni e in Toscana, o quella di C. Gallo di Genova che dal 1838 collegava il genovesato con Lucca e la Toscana"[105]. Sebbene conoscere alcuni nomi e il raggio di azione delle ditte di trasporto sia naturalmente importante, poco si sa – escludendo ovviamente il territorio e l'arco temporale considerati nella ampiamente citata opera di Guderzo – su come effettivamente i servizi si svolgessero, a quali prezzi fossero offerti sul mercato e con quali modalità e tempi di percorrenza, né quale fosse il ruolo delle istituzioni nel loro sviluppo e così via, mentre ancora meno si sa dei servizi di trasporto merci, che sulle strade inglesi svolsero un ruolo tutt'altro che secondario, come hanno dimostrato gli studi di Barker e Gerhold[106], e che probabilmente giocarono una parte non meno rilevante nelle aree più avanzate della penisola italiana. Inutile dire che sarebbe davvero auspicabile che queste ricerche venissero affrontate in un futuro non lontano, giacché l'analisi del processo di formazione della società industriale non può prescindere dalla mobilità degli uomini e delle merci sul territorio e, mentre per la storia dell'industria ottocentesca non mancano contributi di pregio che ne ricostruiscano e ne interpretino le vicende, ancora troppo poco è stato fatto sui trasporti stradali nel medesimo periodo. Non dovevano forse Eugenio Cantoni o Alessandro Rossi avvalersi anch'essi in una certa misura di questi servizi – privati o pubblici – per spostarsi per affari, per ricevere comunicazioni e scambiare informazioni o fare affluire merci ai propri stabilimenti anche per strade ordinarie e non soltanto tramite le più economiche e veloci – ma non onnipresenti – strade ferrate?

Tornando invece alle strade ordinarie e alla loro regolamentazione e costruzione nel primo quarantennio postunitario, abbiamo detto che oltre alla legge del 1868, altri due fondamentali provvedimenti legislativi erano intervenuti nel tentativo di ampliare e migliorare quantitativamente e qualitativamente la rete stradale nel suo complesso. La legge 23 luglio 1881 aveva autorizzato un'ampia spesa "per la costruzione di nuove opere

---

105 L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, cit., p. 317.

106 Uno degli aspetti che emerge da questi studi è che i servizi di trasporto stradale delle merci presentavano alcuni vantaggi in genere non contemplati nella storiografia dei trasporti quando si sostiene che il modo più conveniente per far viaggiare le merci – prima della ferrovia – fossero i servizi di navigazione marittima o fluviale. Uno di questi vantaggi era per esempio la maggiore regolarità dei trasporti stradali, dovuta principalmente al fatto che i cavalli dovevano essere nutriti sempre e comunque, indipendentemente dal lavoro che avrebbero dovuto svolgere, ciò che evitava al gestore del servizio la preoccupazione di dover viaggiare a pieno carico e che al contrario incoraggiava a non interrompere la regolarità delle corse, dal momento che anche un solo pacco trasportato costituiva un'entrata, a fronte dell'uscita fissa e invariabile della manutenzione della forza motrice (T.C. Barker e D. Gerhold, *The rise and rise of road transport*…, cit., pp. 17-51).

straordinarie stradali e idrauliche", oltreché per un intervento su tutto il territorio nazionale finalizzato sia alla costruzione *ex novo* di strade sia "alla costruzione o ricostruzione di ponti, rettifiche e opere di arginatura"[107]. Vent'anni dopo invece, alla luce dei poco soddisfacenti risultati sopra esposti, si ridimensionavano sostanzialmente gli obiettivi e, anziché tentare di fornire una spinta generale alla costruzione e manutenzione delle strade nel loro complesso, con una legge del 1903 "si istituiva un sussidio, che fra Stato e provincia raggiungeva il 75 per cento della spesa, per i comuni che entro otto anni costruissero strade di accesso a stazioni ferroviarie, porti, ecc."[108]. Questa delimitazione degli obiettivi, che certo non rispondeva a un indirizzo nuovo dal momento che, come abbiamo visto, la funzione della strada ordinaria come alimentatrice delle rete ferroviaria era dominante e largamente diffusa in tutta le retorica borghese ottocentesca[109], pure rivelava la determinazione a favorire l'ingresso sulla scena stradale di un nuovo veicolo "a trazione meccanica senza guida di rotaie", questo sì destinato a soppiantare definitivamente, nel medio periodo, i servizi a trazione animale: *lo* a *la* automobile[110]. Tramite questo mezzo di trasporto innovativo, sebbene tecnologicamente ancora grezzo e suscettibile di notevoli miglioramenti, sembrava possibile implementare i servizi pubblici di tra-

---

[107] M. Moraglio, *Strade e politica*…, cit., p. 76.

[108] L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*…, cit., p. 340. La legge è quella dell'8 luglio 1903, n. 312, "Sussidio ai comuni per costruzione di strade d'accesso alle stazioni ferroviarie".

[109] Commentava per esempio l'editoriale del primo numero della rivista "Le strade" nel gennaio del 1898: "La vita delle ferrovie è interamente collegata alla buona conservazione delle strade, che vi traducono le merci e le persone, senza delle quali le spese di trasporto aumenterebbero a dismisura ed i vantaggi che si avrebbero colle une, verrebbero a perdersi colle altre" ("Le strade", a. I, n. 1, Torino, 1 gennaio 1898, cit. in Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*…, cit., p. 321).

[110] L'identità femminile l'automobile la conquistò solo col tempo e con l'abitudine. Nei primi decenni del secolo XX regnò un'indecisione probabilmente ereditata dalla Francia, dove fu necessario addirittura un Consiglio di stato per stabilirne la connotazione maschile. Anche in Italia, attraverso un dibattito svolto soprattutto sulle riviste specializzate, ci si interrogò a lungo su questo problema. Nel 1899, per esempio, su "L'automobile. Rivista della locomozione meccanica e industrie affini", J. Sportsman (pseudonimo del conte Cavazzoca dei Mazzanti) scriveva: "Molti usano il genere femminile, perché sottintendono il vocabolo vettura, e aggiungono che anche *locomotiva*, *locomobile*, *diligenza* ecc. sono dello stesso genere. È ciò giusto? Se è perché automobile finisce per "e", sappiamo benissimo che molti sono i vocaboli mascolini che terminano per questa stessa lettera. Non sarebbe più esatto dire *veicolo automobile*?" (cit. in S. Moscatelli, *Il veicolo della modernità*, in P. Rugafiori (a cura di) *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, Venezia, Marsilio, 1999, p. 87). La paternità della decisione finale circa il genere dell'automobile è spesso attribuita – un po' forzatamente a dire il vero – a Gabriele D'Annunzio che, nel 1926, rispondendo a una lettera di Giovanni Agnelli per ringraziarlo del dono di una Fiat 509, scriveva: **"**Mio caro Senatore, in questo momento ritorno dal mio campo di Desenzano, con la Sua macchina che mi sembra risolvere la questione del sesso già dibattuta. L'Automobile è femminile! Questa ha la grazia, la snellezza, la vivacità di una seduttrice; ha inoltre una virtù ignota alle donne: la perfetta obbedienza. Ma, per contro, delle donne ha la disinvolta levità nel superare ogni scabrezza"
(http://archiviostorico.corriere.it/2003/ottobre/27/Caro_Senatore_automobile_femminile__co_0_031027050.shtml, 25 marzo 2011).

sporto delle persone, delle merci e della posta e di connettere dunque non più un mezzo antiquato come il carro o la carrozza a trazione animale con uno moderno come il treno, ma due mezzi moderni fra loro: mettendo in comunicazione la gran parte dei comuni d'Italia con la rete ferroviaria tramite strade che consentissero all'automobile di dispiegare tutte le sue potenzialità, si sarebbe dunque eliminata o lenita la ormai quasi secolare strozzatura fra la lentezza e l'inadeguatezza dei trasporti stradali da un lato e le veloci locomotive a vapore dall'altro. Non è un caso che proprio nel 1901 venisse promulgato il primo regolamento sulla circolazione automobilistica del Regno d'Italia[111], in cui peraltro si ammetteva, per la prima volta in modo ufficiale e a livello nazionale, l'esercizio di quelle che da lì a qualche anno saranno comunemente conosciute come *autolinee*.

[111] R.D. 10 gennaio 1901, n. 28. Per una rassegna della legislazione in materia si veda S. Maggi, *La circolazione automobilistica in Italia: normative e istituzioni dall'Unità alla Repubblica*, in "Le carte e la storia", n. 2, 2002.

Il nome e l'immagine dell'automobile: la nascita dell'*automobilismo*.

Prima di addentrarsi nell'analisi degli anni in cui in Italia fece la sua comparsa la tecnologia automobilistica, è bene tentare di definire che cosa si intendesse allora – e che cosa intendiamo noi in questo studio – con il termine automobile. Mentre nel linguaggio quotidiano attuale l'automobile è, per antonomasia, il veicolo privato a quattro ruote, agli inizi del XX secolo *automobile* era ancora soltanto un aggettivo e, in quanto tale, di per sé piuttosto generico. *Automobile* poteva essere un veicolo o una vettura, un carro, un omnibus e così via: sostanzialmente, quei mezzi di trasporto a cui oggi si fa riferimento con il termine generico di autoveicoli e, secondo alcuni, automobili erano anche i motocicli:

> Chiamasi veicolo automobile o semplicemente *Automobile*, quello che automaticamente può trasferirsi da un luogo ad un altro a volontà del guidatore. – La locomotiva invece è un automobile speciale perché è guidato dalle rotaie e non può funzionar che su quelle. – il nome di automobile può applicarsi evidentemente a tutti gli apparati semoventi […].
> Gli automobili sono di tre specie:
> 1° Automobili di lusso.
> 2° Vetture omnibus per servizi di commercio.
> 3° Motocicli[112].

Il processo di sostantivazione fu lento e graduale, come spesso accade nelle trasformazioni linguistiche, e prima che l'automobile divenisse per tutti e definitivamente quella privata, si dovette attendere che questa specifica forma di trasporto conoscesse una diffusione significativa, il che non avvenne – in Italia – prima degli anni Sessanta del Novecento. Uniformandoci quindi in un certo senso al linguaggio delle nostre fonti, in queste pagine faremo un uso generico del termine automobile (sia nella forma aggettivale sia in quella sostantivata) e, se non diversamente specificato, con automobile si intenderà una

[112] G. Pedretti, *Manuale dell' automobilista e guida del meccanico conduttore d'automobili: trattato sulla costruzione dei veicoli semoventi, dedicato agli automobilisti italiani, agli amatori d'automobilismo in genere, agli inventori, ai dilettanti di meccanica ciclistica, ecc.*, Milano, Hoepli, 1899, pp. 11-12.

struttura tecnologica comune a tutti i principali mezzi stradali a propulsione meccanica, escludendo unicamente biciclette e motocicli: autocarro, autobus, automobile privata. Come avremo modo di vedere approfonditamente, la percezione dei contemporanei agli inizi del Novecento era di trovarsi di fronte a un'unica innovazione fondamentale, declinata in modi diversi, ognuno dei quali dotato di propri autonomi scopi e funzioni, ma tutti appartenenti a un'unica categoria. Ed è in questa chiave che a nostro avviso va correttamente interpretato l'emergere della tecnologia automobilistica all'inizio del Novecento. La novità, per dirla con il linguaggio dei primi e già citati interventi legislativi in materia, era il "veicolo meccanico semovente senza guida di rotaie". Se poi questo veicolo meccanico semovente fosse adibito al trasporto di merci dai luoghi di produzione a quelli di consumo, di pochi e facoltosi uomini in villeggiatura fra le molte "località climatiche" disseminate lungo la penisola o di decine di passeggeri dotati di biglietto fra i villaggi dell'Italia rurale, poco cambiava dal punto di vista strettamente tecnico: un motore relativamente piccolo e potente, almeno due assi dotati di due ruote gommate ciascuno e, infine, l'assenza di rotaie caratterizzavano la novità industriale destinata a rivelarsi tra le più potenti e dirompenti del secolo XX. Per un pioniere delle imprese di autoservizi come Guido Ancillotti, come abbiamo visto, non era necessario adoperare un termine più specifico di quello, semplice, di "automobile" per dire che era grazie a questa tecnologia che sarebbe diventato possibile "ravvicinare la montagna alla pianura, i centri minori ai maggiori, la terra al mare"[113]: i mezzi che egli – concessionario di autolinee – avrebbe utilizzato per gli scopi descritti erano quelli che oggi chiamiamo autobus, ma in quel contesto l'autore considerava sufficiente dire soltanto automobile, perché in quel termine erano racchiuse, nella percezione sua e dei suoi lettori, tutte le possibili versioni di quella specifica tecnologia di trasporto. L'ingegnere Ugo Baldini, esperto di trasporti, nel 1906 uscì con un saggio intitolato *Automobili stradali e ferroviarie per trasporti industriali*[114], in cui addirittura erano comprese quelle che oggi chiamiamo automotrici (le cosiddette *littorine*), ossia le vetture ferroviarie che contengono nello stesso vagone la motrice – appunto – e i posti per i passeggeri[115]. L'ingegnere e "Capitano d'Artiglieria"

113 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 12.
114 U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie per trasporti industriali. Descrizione dei principali tipi e mezzo di servirsene per impianti di pubblici e privati esercizi,* Milano, Hoepli, 1906.
115 Per un'analisi dell'evoluzione delle automotrici negli anni Venti e Trenta del Novecento e della relazione tecnologica che effettivamente esisteva fra esse e l'automobile si veda F. Berio, *L'innovazione tecnologica nella concorrenza fra strada e rotaia. L'evoluzione delle automotrici leggere in Italia e il ruolo di Alberto Laviosa*, in "Società e storia", n. 128, 2010, pp. 273-310.

Giovanni Hesse, dal canto suo, nel 1909 diede alle stampe un interessante volume intitolato *Automobilismo industriale*, in cui affrontava i vari aspetti tecnici ed economici relativi alla produzione automobilistica nelle sue varie declinazioni. Scriveva Hesse nelle pagine introduttive:

> La caratteristica dunque più saliente del nuovo periodo che anche per noi italiani si inizia nella storia dell'Automobilismo, va cercata nella democratizzazione dell'Automobile come mezzo di comunicazione e di trasporto. La storia dell'Automobilismo dimostrerà un giorno che l'Automobile era nato per seguire l'uomo nel suo contrastato divenire economico e sociale, per seguirlo fedelmente nella lenta emancipazione da un passato non ostile, ma per inevitabili necessità sentimentali e materiali, in contrasto un po' con le moderne audacie, ed un poco inceppatore[116].

E si consideri che per Hesse l'Automobile con la maiuscola tutto doveva essere tranne che il giocattolo privato di pochi individui facoltosi:

> L'Automobile non poteva ridursi nei *garages* patronali, lindo, splendido, ravvolto nella bella coperta stemmata, come un purosangue dai garretti vibranti ma dall'ansito affannoso, esso doveva ritornare nelle officine per respirarvi di nuovo quella atmosfera di fuoco e di energia che saprà rifare con la macchina anche l'ambiente in cui essa dovrà vivere[117].

Sono in effetti questi gli anni in cui sorse il composito e variegato movimento dell'*Automobilismo*. Un movimento da un lato sostanzialmente privo di manifesti ufficiali, di leader riconosciuti e di strutture gerarchiche chiare, ma che dall'altro si mostrava tutt'altro che sprovvisto di effettiva consistenza e incidenza e che era estremamente ricco di proclami (ma anche di approfondite indagini) provenienti dai più disparati ambiti della società: dalla politica all'ingegneria, dall'industria ai servizi fino ad arrivare, com'è noto, anche all'arte nelle sue varie declinazioni. Contemporanei sono gli studi dei pittori futuristi attorno al "dinamismo" dell'automobile (quelli di Giacomo Balla e di Luigi Russolo, per citare solo due dei nomi più noti); ovviamente contemporaneo è il proclama marinettiano dell'automobile che – dissacrando l'accademia – diventava "più bello della Vittoria di Samotracia". Ma sempre degli inizi del secolo sono anche i racconti del gior-

[116] G. Hesse, *Automobilismo industriale. Servizi pubblici*, Torino, S. Lattes e C., 1909, p. 4.
[117] *Ibidem*, p. 5.

nalista e scrittore Carlo Placci – affatto estraneo all'esperienza futurista – contenuti nella raccolta *In automobile*[118]:

> Alla fissità della volata pei binarii dritti – scriveva Placci nell'introduzione –, [è stata sostituita] la libertà della corsa per le strade storte. In fondo gli inventori e i perfezionatori dell'automobile ci hanno ridonato una parte della poesia perduta. È stato un ritorno all'antico con mezzi ultracontemporanei. È stato un rinascimento come qualsiasi altro. In pieno quattrocento, non si è cercato di tornare, coll'umanesimo, all'Ellade e a Roma, e in pieno ottocento, col preraffaellismo, al medioevo? Qualche cosa d'allora fuso con molte cose d'adesso, tale il precetto dei rinascimentisti. La vita dell'êra dei postiglioni mescolata alla velocità dei tempi nostri, tale la trovata dell'automobilismo….[119]

In questo passaggio è contenuta molto chiaramente l'intenzione di elevare la tecnologia automobilistica – superiore nell'ottica dello scrittore a quella ferroviaria[120] – a uno stadio più alto di quello della pura utilità economica e sociale, concetto invece caro ad altri militanti del movimento automobilistico come il citato Giovanni Hesse. Per Placci l'automobile – questa volta sì, l'accento era posto sull'auto privata – sembrava diventare addirittura uno strumento innovatore della fruizione estetica dell'orografia del territorio, del paesaggio, delle opere d'arte e delle bellezze architettoniche:

> L'automobile, permettendo in breve tempo di percorrere enormi distanze e di vedere un'infinità di cose attraenti – a mille metri d'altitudine all'ora del tramonto, e quando sorge il plenilunio già sulla spiaggia: stamani in mezzo ad un periodo architettonico completo, e sta sera in mezzo a un altro diversissimo: ora ricevendo sensazioni di sola natura, ora di sola arte – produce apprezzamenti in iscorcio, fisici e mentali, assolutamente novelli. Innanzitutto dà un senso quasi tattile della topografia di una regione, come se con la nostra stessa persona, volando terra terra, misurassimo, disegnassimo i suoi degradamenti, i suoi rialzi, la sua bella ossatura…. Inoltre, attraverso una prima confusione, dovuta a

118 C. Placci, *In automobile*, Milano, Treves, 1908.
119 *Ibidem*, pp. 6-7.
120 Fu infatti "un salto da giganti", secondo Placci, quello "compiuto tra il giorno della morte di Mr George Stephenson e quello della nascita di Monsieur Panhard, di Herr Mercedes e del signor Fiat" (*Ibidem*, p. 6). D'altra parte la rivalità tra ferrovia e automobile all'interno del sistema dei trasporti terrestri era in questi anni soltanto agli esordi e, come vedremo, era destinata a inasprirsi sensibilmente nei toni e nei fatti.

troppe impressioni succedentisi con estrema rapidità, si forma un inconscio catalogamento, una specie di sintesi analitica[121].

Erano indubbiamente la velocità e la libertà gli elementi che più colpivano l'immaginario collettivo di una società che, nel momento in cui era stata liberata dalla lentezza relativa della trazione animale, si era ritrovata ingabbiata – per così dire – nel vincolo di acciaio della via guidata la quale, oltre tutto, non poteva essere gestita se non in monopolio (o in oligopolio) dalle compagnie ferroviarie. L'automobile, invece, sembrava costituire un ponte fra il vincolo della ferrovia e la libertà della strada, come se la potenza e la velocità della tecnologia ferroviaria si unissero alla libertà di movimento dell'infrastruttura stradale che, se mantenuta ad adeguati livelli di efficienza, poteva essere frequentata dai più disparati mezzi di locomozione e che consentiva di penetrare più facilmente nei territori in cui la ferrovia non poteva avere accesso se non a costi tecnici ed economici elevatissimi. Mario Morasso, scrittore e intellettuale che per molti versi precorse la retorica marinettiana dell'esaltazione della macchina come veicolo di progresso civile, politico e culturale[122], già nel 1905 aveva scritto:

Ecco […] il carro di fuoco, le nuove Mercedes, Panhard, Mors, Gobron a novanta, a cento cavalli, la maggior somma di energia e di possibilità concentrata finora in un solo ordegno di locomozione libera, affidato alla mano dell'uomo, *lo strumento di velocità più celere e indipendente che mai sia stato forgiato finora*, di una tale velocità che oltrepassa nel futuro le nostre condizioni e il nostro tempo[123].

Nacquero negli stessi anni le riviste specializzate, veri e propri organi di stampa del movimento automobilistico. "L'Automobile. Rivista della locomozione", organo ufficiale

[121] *Ibidem*, pp. 18-19.
[122] In effetti è proprio di Morasso, prima che di Marinetti, il celebre e già citato paragone fra l'automobile e la Nike di Samotracia, ma in questo caso non si osava giungere all'affermazione che uno fosse migliore dell'altro, bensì che, simbolicamente, l'antica scultura marmorea e la moderna macchina d'acciaio si equivalevano nell'efficacia della rappresentazione del movimento e della velocità: "Fu detto per l'alata e decapitata Vittoria di Samotracia, troneggiante in cima allo scalone del Louvre, che ha nelle pieghe della sua veste racchiuso il vento, e che nell'atteggiamento della sua persona rivela l'impeto della corsa facile e gioconda; orbene, e non è irriverente il paragone, anche il ferreo mostro quando scuote o scalpita per il battito concitato del motore offre nello stesso modo una magnifica rivelazione di forza virtuale e dimostra palesemente la folle velocità di cui è capace" (M. Morasso, *La nuova arma (la macchina)*, Torino, Fratelli Boca, 1905, p. 78).
[123] *Ibidem*, p. 79 (corsivo nostro).

del primo Automobile club d'Italia (fondato a Torino nel 1898 e a sua volta uno dei centri fondamentali del movimento automobilistico)[124], fu probabilmente la più precoce, ma nel volgere di pochi anni ne vennero fondate molte altre dedicate o all'automobile privata (da turismo o da corsa) o a quella industriale o a entrambe le versioni: "L'automobile", "Auto italiana", "L'auto industriale", "L'amico dell'automobilista", "L'auto d'Italia" sono solo alcuni dei titoli che uscivano nel primo decennio del Novecento. Anche e soprattutto sulle pagine di queste pubblicazioni periodiche la promozione del mezzo automobilistico avveniva attraverso l'esaltazione delle sue caratteristiche di velocità e di libertà, e il nuovo modo di trasporto veniva non a caso presentato come la "ferrovia dell'individualismo", grazie a cui l'automobilista è "libero di andare, di correre, di sfuggire per tutte le strade, dove il desiderio sospinge, ad ogni istante, senza dipendere da alcuno"[125]. L'uomo, insomma, grazie all'automobile si era definitivamente "affrancato da tutte le tirannie"[126]. Naturalmente, è bene ricordarlo, queste dichiarazioni altisonanti poco avevano a che fare con la realtà del momento considerando che in Italia, nel 1905, circolavano in totale appena 2.174 autoveicoli (da turismo e industriali)[127] e che, come vedremo meglio in seguito, la velocità non era la principale caratteristica da ricercare nell'automobile da lavoro, la cosiddetta automobile industriale, che era a sua volta certamente la prima forma di tecnologia automobilistica con cui la gran parte della popolazione venne in contatto, visto il consumo elitario dell'automobile privata da turismo o da corsa. Anche le automobili lente, tuttavia, erano più veloci del più veloce degli animali che l'uomo avesse utilizzato per il trasporto stradale fino a quel momento, ossia il cavallo, e soprattutto potevano mantenere inalterata una velocità ragguardevole su distanze sensibilmente più elevate. In ogni caso il tempio dove il grande pubblico poté assistere alla consacrazione, fra Otto e Novecento, della potenza e della velocità liberate dal motore a combustione interna, fu indubitabilmente quello delle corse, formidabile e per-

[124] L'Automobile Club di Torino fu la prima delle associazioni automobilistiche italiane, a cui seguirono in un breve arco di tempo altri gruppi analoghi nelle principali città dell'Italia settentrionale. Nel 1904 l'Automobile Club di Torino prese il nome di Unione Automobilistica Italiana, che si prefisse come scopo principale di "favorire lo sviluppo dell'automobilismo in Italia, di associare gli automobilisti e di organizzare soprattutto manifestazioni sportive". L'anno seguente un nuovo e pressoché definitivo cambio di nome sancì la nascita di un ente nazionale destinato a giungere, con ruoli via via più importanti, fino ai nostri giorni: l'Automobile Club d'Italia (S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, cit., p. 93).
[125] Rastignac, *Tutti in Auto*, in "L'Auto", 19 luglio 1905, cit. in S. Moscatelli, *Il veicolo della modernità*, cit., p.88.
[126] *Ibidem*.
[127] ANFIA, *Automobile in cifre*, Torino, Satiz, 1998, p. 200.

sistente veicolo di selezione tecnologica e di promozione industriale nella storia dei trasporti. Si leggeva su una pubblicazione del Touring Club Italiano, fondato nel 1894 come Touring Club Ciclistico e proprio nel 1900 ribattezzato con il nome più generico proprio per includere il turismo automobilistico fra i suoi scopi sociali[128]: "Le case […] che partecipano vittoriosamente a una gara sportiva […] profittano anche della pubblicità gratuita che i giornali sportivi e politici concedono loro nei resoconti della gara. Pubblicità che, appunto in grazia dell'apparente imparzialità […] ispira maggior fiducia nel pubblico e produce quindi più potente effetto"[129]. Con una corsa, la gara di Rainhill[130], era iniziata nel 1829 in Inghilterra la storia ferroviaria e con un'altra corsa, la Parigi-Bordeaux[131], si potrebbe dire che ebbe inizio nel 1895 in Francia l'era dell'*automobilismo* o, come voleva un contemporaneo, "l'età dell'automobile":

> Se agli storici dell'avvenire passerà un giorno per la mente di battezzare l'epoca che noi attraversiamo, essi non avranno ad esitare a lungo circa la scelta della designazione. La chiameranno "l'età dell'automobile" [132].

Sebbene quindi la compagine del movimento automobilistico fosse vasta e varia e sebbene dimostrasse una certa compattezza e coerenza di temi, nonché una notevole capacità di incidenza sul pubblico attraverso le riviste e le gare di velocità, pure occorre considerare che l'Italia dei primi del Novecento era un paese ancora estremamente lento nella sua attitudine alla mobilità e sostanzialmente agricolo nella sua struttura economica. Non la velocità e non la potenza meccanica erano i protagonisti di quella stagione: in un territorio ancora fortemente caratterizzato da un'economia di stampo fondamentalmente preindustriale, in cui lo scorrere del tempo era ancora scandito più dalle stagioni e

---

[128] Luigi Bertarelli, lo storico curatore delle prime guide turistiche d'Italia nonché fondatore dello stesso TCI, esordiva così in un articolo pubblicato sulla rivista mensile dell'associazione per giustificare il cambio del nome: "Un nuovo modo di trasporto sorge ora, che ha un grande avvenire: l'automobilismo. È giusto che il Touring vi dedichi parte della sua operosità" (G. Vota, *I sessant'anni del Touring Club Italiano.1894-1954*, Milano, Touring Club Italiano, 1954, p. 68). Il ruolo svolto dal TCI in numerosi campi correlati alla circolazione stradale (tra cui la manutenzione delle strade, i cartelli di segnalazione, la compilazione e diffusione delle prime carte stradali d'Italia nonché delle guide turistiche) fu senza dubbio fin dalla sua fondazione di cruciale importanza nell'agevolare e accompagnare il processo d'affermazione dei "veicoli automobili".

[129] M. Calò, *Lo sport e la pubblicità*, in TCI, *Fiat: Fabbrica Italiana Automobili Torino*, Milano, TCI, 1910/11, p. 480.

[130] P.L. Spaggiari, *Storia, economia e politica dei trasporti*, cit., p. 72.

[131] S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, cit., p. 93.

[132] S. Carpani, *L'automobile del pubblico*, in "La Stampa Sportiva", 14 ottobre 1906, cit. in S. Moscatelli, *Il veicolo della modernità*, cit., p. 101.

dal sole che dal calendario e dall'orologio, l'automobile e la sua formidabile velocità non potevano che compiere qualche incursione, certo di grande efficacia dal punto di vista della spettacolarità e della meraviglia che erano in grado di suscitare, ma senza modificare effettivamente in modo sensibile la percezione del tempo e dello spazio nella stragrande maggioranza della popolazione. Se per studiosi come Kern e Giddens nei decenni tra Otto e Novecento, grazie alla diffusione delle innovazioni della seconda rivoluzione industriale, si trasformò il modo di percepire ed esperire il tempo e le distanze; se giustamente essi fanno notare come la vita sociale e i rapporti umani potessero subire importanti mutamenti spazio-temporali in virtù della nuova velocità che pervadeva la vita moderna[133], pure bisogna guardarsi dai rischi di un troppo affrettato determinismo tecnologico: non possiamo non considerare, in sostanza, che le novità, quando sono ancora tali, hanno scarsa incidenza sulle abitudini di vita delle popolazioni. Possono destare stupore, interesse, stimolare riflessioni e dibattiti nelle *élites* economiche e intellettuali (a cui più rapidamente e più facilmente che al popolo è concesso di fare esperienza delle nuove tecnologie) e interferire quindi, modificandoli, sui contenuti della produzione culturale alta. Prima però che le novità tecnologiche abbiano un reale impatto sui contesti sociali in cui vengono calate, occorre attendere che la loro diffusione si possa considerare massiccia, ossia che almeno la metà o più della popolazione se ne sia appropriata, modificandole a sua volta attraverso un uso comune, continuo e quotidiano che tende a interferire sulle qualità della tecnologia stessa, progressivamente modellata proprio da quel contesto che la assorbe e che ne è a sua volta influenzato. E questo risultato, questo stadio di maturazione della tecnologia automobilistica – lo vedremo –, venne raggiunto in Italia con tempi estremamente più lenti rispetto ai paesi di prima industrializzazione. Nondimeno le novità, quando sono ancora tali, possono suscitare facili entusiasmi come divenire oggetto di critiche feroci e di tenaci movimenti di opposizione, e una sorte non diversa toccò all'automobile e all'automobilismo quando fecero il loro ingresso sulle strade delle città e delle campagne italiane:

> Da una parte [l'automobile] incarnò con successo e a livello di massa […] i valori di velocità e libertà, di dominio dello spazio, di proiezione meccanica del corpo. D'altra parte una simile conquista dello spazio avvenne in forma violenta e impunita a spese degli altri utenti dello spazio pubblico e privato. La reazione all'arrivo delle 'macchine' fu certamen-

[133] S. Kern, *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*, Bologna Il Mulino, 1988; A. Giddens, *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Bologna, Il Mulino, 1994.

> te un incontenibile entusiasmo per i successi della tecnica, ma anche un diffusissimo (e oggi dimenticato) rifiuto, al punto che l'automobilismo fu visto come attività riprovevole, brutale e intollerabile. Il semplice fatto che […] gli automobilisti fossero comunemente chiamati «i cavalieri della morte» dà il senso della rappresentazione sociale del fenomeno[134].

Così Massimo Moraglio ha inquadrato il fenomeno di opposizione all'automobile in un recente saggio sulla mobilità urbana a Torino, città certamente emblematica per la storia dell'automobilismo tanto dal punto di vista della produzione industriale quanto più generalmente come fenomeno culturale e sociale. Fra le fonti d'archivio e le fonti a stampa coeve, Moraglio rintraccia numerosi attestati della diffidenza riservata ai veicoli meccanici (prima che all'automobile, quest'atteggiamento era stato riservato ai "velocipedi"[135]) e fra queste sono estremamente significative alcune vignette satiriche pubblicate sul periodico locale "Il Pasquino", che non risparmiò forti critiche ai conducenti di automobili, se è vero che "raffigurava in una sua vignetta un pedofilo omicida stringere la mano al guidatore che nel 1907 aveva travolto e ucciso tre bimbi in via del Corso a Roma". Prosegue Moraglio: "Un'altra vignetta della stessa rivista (di orientamento borghese e anticlericale) raffigurava invece due *gentlemen* alla guida della loro vettura dire, dopo un incidente, con atteggiamento blasé: «Eh, quanto chiasso per un morto e pochi feriti!»". Ed è peraltro in un torinese d'adozione, Edmondo De Amicis, che troviamo una delle più note e più autorevoli testimonianze attorno alla paura e all'angoscia che segnarono l'ingresso dell'automobile – e più in generale dei veicoli meccanici – negli spazi urbani:

> La città, figlioli miei, non è più quella di un tempo […] Il peggio è che bisogna uscir di casa col testamento in tasca. Le nostre città non furono costrutte colla previsione del movimento enorme e rapidissimo che da ultimo vi s'è prodotto, e perciò alla doppia corrente della folla e delle cose, anche nelle strade più grandi, è affatto insufficiente lo spazio. Quindi un pericolo, un'apprensione continua di tutti; un perpetuo suonare di avvertimen-

---

134 M. Moraglio, *Lo spazio conteso. Nuovi e vecchi attori della mobilità urbana tra Otto e Novecento*, in P. Sereno (a cura di), *Torino. Reti e Trasporti*, Torino, ASCT, 2009, p. 179. Per alcuni importanti lavori sul tema della percezione dell'automobile negli spazi urbani e rurali in Europa e negli Stati Uniti all'inizio del Novecento si vedano: C. McShane**,** *Down the asphalt path. The automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 1994; P. Norton, *Fighting traffic. The dawn of the motor age in the American city*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2008; R.R. Kline, *Consumers in the country. Technology and social change in rural America*, Baltimore, Johns Hopkins university press, 2000; S. O'Connell, *The car and British society. Class, gender and motoring. 1896-1936*, Manchester, University press, 1998; C. Bertho Lavenir, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

135 M. Moraglio, *Lo spazio conteso*…, cit.

ti, di grida, che voglion dire: "Bada alla tua vita. Scappa che ti schiaccio. Scansati o sei morto"[136].

Furono poi le stesse corse automobilistiche che avevano contribuito così efficacemente al successo dell'immagine dell'automobile come mezzo per vincere gli ostacoli della natura che, quando non ebbero un lieto fine, contribuirono al contrario ad accendere gli animi e a scatenare quanto mai comprensibili reazioni di inquietudine e di paura[137]. La corsa che avrebbe dovuto svolgersi nel 1903 fra Parigi e Madrid, per esempio, dovette essere limitata alla tappa Parigi-Bordeaux per via di alcuni tragici incidenti mortali avvenuti nelle prime ore di gara. Scriveva a questo proposito Mario Morasso: "L'annuncio ha prodotto una forte impressione e veramente a prima vista, non ci si può sottrarre da un senso acuto di orrore di fronte allo spettacolo tragico di queste disgrazie mortali […]"[138]. Ma Morasso, che tutto era tranne che un nemico dell'automobile, si scagliava subito contro quelli che nello schieramento automobilistico erano allora diffusamente noti come "i misoneisti":

Si aggiunga a ciò l'antipatia di tutte le persone tranquille e consuetudinarie contro l'automobile, il fermento, il terrore che l'automobile in marcia lascia dietro di sé, la sorda ira di tutto il pubblico a piedi contro la macchina formidabile e veloce, le incitazioni degli umanitarî, dei pietosi, dei deboli contro le violente manifestazioni di energia, e facilmente si capirà l'altissima e generale protesta che si è elevata contro l'automobile e le corse[139].

Lo scrittore si soffermava poi a sottolineare come questi moti di indignazione e di sgomento collettivi non si sollevassero in alcun modo di fronte ad analoghi incidenti provo-

136 E. De Amicis, *La strada nuova e l'antica*, in "L'Illustrazione italiana", 20 marzo 1904, p. 222.

137 Nel settembre del 1905 il Corriere della Sera, che aveva organizzato una campagna contro le gare di velocità in automobile, ospitò l'autorevole e certo non sospetto intervento dell'allora presidente dell'Automobile club di Milano, Augusto Massoni, che così si esprimeva in merito: "L'automobile club di Milano, che è pure il più rigoglioso in Italia e certo uno dei più floridi rispetto all'estero, non ha mai indette corse di velocità e neppure ne ha appoggiato, perché ha ritenuto che fossero uno spreco di forze preziose non solo inutile, ma dannoso. Colle corse di velocità non si acquista un fautore di più all'automobilismo e se ne perdono molti, perché le famiglie serie e ponderate aborrono dagli eccessivi pericoli. Per le corse di velocità l'automobilismo incute piuttosto lo spavento ed un'emozione malsana che non l'amore di tale sport" (cit. in F. Paolini, *Storia sociale dell'automobile in Italia*, Roma, Carocci, 2007, p. 30).

138 M. Morasso, *La nuova arma*…, cit., p. 89.

139 *Ibidem*.

cati da più antichi mezzi di trasporto come le navi, la stessa ferrovia o le ancora più tradizionali vetture a cavalli:

> Un cavallo prende la mano, trascina la vettura a corsa pazza, schiaccia una donna, un ragazzo; pochi se ne preoccupano; un automobilista per schivare un ostacolo cagiona lo stesso danno, e all'indomani tutti i giornali pubblicano il telegramma del disastro, i contadini si armano di vanghe, la folla vuol linciare lo *chauffeur*[140].

Chi guarda al cambiamento tecnologico in una prospettiva storica sa, tuttavia, che la realtà è ben diversa e che ogni innovazione che abbia incrementato la velocità dei trasporti in modo radicale ha dovuto subire – prima o poi – la stessa sorte dell'automobile, fatte le debite differenze di contesto geografico e temporale. Innumerevoli e roventi erano state le polemiche attorno ai primi incidenti ferroviari[141], così come lo furono in seguito quelle legate ai più grandi disastri navali e aerei[142]. Ciò che l'automobile (e in un certo senso anche la bicicletta) aveva di diverso era che in virtù delle sue caratteristiche

---

[140] *Ibidem*, p. 90.

[141] Nel 1844, due anni dopo quella che è ricordata come la prima catastrofe ferroviaria, avvenuta sulla linea Parigi-Versailles nel 1842, l'*Ecyclopédie des chemins de fer et des machines à vapeur* dedicò un articolo di nove pagine alla voce incidente ("accident") in cui, come riporta Schivelbusch, sono contenute importanti riflessioni intorno al sorgere dell'incidente tecnologico, riflessioni che, pur nell'ambito di una pubblicazione tecnica come l'enciclopedia, non nascondono una certa inquietudine di fronte alla potenza distruttrice della tecnologia: "Tutto ciò che l'uomo crea con le proprie mani può subire un incidente. Per una sorta di potere equiparatore, gli incidenti diventano tanto più gravi quanto più le macchine si perfezionano […]. La forza del vapore che dischiude all'uomo strade prima sconosciute, sembra metterlo in una condizione in cui il termine di paragone forse più appropriato è la situazione di una persona che cammini sull'orlo di un burrone in cui può precipitarla anche il minimo passo falso. È una situazione analoga a quella che gli esperti di meccanica chiamano equilibrio labile, che può essere sconvolto per un motivo del tutto trascurabile" (W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 1988, p. 142). Sempre Schivelbusch riporta poi come sintomo del cambiamento scaturito dall'incidente tecnologico a livello culturale e sociale l'incremento degli studi medici intorno alle patologie di natura nervosa originate dall'incidente tecnico (*Ibidem*, pp. 145-184).

[142] Si pensi, per restare su due esempi emblematici, alla tragedia del Titanic (il noto transatlantico che affondò sulla rotta per New York a causa della collisione con un iceberg nell'aprile del 1912) e alla sua ripercussione sull'opinione pubblica da un lato, e al disastroso incidente del dirigibile Hindenburg (incendiatosi nel maggio del 1937 durante le manovre di ormeggio nella stazione aeronavale di Lakehurst, negli Stati Uniti), le cui conseguenze contribuirono in modo non trascurabile all'archiviazione prematura di una traiettoria tecnologica – quella del volo con mezzi più leggeri dell'aria – che in quel momento aveva appena conosciuto la sua prima fase di espansione. Sul fallimento della tecnologia dei dirigibili Zeppelin, a cui aggiunge per analogia il fallimento dei Concorde, Helmut Braun ha scritto: "The accidents both for the Zeppelin-technology and the Concorde-technology were obvious facts to terminate both the technologies. But since long time ago they both failed economically because they were not able to establish a network of routes and destinations in comparison to their relevant competing technology, the "normal", at every time technically and economically gradually improved airplane" (H. Braun, *Lighter-than-air vs. Heavier-than-air: How Can Network Effects Explain the Failure of Airship-Technology?*, in "The Journal of European Economic History", n. 2, 2009, pp. 369-391).

tecniche poteva entrare capillarmente anche all'interno di spazi – come quelli urbani – che fino ad allora erano rimasti riservati agli uomini e agli animali e in cui né la ferrovia (se non nella forma più leggera della tramvia, comunque vincolata nel suo percorso, ma che ciò nonostante non aveva mancato di suscitare a sua volta vasti timori nella popolazione urbana) né la nave a vapore né i dirigibili o gli aeroplani ebbero mai accesso[143]. Questa capacità di penetrazione dell'autoveicolo, che da un lato come vedremo costituiva uno dei suoi indiscutibili vantaggi competitivi rispetto agli altri modi di trasporto, dall'altro faceva sì che potessero essere violati e invasi spazi per millenni rimasti illibati e che quindi la veemenza della velocità e la brutalità del rombo del motore (allora davvero un frastuono rispetto ai moderni motori a combustione interna[144]) venissero – in un certo senso correttamente – percepite come potenzialmente più pericolose e rovinose, semplicemente perché più prossime. D'altra parte un atteggiamento che ricorda da vicino i toni più autoritari e bellicosi del futurismo – e che caratterizzò fin dagli esordi una parte non trascurabile del movimento degli automobilisti, non solo in Italia – giustificava e spiegava l'apprensione con cui una certa fetta della popolazione stava guardando all'avanzata dei nuovi mezzi meccanici e dei loro più strenui sostenitori[145]. Scriveva nel marzo del 1905 un articolista del settimanale "L'automobile":

---

143 Come ha scritto Moraglio, "gli oppositori alla bicicletta (e poi all'automobilismo) si ancoravano all'idea dominante di spazio urbano, lamentandone la sua violenta rottura a opera dei nuovi mezzi e perseguendo una maggiore severità regolamentare nella speranza (risultata poi vana) di regolare per controllare e *limitare* il fenomeno". E prosegue: "Ad esempio il consigliere Edoardo Roggeri affermava «essere indispensabile la targhetta numerata per segnalare coloro che fuggono dopo aver causato disgrazie ed infliggere la meritata pena, perché se è vero che i gentiluomini non cercano di eludere la responsabilità che in tali casi loro incombe, non è meno vero che i rompicolli sono privi di questi sentimenti e fuggono dileggiando gli agenti incapaci di raggiungerli. [...] La frequenza delle disgrazie rende necessarie discipline severe»" (M. Moraglio, *Lo spazio conteso*…, cit..).

144 Si pensi che i già rumorosi motori, obbligati in città per regolamento a installare "apparecchi atti ad evitare l'eccessivo rumore e le esalazioni moleste", fuori dalle città e in aperta campagna erano autorizzati a circolare a "scappamento libero", ossia senza marmitta (R.D. 29 luglio 1909, n. 710, titolo I, art. 1).

145 Kurt Möser – forse con qualche esagerazione, ma individuando e analizzando caratteristiche indubbiamente legate all'automobilismo – ha voluto interpretare l'emergere di tutta la cultura automobilistica dei primi del Novecento come la rappresentazione simbolica della (e la preparazione culturale e sociale alla) violenza meccanica collettiva che contraddistinse la prima guerra mondiale, sostenendo che l'aggressività è una caratteristica sostanzialmente insita nella tecnologia automobilistica stessa: "The dark side of motorisation is by no means limited to automobile subcultures. It was, and is, always possible to drive dangerously, to chase slower cars, to force others to swerve into a slower lane or 'cut them up' – in short, to act on the road in a socially unacceptable way. The aggressive components of today's car culture – 'road rage', reckless driving styles and dangerous youth races – are widely acknowledged. But they are commonly seen as aberrations from a peaceful norm, or as the exceptional behaviour of a few young and delinquent drivers. This view appeals to both critics and supporters of automobilism alike. The supporters can downplay any dangerous potential in motor cars, while critics can claim that aggressively used cars are in the wrong hands and it is the drivers

Tra vent'anni […] gli automobilisti cammineranno, senza dubbio, ordinariamente, anche nell'interno delle città con una rapidità doppia della attuale, e tanto meno vi sarà chi se ne darà pensiero in quanto la vecchia generazione dei pedoni ostinati e tardigradi, dei refrattari paurosi, dei politicanti imbecilli nati e vissuti prima della macchina, questa generazione di squilibrati tra il vecchio e il nuovo, sarà scomparsa e sostituita da una generazione nuova, già presta, che ha la consuetudine della macchina, la sapienza meccanica, l'amore per la forza e la velocità, generazione la quale farà le leggi e dirigerà le correnti dell'opinione pubblica in suo favore a seconda dei suoi gusti[146].

who have to be disciplined. By contrast, this article argues that *forms of collective automobile-based aggression are not aberrations from an ideal but an essential part of car culture*, part of its inherent attraction and therefore at least partly responsible for its extraordinarily successful long-term distribution and acceptance" (K. Möser, *The dark side of 'automobilism', 1900-30. Violence, war and the motor car*, in "The Journal of Transport History", 24/2, 2003, pp. 238-258, corsivo nostro).

[146] "L'automobile", 17 marzo 1905, cit. in F. Paolini, *Storia sociale dell'automobile*…, cit., p. 29.

La diffusione dell'automobile e i suoi campi d'impiego.

Sebbene l'età dell'automobile non avesse inizio prima degli anni a cavallo fra Otto e Novecento e benché sia fuor di dubbio che se un secolo dell'automobile esiste, questo non possa essere che il XX, in realtà il "veicolo meccanico semovente senza guida di rotaie" ha origini più antiche e, potremmo dire, sostanzialmente comuni a quelle della ferrovia. Riducendo la tecnica all'osso, la ferrovia si distingue dall'automobile esclusivamente per la via guidata: è un veicolo meccanico semovente *con* guida di rotaie. Quando nella seconda metà del XVIII secolo vennero perfezionati i primi convertitori in grado di trasformare il calore in lavoro utilizzando dapprima la pressione atmosferica e in seguito la forza espansiva del vapore, non sfuggì ai contemporanei che il movimento finalmente prodotto da forze inanimate poteva essere proficuamente impiegato per liberare gli uomini e gli animali dalla millenaria fatica dei trasporti. Come ha scritto David Landes, "non appena fu messo a punto il motore a vapore i ricercatori cercarono subito di sfruttarlo per la mobilità stradale: la prima automobile funzionante era un bestione enorme, creato nel 1769 da Nicolas-Joseph Cugnot e destinata a trainare i pezzi d'artiglieria pesante dell'esercito francese"[147]. Il triciclo a vapore di Cugnot era un mezzo ovviamente assai rudimentale e caratterizzato da numerosi difetti (tra cui la mancanza di un efficiente sistema frenante), ma soprattutto era estremamente lento, potendo viaggiare soltanto a circa 4 km/h: un'andatura sensibilmente inferiore rispetto a quella di una diligenza a cavalli[148]. Ma la novità dirompente degli esordi della cosiddetta rivoluzione industriale non era ancora la velocità, che come abbiamo visto divenne più tardi uno degli elementi che contribuì in modo determinante al successo economico e anche culturale sia della ferrovia sia dell'automobile, quanto la sostituzione dell'energia animale con una fonte di energia inanimata e apparentemente inesauribile[149]. E in effetti non deve

147 D. Landes, *Dinastie. Fortune e sfortune delle grandi aziende famigliari*, Milano, Garzanti, 2007, p. 142.
148 B. Jacomy e A. Martin, *Le chariot à feu de M. Cugnot*, Paris, Nathan/Musée National de Techniques, 1992.
149 Nel XVIII secolo "il numero e la varietà delle innovazioni furono tali, che è quasi impossibile farne l'elenco; ma tutti si possono riassumere in tre principî: la sostituzione delle macchine – rapide, re-

stupire il fatto che il motore a vapore, nei trasporti, venisse prima di tutto applicato a un mezzo stradale, fenomeno che si spiega con una dinamica piuttosto chiara di *path dependance* tecnologica[150]: fino a quel momento la strada era stata se non l'unica, certamente la principale infrastruttura di trasporto terrestre che l'uomo avesse conosciuto. Non solo uno dei più noti padri della ferrovia, Richard Trevithick, applicò inizialmente (tra il 1801 e il 1802 circa) la macchina a vapore a una carrozza stradale, ma nell'Inghilterra degli anni Venti e Trenta dell'Ottocento – ossia proprio negli anni in cui muovevano i primi passi le linee ferroviarie – vennero istituiti quelli che oggi chiameremmo dei servizi automobilistici pubblici gestiti con innovativi quanto ingombranti carrozzoni a vapore. Uno dei più noti imprenditori di questi pionieristici autoservizi a vapore fu Walter Hancock che, come afferma Ugo Baldini, "sfruttò su larga scala l'esercizio delle vetture automobili a vapore, per servizi pubblici regolarmente stabiliti". "Egli cominciò" continua Baldini "nel 1827 con una vettura a tre ruote; e nel 1831 impiantò vari servizi tra Londra e Strafford, Londra e Paddington, Greenwich e Brighton, Paddington e Hampstead ed altri"[151]. Hancock era stato allora imitato da un certo numero di imprenditori che avevano dato vita in Inghilterra ad altri servizi analoghi, ma prima gli imitatori e in seguito Hancock stesso dovettero cedere davanti all'inadeguatezza della tecnologia rispetto all'infrastruttura disponibile (troppo ingombranti erano queste colossali macchine rispetto alle strade dell'ottocento, che inoltre venivano gravemente danneggiate dai pesanti veicoli a vapore e dalle loro ruote metalliche) e all'efficace e dirompente concorrenza della ferrovia, sanciti peraltro da una serie di leggi del parlamento britannico che proibi-

---

golari, precise, infaticabili – all'abilità e alla fatica umane; la sostituzione di fonti inanimate di energia a quelle animali, in particolare l'introduzione di macchine per la conversione del calore in lavoro, che misero a disposizione dell'uomo una nuova e quasi illimitata provvista di energia; l'uso di nuove e assai più abbondanti materie prime, in particolare la sostituzione di sostanze minerali a quelle vegetali o animali. L'insieme di questi miglioramenti costituisce la Rivoluzione industriale" (D. Landes, *Prometeo liberato. La rivoluzione industriale in Europa dal 1750 a oggi*, Torino, Einaudi, 1969, p. 55).

[150] Ideato nell'ambito della storia naturale e della biologia, il concetto di *path dependence* è stato per la prima volta importato all'interno delle teorie economiche da Paul David nel suo noto lavoro *Clio and the economics of QWERTY*, in "American Economic Review", 75, n. 2, 1985 (edizione italiana: Id., *Comprendere l'economia del sistema QWERTY: la necessità della storia*, in W.N. Parker (a cura di), *Economia e storia*, Roma-Bari, Laterza, 1988). Toninelli ne riassume così il significato: "Un processo *path dependent* è quello il cui esito finale può essere influenzato in maniera determinante da eventi temporalmente remoti, anche di tipo casuale e non sistematico" (P. A. Toninelli, *Storia d'impresa*, Bologna, Il Mulino, 2006, p. 53).

[151] U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., pp. 4-6. Benché la storia di questi servizi automobilistici a vapore sia spesso citata, come nel nostro caso, quale esempio di uno dei primi impieghi commerciali dell'automobile, ad oggi non risulta che esistano seri studi a proposito, se non i datati lavori di Charles E. Lee (C.E. Lee, *Centenary of the London Motor Omnibus*, in *Transaction of The Newcomen Society*, vol. XIII, 1932 e Id., *Rise and decline of the steam-driven omnibus*, in *Transaction of The Newcomen Society*, vol. XXVII, 1949).

rono di fatto la circolazione stradale dei veicoli a vapore[152]. La ferrovia divenne allora il modo di trasporto terrestre per eccellenza: i difetti appena descritti della locomotiva stradale potevano essere sopportati e addirittura vanificati se essa fosse stata combinata con un'altra innovazione fondamentale dell'epoca, passata al vaglio di numerosi perfezionamenti prima di poter essere applicata con successo: le rotaie[153]. Oltre a essere estremamente resistenti al peso e all'usura, i binari assicuravano un bassissimo coefficiente di attrito tra le ruote e il piano di rotolamento, richiedendo dunque uno sforzo di trazione di gran lunga inferiore e rendendo decisamente più conveniente l'effettuazione di un trasporto su tale infrastruttura rispetto allo stesso carico trasportato su strada. Inoltre, sempre in virtù del minore attrito e grazie al vincolo di direzione imposto dai binari, la ferrovia consentiva di trasferire, con l'impiego di più rimorchi, quantità sensibilmente maggiori di merci e di persone a parità di potenza impiegata. In altri termini, se per efficienza si intende la quantità di lavoro per unità di energia e per produttività la quantità di prodotto per unità di tempo, la ferrovia era più efficiente e più produttiva:

> D'ora in poi i quattro requisiti della strada ideale, dal punto di vista della meccanica, si possono realizzare […]. La ferrovia li realizza per prima e nella maniera più radicale, grazie alla rotaia che è dura, liscia, piana e diritta come nessun'altra strada prima di essa[154].

---

[152] I *Locomotive Acts*, promulgati tra il 1861 e il 1865 e aboliti solo nel 1896, stabilirono che ogni macchina circolante sulle strade pubbliche inglesi avesse a bordo almeno tre guidatori e che fosse preceduta da un uomo a piedi che ne segnalava la presenza con una bandiera. Il limite massimo di velocità fu posto a 6 km/h in campagna e a 3 nelle zone popolate, una velocità di molto inferiore a quella delle diligenze a cavalli. Cfr. D. Landes, *Dinastie*…, cit., pp. 142-143. Ugo Baldini a questo proposito affermava: "È vero, sì, che tutti coloro danneggiati dalla nuova invenzione si coalizzarono coi misoneisti non meno numerosi, per colpirla ed abbatterla con leggi restrittive […]". Ma aggiungeva anche che individuare in tali leggi la ragione del fallimento dei trasporti meccanici stradali in quel periodo sarebbe stato fuorviante, in quanto sarebbe equivalso a "dare a grandi effetti, piccole cause". Cfr. U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie…, cit.*, p. 5. Una legislazione solo leggermente meno severa sulla circolazione delle locomotive e dei treni stradali venne approntata qualche anno più tardi anche dal Regno d'Italia con il R.D. 15 novembre 1868, n. 4697. Occorre comunque considerare che, sebbene non utilizzabili in servizio pubblico, questi veicoli continuarono a circolare sulle strade inglesi per il trasporto pesante di merci fino a Novecento inoltrato (T.C. Barker e D. Gerhold, *The rise and rise of road transport*…, p. 74).

[153] L'impiego di rotaie prima di legno e in seguito di metallo per trainare carrelli pesanti – sia con la trazione animale sia con macchine a vapore fisse – era già diffuso nell'Inghilterra della prima rivoluzione industriale. Ma adattamenti delle ruote dei carrelli, che vennero dotate di bordino metallico, e della rotaia stessa, costruita a "ventre di pesce", resero possibile la loro combinazione con la locomotiva. Cfr. L. Girard**,** *I trasporti*, in *Storia economica Cambridge,* Vol VI, *La rivoluzione industriale e i suoi sviluppi*, a cura di H.J. Habakkuk, e M. Postan, Torino, Einaudi, 1974, p. 244.

[154] W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, cit., p. 23.

Tuttavia la rete ferroviaria principale, quella locale e quella tramviaria non poterono strutturarsi ovunque con sufficiente capillarità e anche nei paesi più avanzati sotto il profilo delle infrastrutture di trasporto, più o meno ampie regioni rimasero scoperte da comunicazioni veloci ed economiche: la trazione animale sulle strade ordinarie finì allora per rappresentare quello che Thomas Hughes chiamerebbe un saliente avverso (*reverse salient*) nel sistema dei trasporti terrestri[155]. Fu dunque probabilmente per correggere questo squilibrio che, verso il volgere del XIX secolo, l'automobile stradale tornò a far parlare di sé e divenne oggetto di ampi e diffusi studi ed esperimenti nei principali paesi europei. Se la patria della ferrovia era stata l'Inghilterra, la culla dell'automobile fu invece l'Europa continentale, e nella fattispecie le nazioni più attive in questo settore furono inizialmente la Francia[156] e la Germania, dove nella seconda metà dell'Ottocento lavoravano alcuni inventori e imprenditori i cui nomi furono destinati a segnare la storia dell'automobile e della tecnologia in genere: il conte Jules-Albert De Dion e George Bouton per la Francia; Nicolaus Otto, Gottlieb Daimler e Karl Benz per la Germania, per fare solo alcuni dei nomi più noti e che certo non esauriscono il complesso e varie-

[155] In estrema sintesi e ricorrendo a una metafora militare, si può dire che un *saliente* costituisce una parte di un fronte che avanza, mentre i *salienti avversi* rappresentano quelle parti di un fronte che si attardano su posizioni più arretrate. Concependo la tecnologia come un sistema complesso costituito di innumerevoli parti tutte in qualche modo collegate fra loro in vista di un medesimo scopo (quello che Hughes chiama *Large Technological System*), quando inventori e imprenditori individuano un saliente avverso concentrano su di esso le proprie energie, lo elaborano in forma di uno o più *problemi critici* e, trovando a questi le soluzioni adeguate, tentano di riportare in equilibrio il sistema. Tendenzialmente, però, quello che prima era un saliente avverso di norma si trasforma esso stesso in un saliente, dando così vita a quella costante ricerca di un equilibrio se non impossibile, per lo meno improbabile che sta alla base della progressività e dell'irreversibilità dell'evoluzione tecnologica. Cfr. T.P. Hughes, *La dinamica del cambiamento tecnologico: salienti, problemi critici e rivoluzioni industriali*, in R. Giannetti e P.A. Toninelli (a cura di), *Innovazione, impresa e sviluppo economico*, Bologna, Il Mulino, 1991.

[156] La paternità francese dell'automobile era rimasta impressa chiaramente nel linguaggio automobilistico dei primi del novecento, in cui, per esempio, l'autista era per la gran parte dei paesi europei lo *chauffeur*. Come osservava un articolista dell'"Auto d'Italia" nel 1906, anche altri termini automobilistici largamente utilizzati in Italia erano di derivazione francese, come *châssis*, *allumage* e così via, mentre molti altri venivano sempre da oltralpe, ma più specificamente dal francese marittimo: *déraper*, che si dice dell'àncora quando non fa presa sul fondale; *panne*, che è una manovra che sostanzialmente consente di fermare l'abbrivo dell'imbarcazione, lasciando che scarrocci lentamente nel letto del vento e dando quindi modo all'equipaggio di occuparsi di altro che del governo della nave; lo *chauffeur*, poi, "prende dei passeggeri *a bordo*, fa il suo *carico* di benzina e *pilota* la macchina" (Cordelio, *L'automobile e il linguaggio*, in "L'Auto d'Italia" 14 gennaio 1906, cit. in S. Moscatelli, *Il veicolo della modernità*, cit., p. 96). Sull'evoluzione del lessico legato all'emergere della nuova tecnologia automobilistica a cavallo fra Otto e Novecento si veda l'interessante A. Fornero, *Gli automobili. Il lessico delle prime quattro-ruote tra Ottocento e Novecento*, Venezia, Marsilio, 1999. Quest'influenza marittima sulla tecnologia automobilistica non era tuttavia legata soltanto ai nomi, ma in certi casi anche alla sostanza: né la locomotiva né la bicicletta né la carrozza avevano organi di governo che assomigliassero all'odierno volante, il cui precedente tecnico più prossimo altro non era che la ruota del timone dei velieri e dei piroscafi.

gato panorama di coloro che contribuirono in quegli anni allo sviluppo della tecnologia automobilistica. Così Landes descrive coloritamente la situazione alla fine del XIX secolo:

> [In Inghilterra], il pazzo amore per i cavalli e il cocciuto attaccamento alla tradizione hanno imposto alla nazione più industrializzata d'Europa di rinunciare ad avere un'industria automobilistica propria fino all'inizio del XX secolo. Prima, i britannici che desideravano possedere un'auto dovevano importarla dall'estero, soprattutto dalla Francia. Nel frattempo la Germania aveva assunto una posizione di leadership nel settore con la Gasmotoren Fabrik Deutz di Nicolas Otto, nata nel 1872, dove lavorava anche Gottlieb Daimler. Nel 1876 i due pionieri brevettarono un nuovo motore a gas per veicoli a quattro ruote, soprannominato "Otto il silenzioso" […]. Con la registrazione del brevetto Otto e Daimler avevano cercato di assicurarsi l'esclusiva, ma quando la cosa finì in tribunale persero la causa: e così all'inizio del 1886 un altro costruttore di motori, Karl Benz (destinato a raggiungere la fama con la Mercedes) realizzò un grosso triciclo motorizzato che passò alla storia come la prima vera automobile a benzina[157].

Nacque dunque così, a grandissime linee, quello che potremmo definire il cuore della tecnologia automobilistica, ossia il motore a combustione interna a ciclo Otto alimentato a benzina, un complesso meccanico meglio conosciuto col nome – tecnicamente non preciso ma di uso largamente popolare – di motore a scoppio[158]. Con la messa a punto

---

[157] D. Landes, *Dinastie*…, cit, pp. 143-144.

[158] Anche in questo caso, come nella gran parte della storia del cambiamento tecnologico, è difficile – quanto inutile – attribuire una data di nascita e una paternità certe all'invenzione del motore a scoppio. Nathan Rosenberg a questo proposito ha scritto: "Per vari decenni, molti storici, e perfino storici dell'economia, hanno rivolto in modo preponderante la loro attenzione ad un particolare aspetto della questione del progresso tecnico: 'Chi è stato il primo?'. Essi hanno preso in considerazione le pretese di priorità da parte di differenti individui. […] Tali questioni di priorità, tuttavia, rivestono un'importanza secondaria per la storia del progresso tecnico" (N. Rosenberg, *Dentro la scatola nera. Tecnologia ed economia*, Bologna, Il Mulino, 1991, p. 40). D'altra parte lo stesso Marx, coerentemente col metodo del materialismo storico, aveva individuato con precisione, negli anni '60 dell'Ottocento, questa caratteristica dei processi inventivi: "Una storia critica della tecnologia dimostrerebbe, in genere, quanto piccola sia la parte di un singolo individuo in un'invenzione qualsiasi del secolo [XVIII]" (K. Marx, *Il capitale*, Roma, Editori Riuniti, 1974, libro I, p. 414). Qui tuttavia non si vuole sostenere che il singolo inventore e la sua invenzione non abbiano alcuna importanza, ma che questa importanza si manifesta soltanto nella misura in cui venga considerato un contesto composto da predecessori, contemporanei e successori. Anche la più estemporanea e casuale delle invenzioni, come quella del "porpora d'anilina" di William H. Perkin, avvenuta tra il 1855 e il 1856, sarebbe rimasta anonima e priva di conseguenze se non fossero esistite le condizioni per avviare una produzione industriale di coloranti sintetici, condizioni che allora erano presenti in virtù di numerose innovazioni precedenti, contemporanee e successive alla scoperta di Perkin (cfr. http://www.minerva.unito.it, *Storia della chi-*

di questo convertitore si inaugurava un innovativo, potente e pervasivo paradigma energetico, quello basato sul petrolio e sui suoi derivati. Ma in questo momento, certamente cruciale nella storia non solo dei trasporti ma della società industriale tutta, il panorama energetico era lungi dall'essere dominato dal nuovo modello petrolifero, che a lungo dovette confrontarsi con l'ormai più che secolare e persistente paradigma basato sul carbone fossile e sui motori a combustione esterna (le macchine a vapore)[159]. Inoltre, per quanto attiene più strettamente alla trazione meccanica, un'altra nuovissima e formidabile forma di energia era apparsa sulla scena proprio verso il volgere del XIX secolo: la corrente elettrica, che trasformata in movimento presentava alcuni indiscutibili vantaggi rispetto ai motori termici. Ecco quindi che quando l'ingegner Baldini si accinse a descrivere ai suoi lettori le automobili stradali "per trasporti industriali" disponibili sul mercato nei primi anni del Novecento, così le ordinò seguendo una classificazione "poco scientifica per vero, ma molto pratica"[160]:

1° Gruppo – Automobili a vapore

2° Gruppo – Automobili con motore a scoppio

3° Gruppo – Automobili elettriche, diviso in due sottogruppi:

a) Automobili elettriche con trasmissione dell'energia a distanza.

b) Automobili elettriche con accumulatori[161].

Questa tripartizione principale, che si limitava a una prima selezione che l'autore riteneva rispondere a criteri di efficienza, non esauriva affatto le possibili alternative delle fonti

---

mica, *Storia della chimicha industriale*, *Chimica organica e industria: onde lunghe (1850-1950)*, *L'industria dei coloranti di sintesi*, 2 febbraio 2011). Per una storia, non esaustiva ma certamente ben curata, della nascita dei motori a combustione interna si veda D.C. Field, *Motori a combustione interna*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams, vol. V, t. I, *L'età dell'acciaio*, Torino, Bollati-Boringhieri, 1965.

[159] A differenza di quanto si possa pensare, l'avvicendamento dei paradigmi energetici (concetto mutuato dai paradigmi scientifici di Thomas Khun, che tanta – e meritata – fortuna hanno avuto nell'ambito delle scienze sociali) non è avvenuto, storicamente, in brevi archi temporali, ma al contrario i nuovi paradigmi dalla data della loro prima "scoperta" hanno impiegato periodi di svariati decenni per imporsi sui precedenti, i quali a loro volta non sono stati sempre destinati a scomparire, ma talvolta soltanto a diminuire il loro peso relativo sul totale dell'energia erogata a livello internazionale. Come ha scritto Claudio Pavese, "nonostante l'intensa concorrenza di energia idroelettrica, petrolio e gas, il carbone rimase il combustibile principe fino al 1960 e fino al 1930 fu la prima fonte di energia meccanica". E prosegue: "Il carbone [fossile] superò il legno solo verso il 1880; il petrolio, nel 1930 ancor meno importante del legname, superò, in soli trentacinque anni, anche il fossile". Cfr. C. Pavese, *L'energia, le risorse, l'ambiente*, in P.A. Toninelli (a cura di), *Lo sviluppo economico moderno. Dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica*, Venezia, Marsilio, 2006, p. 133.

[160] U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 14

[161] *Ibidem*.

di energia presenti all'inizio del secolo per la trazione automobile, e non tutti erano della stessa identica opinione di Baldini. Quando, nel 1899, il dottor Garibaldi Pedretti diede alle stampe uno dei primi trattati italiani sull'automobile, con prefazione dell'allora giovane conte Roberto Biscaretti di Ruffia, presidente dell'Automobile Club d'Italia e longevo protagonista della storia dell'automobilismo, ricordava come alle automobili "entrate nel campo pratico [fossero] stati applicati dei motori diversi, cioè ad elettricità, ad aria compressa, a benzina, a petrolio, a vapore, ad aria calda ed a gas di acetilene" [162] e concludeva che, fra le varie possibilità, la scelta doveva indirizzarsi "fra il motore a benzina, a petrolio, a vapore ed a gas di acetilene"[163]. Pedretti quindi scartava la trazione elettrica e le altre forme di energia e indicava infine che la lotta si sarebbe consumata fra il motore a petrolio o a benzina e quello ad acetilene[164], che come si vede dalla scelta di Baldini, invece, già qualche anno dopo era stato definitivamente escluso dalle possibilità di sviluppo. All'alba del XX secolo quindi, come appare chiaro, non si manifestavano ancora segni inequivocabili che preannunciassero quella che in seguito sarebbe divenuta la schiacciante superiorità dell'automobile con motore a scoppio sulle altre alternative tecnologiche. Nel 1909, per esempio, Ugo Casalis, segretario dell'Associazione Italiana di Trasporti Automeccanici (AITA), consigliava ancora di utilizzare il "camion a vapore" per il trasporto di merci[165]. Detto che per le automobili da turismo – come si chiamavano all'epoca le auto private di medie dimensioni – e soprattutto per quelle da corsa era ormai pressoché certa l'adozione del motore a benzina, per quanto riguarda le automobili industriali era effettivamente contemplato il fatto che esse potessero essere azionate "da motori a vapore, da motori ad esplosione o da motori elettrici"[166]. La configurazione dell'automobile come la conosciamo oggi era allora ancora lontana dalla fase di maturità e le alternative tecnologiche, che come vedremo non riguardavano soltanto il motore, erano ancora tutte aperte. È perciò fondamentale soffermarsi su quali fossero queste al-

---

162 G. Pedretti, *Manuale dell' automobilista e guida del meccanico conduttore d'automobili*…, cit., pp. 6-7.

163 *Ibidem*, p. 8.

164 "Quando l'odierno motore per automobili potrà usare l'acetilene come idrocarburante invece del petrolio o della benzina, si potrà dire che in questa branca d'applicazione il motore a petrolio, ha perduto tutto l'orizzonte che ha dinnanzi, per lasciarlo al suo forte competitore, l'acetilene" (*Ibidem*, p. 27).

165 "Mentre per i trasporti passeggeri l'omnibus-automobile ha raggiunto ormai una notevole perfezione e tale da assicurare una regolarità ai servizi anche pesanti, per i trasporti merci la pratica non ha ancora assegnato in modo definitivo il tipo più adatto. In Inghilterra è oggi largamente adoperato il camion a vapore ed è questo il tipo che, a nostro giudizio, potrebbe essere vantaggiosamente impiegato anche in Italia per i trasporti merci su strade ordinarie" (U.C. Casalis, *Ferrovie e automobili*, in "Rivista dei trasporti", anno I, n. 1, pp. 14-16).

166 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 54.

ternative e, seppur sommariamente, su quali fossero i pregi e i difetti dell'una e dell'altra per i protagonisti dell'epoca – per i produttori e gli utenti di questa specifica tecnologia – per tentare se non di comprendere, almeno di descrivere in modo ragionato il meccanismo di selezione che ha infine espulso, per un periodo indefinito che certamente arriva fino ai giorni nostri, in modo totale il vapore e soltanto parzialmente l'elettricità dall'orizzonte della trazione automobilistica, particolarmente nei suoi impieghi commerciali e di servizio pubblico. A livello internazionale, il caso più studiato è quello della trazione elettrica con accumulatori, ossia delle traiettorie di sviluppo di questa specifica tecnologia e del suo sostanziale fallimento sul lungo periodo nella competizione col vittorioso (fino a oggi) motore a combustione interna nella gran parte degli impieghi automobilistici privati e industriali. Fra gli studi più aggiornati ci sono quelli di Gijs Mom e di Michael Brian Schiffer[167], che giungono a delineare percorsi di sviluppo sostanzialmente analoghi quando individuano nei primi anni del secolo la fine della prima fase di sperimentazione – avviata nella seconda metà degli anni Ottanta del secolo precedente – e l'inizio di una diffusione significativa, tanto in Europa quanto negli Stati Uniti, dei veicoli elettrici (*electric vehicles*) che erano ormai diventati tecnologicamente affidabili, puliti, silenziosi e in certe applicazioni – soprattutto urbane – anche convenienti sotto il profilo economico. Entrambi sottolineano come in alcuni ambiti siano in realtà sopravvissute applicazioni diffuse del motore elettrico come nel trasferimento di merci su brevi distanze all'interno di magazzini industriali o nei porti commerciali. La domanda a cui rimane assai arduo trovare una risposta tuttavia è perché, se è vero che era già allora considerabile come tecnologicamente maturo, il motore elettrico ad accumulatori non abbia

[167] G. Mom, *The electric vehicle: technology and expectations in the automobile age*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2004; M.B. Schiffer, *Taking Charge: The Electric Automobile in America*, Smithsonian Institution Press, Washington DC, 1994. Gli altri lavori principali sul tema sono i due volumi di Wakefield sugli aspetti più puramente tecnici delle auto elettriche (E.H. Wakefield, *History of the electric automobile: battery-only powered cars*, Warrendale, Pa., Society of Automotive Engineers, 1994 e Id., *History of the electric automobile: hybrid electric cars*, Warrendale, Pa., Society of Automotive Engineers, 1998), nonché D.A. Kirsch, *The electric vehicle and the burden of history*, New Brunswick, N.J.: Rutgers University Press, 2000. Lo stesso Kirsch ha collaborato con Mom a un saggio attorno allo sviluppo dei camion elettrici nei primi venticinque anni del Novecento negli Stati Uniti, in cui si conferma sostanzialmente quanto argomentato da noi in queste pagine per quanto riguarda il contesto italiano, ossia che nelle applicazioni industriali l'affermazione del motore a combustione interna fu più incerta e più lenta rispetto a quanto avvenne nel campo della motorizzazione privata: "Although internal combustion had emerged as the leading technology in the passenger car market by 1905, the market for commercial vehicles was much slower to adopt a single technological standard. Private firms in urban areas did gradually accept the passing of the horse, tentatively at first but with growing enthusiasm, and many chose electric trucks to replace their fleets of horse-drawn vehicles" (G. Mom e D.A. Kirsch, *Technologies in Tension: Horses, Electric Trucks, and the Motorization of American Cities,1900-1925*, in "Technology and Culture", Vol. 42, No. 3 (luglio, 2001), pp. 489-518).

conosciuto alcun significativo successo in campi più ampi e visibili di quelli appena ricordati. Eppure sembra ormai chiaro e acquisito – e in gran parte storiograficamente condiviso grazie alle ricerche più recenti – che i presupposti puramente tecnici ed economici per la sua affermazione erano già tutti presenti all'alba del XX secolo. Nel 1905, per esempio, fra le pagine del "Monitore tecnico" era apparsa questa significativa osservazione:

> E le vetture elettriche? Per quanto improbi siano gli sforzi di industriali coraggiosi e di buona volontà, per generalizzarne l'impiego, tale specie di forza motrice che ancora deve essere applicata per mezzo di comuni accumulatori, purtroppo poco rispondenti all'ufficio loro, non può estendere l'impiego che a vetture dedicate a servizi privati o pubblici sempre circoscritti entro i confini di una città, come vetture da nolo, carrozze per professionisti e commercianti, omnibus da alberghi o tutt'al più come corriere fra paesi non molto distanti […]. La loro silenziosità, l'uniformità della loro marcia soddisferebbe il *desideratum* di chi deve far continuamente uso di vetture pubbliche[168].

Benché si evidenziassero effettivamente i limiti strutturali – in gran parte rimasti inalterati fino ai giorni nostri – relativi alla capacità di accumulazione dell'energia e della relativa scarsa autonomia delle batterie, pure sembravano già chiari ai contemporanei alcuni dei vantaggi principali di questo motore: la *silenziosità* e *l'uniformità della marcia*, contro gli evidentemente rumorosi motori a vapore e a combustione interna, che oltretutto erano caratterizzati dalle emissioni degli scarti della combustione del carbone o dei derivati del petrolio che li rendevano decisamente inadatti soprattutto all'uso urbano, ossia proprio a quella sfera in cui avrebbero potuto eccellere i veicoli elettrici. Inoltre il motore a combustione interna, a differenza sia di quello a vapore sia di quello elettrico, era allora caratterizzato da una strozzatura non indifferente relativa alle difficoltà nell'ideare un cambio di velocità che rendesse il più possibile lineari le variazioni di potenza e la marcia. Appena prima che l'Europa venisse sconvolta dalla Grande Guerra, le automobili elettriche erano già ampiamente utilizzate nei paesi economicamente più sviluppati:

---

[168] E. Troncone, *L'automobilismo e l'attuale Mostra del ciclo e dell'automobile in Milano*, in "Il Monitore Tecnico", 30 maggio 1905, p. 289, cit. in S. Maggi, *La circolazione automobilistica in Italia: normative e istituzioni dall'Unità alla Repubblica*, in "Le carte e la storia", n. 2, 2002, pp. 129-130.

> In Berlin, for instance, 574 electric taxicabs roamed the streets […]; in Amsterdam a fleet of nearly 80 cabs appeared to be very profitable until well after the war. In the United States more than 10,000 electric trucks were in use in several large eastern cities. Between the wars and after the Second World War, tens of thousands of British "milk floats" delivered dairy products to family homes, 5,000 electric vans and trucks made intrafactory deliveries in every industrialized country[169].

Anche in Italia, a giudicare dalle testimonianze degli esperti, il motore elettrico sembrava godere, se non di un'ampia diffusione come quella appena descritta per esempio per gli Stati Uniti, certamente di un considerevole apprezzamento, ma tutti ne evidenziavano altresì le debolezze, confidando più spesso in un futuro in cui la ricerca avrebbe reso l'elettricità la forma di energia principe dell'automobilismo turistico e industriale anziché consigliarne l'uso immediato:

> E si comprende che il motore elettrico sia la più forte attrattiva di tutti gli automobilisti. Un motore leggero, che non dà scosse, né fa rumore, che ha una potenza variabile entro limiti molto estesi, che è facilissimo da regolare e da comandare – che non insudicia le mani o il viso, che difficilmente si guasta e lascia a mezzo del cammino, è certamente l'ideale per applicarlo alle automobili. Ma esso ha un grandissimo difetto, che nella maggior parte dei casi fa cadere tutti i vantaggi sopra enumerati[170].

Questo difetto, come è facile immaginare, era da tutti additato nella sorgente di energia, ossia negli accumulatori, "che sono troppo pesanti in confronto colla somma di energia che possono accumulare, e gli elementi che una macchina elettrica industriale pel trasporto di una ventina di viaggiatori può ragionevolmente portare bastano per poche decine di chilometri, dopo i quali occorre ricaricarli"[171]. Certamente queste poche decine di chilometri di autonomia a cui si riferiva Guido Ancillotti sarebbero state più che sufficienti per servire i traffici urbani e quelli interurbani a corto raggio, ma secondo l'imprenditore esisteva un altro ostacolo, ossia che "la ricarica, oltre che richiedere molte ore per essere ben fatta, costa molto, ed eleva di troppo la spesa chilometrica di esercizio, senza contare che le stazioni elettriche nelle quali si possono ricaricare gli accumula-

169 G. Mom, *The electric vehicle*…, cit., p. 2.
170 U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 117.
171 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 53.

tori sono ben poco diffuse, ed occorrerebbe provvedere anche a queste"[172]. L'elemento infrastrutturale è spesso condizione indispensabile per il successo o il fallimento di una tecnologia di trasporto, e Ancillotti sottolineava dunque un aspetto tutt'altro che trascurabile quando evidenziava la debolezza del sistema di rifornimento per quanto riguarda l'energia elettrica. Se poi si pensa ai servizi automobilistici delle aree rurali italiane dei primi del Novecento, appare ancora più improbabile che si potesse strutturare in tempi ragionevoli una rete sufficientemente fitta per la ricarica degli accumulatori. D'altra parte lo stesso Mom ha sottolineato come una delle debolezze dei veicoli elettrici risiedesse in una scarsa distribuzione della rete di officine per la ricarica e per la manutenzione, peraltro assai più delicata e specialistica di quella richiesta per i concorrenti motori termici. Tuttavia in numerose parti del suo studio ha anche dimostrato come a livello economico, nei casi per esempio dei taxi urbani, quelli che allora in Italia erano conosciuti come "automobili da piazza", potessero invece risultare più convenienti i costi chilometrici dell'elettricità piuttosto che quelli della benzina[173]. Ciò non toglie che l'opinione più diffusa sulle principali opere a stampa italiane del primo quindicennio del novecento fosse quella già delineata, ossia di una fiducia pressoché incondizionata nel futuro dell'elettricità, ma di una altrettanto solida convinzione della superiorità dell'automobile con motore a combustione interna nel breve e medio periodo, ben espressa da queste righe di Hesse:

> Il motore elettrico attende ancora l'uomo che lo renda pratico e gli dia la possibilità di entrare con buona fortuna in lotta col motore a scoppio, il quale per ora è destinato ad occupare da signore tutti i campi, da quello meccanico a quello industriale e a quello agricolo. Ma non è audace prevedere che il motore elettrico col tempo riuscirà a limitarne di molto il successo ed il dominio[174].

Se però è almeno in parte vero, come recita la citazione in epigrafe al saggio di Mom, che "una tecnologia non si afferma perché è tecnologicamente superiore, ma è considerata tecnologicamente superiore perché si è affermata a livello sociale"[175], allora po-

---

172 *Ibidem*.
173 G. Mom, *The electric vehicle*…, cit., p. 232.
174 G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., p. 81.
175 La citazione è di Werner Rammert: "A technology does not succeed because it is technological superior, but it is considered technologically superior, because it has sociologically succeeded", cit. in G. Mom, *The electric vehicle*…, cit., p. 1.

tremmo supporre che effettivamente anche queste convinzioni che divenivano via via più nette nell'opinione degli esperti italiani fossero legate oltre che alle ragioni tecniche da essi stessi addotte, anche a un approccio più o meno consapevole che può essere ricondotto a dinamiche di natura sociale e culturale. Ed è esattamente quello che Mom ha tentato di dimostrare col suo studio, affermando sostanzialmente che il fallimento relativo dei veicoli elettrici nel corso del XX secolo ebbe ben poco a che vedere coi veicoli in se stessi, mentre andrebbe attribuito più correttamente a ragioni culturali quali, per esempio, la presunta scarsa mascolinità del motore elettrico, mentre le virili mani sporche degli automobilisti sembravano diventare forse un rimedio contro la perdita di comodità garantita dall'alternativa elettrica[176]. La cultura dominante della seconda rivoluzione industriale, peraltro, aveva con ogni probabilità avuto meno interesse per la silenziosità e per i bassi livelli di inquinamento piuttosto che per la già sottolineata ebbrezza della velocità promessa dal motore a scoppio, e lo stesso fragoroso rumore scatenato dalle migliaia di esplosioni al minuto che inizialmente aveva destato numerosi sospetti e repulsioni è da annoverare, paradossalmente, fra le cause del suo definitivo successo.
Ma i veicoli elettrici non esistevano allora nella sola versione alimentata ad accumulatori, bensì anche in quella, come ricordava Baldini, "con trasmissione dell'energia a distanza", attraverso delle linee aeree in tutto simili a quelle ferroviarie:

> Nelle automobili elettriche con trasmissione per filo aereo – spiegava Ancillotti –, cioè nei veicoli che si impiegano per le filovie, la corrente passa dai fili stradali ad un *trolley*, il quale è mantenuto in contatto continuo con essi al di sopra di ogni vettura, ed è in pari tempo collegato con questa in modo da poterle trasmettere la corrente[177].

Si trattava fondamentalmente di un'ibridazione tecnologica che mirava a unire i vantaggi della ferrovia o della tramvia alimentata dalle linee aeree a una certa libertà di spostamento tipica del veicolo automobilistico, evitando così le spese per l'impianto di una sede dedicata ma conservando tutte le qualità già elencate della propulsione con motori elettrici. Anche in questo caso tuttavia gli esperti erano più o meno concordi nel sostenere una relativa inferiorità della filovia rispetto ai veicoli con motore a scoppio, applicabili a loro avviso a un più ampio spettro di esigenze di servizio pubblico. Innanzi tutto, naturalmente, la filovia non era né è adatta a quegli esercizi – come certe declinazioni

[176] *Ibidem*, p. 40.
[177] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 58.

del trasporto merci per conto proprio o per conto terzi – che richiedono grande libertà di spostamento e di itinerario, per le ovvie ragioni di imprevedibilità del percorso e quindi di impossibilità di costruzione di un impianto fisso che possa soddisfare queste esigenze. Come giustamente ci suggerisce Baldini, tuttavia, "le automobili […] di cui ora ci occupiamo noi, hanno delle esigenze un po' diverse":

> Trattandosi infatti di servizi pubblici, l'itinerario non è così libero e indipendente come pel caso dei servizi affatto individuali. Anzi nella maggior parte dei casi, per un servizio pubblico, l'itinerario delle automobili dovrà essere ben stabilito in precedenza, appunto perché il pubblico se ne possa servire. Quindi si vede subito la possibilità di adoperare la trasmissione aerea dell'energia elettrica per la propulsione di automobili stradali adibite a certi servizi pubblici, che hanno l'itinerario fisso e prestabilito. E ciò infatti si pratica[178].

Come avremo modo di vedere, in effetti, alcuni servizi automobilistici extraurbani filoviari vennero installati fin dai primi del Novecento (Fig. 1), ma si può dire senza grossi margini di errore che sul lungo periodo anche la filovia ha conosciuto un successo assai relativo e molto spesso circoscritto agli ambiti urbani o suburbani, salvo rare eccezioni[179]. Curiosamente però, al tempo in cui ancora non era chiara la sua destinazione, i tecnici prospettavano anche la possibilità di impiegare proficuamente questa tecnologia in ambiti rurali e addirittura collinari e montuosi, laddove naturalmente sarebbero esistite anche le condizioni per la trasformazione dell'energia elettrica dall'energia potenziale delle cadute d'acqua di cui una parte considerevole del territorio italiano era ed è dotato, come per esempio le zone delle alpi e delle prealpi: "Tutti i paesi alpini – sosteneva Baldini – dovrebbero seriamente pensarvi"[180]. Oppure ancora venivano proposte come ottimi servizi per prolungare le linee ferroviarie e tramviarie, già dotate talvolta di impianti elettrici, soprattutto laddove le strade si facevano più tortuose e al contempo meno numerosi i passeggeri o il traffico in generale e quindi non fossero giustificati i costi di impianto dell'infrastruttura ferroviaria[181]. In questo caso però, faceva notare Ancillotti, occorreva comunque considerare che i costi di impianto della filovia sarebbero stati

---

178 U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 119

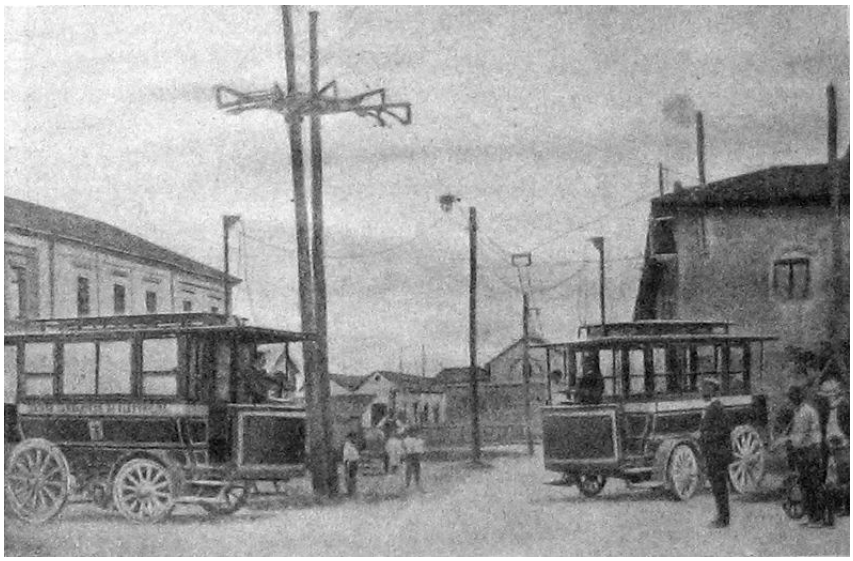
179 Sull'evoluzione della rete filoviaria in Italia mancano pressoché completamente lavori di stampo scientifico. Per una rassegna molto ricca di immagini e di documenti si veda P. Gregoris, F. Rizzoli e C. Serra, *Giro d'Italia in filobus. Storia illustrata delle reti filoviarie italiane*, Cortona, Calosci, 2003.

180 *Ibidem*, p. 129.

181 *Ibidem*, pp. 127-129.

ugualmente più elevati di quelli di una linea automobilistica con motore termico e si sarebbero ammortizzati solo con adeguati flussi di traffico, inferiori a quelli richiesti da una tramvia, ma al tempo stesso superiori a quelli di un servizio con motore a combustione interna, cosicché era incline a invitare alla prudenza i futuri imprenditori che avessero voluto cimentarsi in questo campo. Contrariamente a Baldini, inoltre, sottolineava che le strade più consone alla filovia avrebbero dovuto essere per la gran parte larghe e pianeggianti e concludeva il discorso, dopo appena un paio di pagine, liquidando l'installazione di tali servizi come straordinaria e in quanto tale non degna di ampi approfondimenti: "Ad ogni modo la filovia è da considerarsi come un mezzo eccezionale nell'impianto di servizi pubblici automobilistici, e perciò non vi insisteremo più oltre"[182]. Per quanto riguarda la *questione energetica*, quindi, rimaneva a questo punto da chiarire quale ruolo e quale futuro avrebbero potuto avere le automobili a vapore nel panorama della mobilità su strada del primo Novecento.

Fig. 1. Linea filoviaria istituita nei primissimi anni del XX secolo fra i paesi di Gallarate e Samarate e gestita con gli *omnibus* prodotti dalla fabbrica francese Lombard-Gerin.



Fonte: U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*..., cit., p. 125.

[182] Il giudizio dell'imprenditore romano era ben riassunto in queste righe: "Questi impianti possono convenire quando il movimento, pur essendo più forte di quello che è normale per una linea automobilistica a vetture indipendenti, non è tanto intenso da rendere rimunerativa una tramvia a rotaie, ma a condizione che le strade siano larghe, pianeggianti, ben tenute, e i percorsi non superiori ai 20 km per ogni sorgente di energia, e che si disponga, per la produzione di questa energia, di impianti idroelettrici già esistenti ad altri scopi, od almeno di abbondanti cadute d'acqua per produrla" (G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 58).

Esclusa quasi subito dagli orizzonti dell'automobile da turismo e, per ragioni collegate al peso eccessivo dei convertitori, anche da quelli dell'auto da corsa, l'alimentazione a vapore era – fra le tre – quella in cui meno si credeva per i possibili sviluppi futuri. Ciò nonostante la tecnologia dei motori a combustione esterna nel corso del XIX secolo era stata tutt'altro che immobile e le innumerevoli innovazioni di cui era stata oggetto condussero infine, alle soglie del Novecento, ad avere a disposizione un motore a vapore infinitamente ridotto di dimensioni e di peso rispetto a quello – automobilistico prima e ferroviario poi – delle origini, adatto quindi per queste sue caratteristiche a tentare anch'esso l'inserimento all'interno della tecnologia automobilistica nella sua versione industriale. Gli indubbi vantaggi del motore a vapore, di cui esistevano numerose declinazioni a seconda delle case produttrici, consistevano nella sua relativa facilità di utilizzo, nella possibilità di variare la potenza senza eccessive complicazioni meccaniche (proprietà che come abbiamo visto condivideva col motore elettrico e che differenziava questi due tipi dal motore a scoppio), nei bassi prezzi del combustibile rispetto alle frazioni più leggere del petrolio e rispetto alla corrente elettrica:

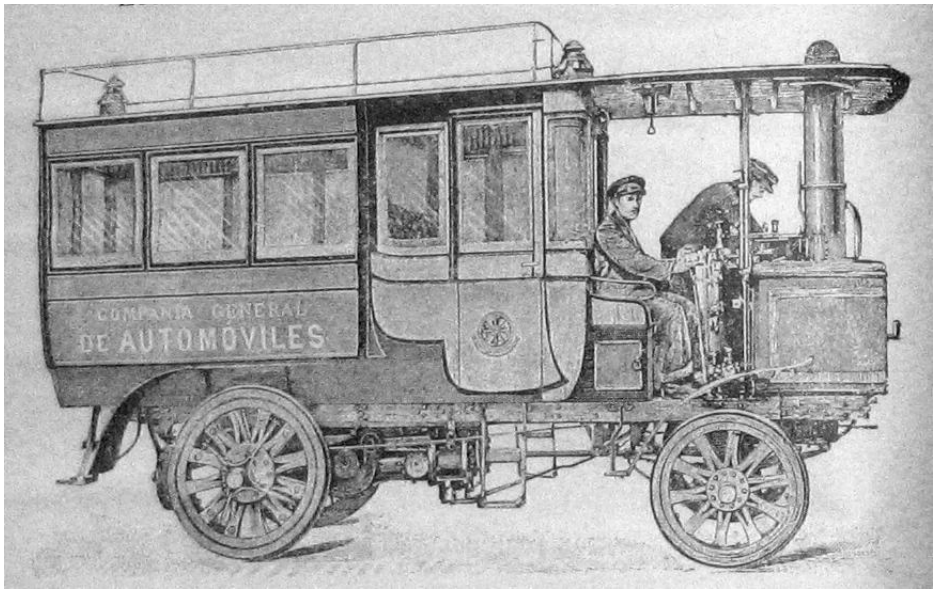
> Basta una leva che comanda in modo semplicissimo la distribuzione per variare il lavoro entro limiti molto estesi, proporzionando il consumo al lavoro effettuato. Il meccanismo per sé è molto semplice, e si compone di pezzi organici che difficilmente fallano nelle loro funzioni. Di più la caldaia, ha quasi sempre una notevole riserva di vapore, o almeno di calore, che rappresenta una più grande riserva di energia da potersi spendere nei casi di maggiore necessità, per esempio nello spostamento, oppure per superare una ripida salita di breve durata[183].

La presenza della caldaia però, che costituiva da un lato un vantaggio per la possibilità di accumulare energia e di spenderla al momento più opportuno, costituiva altresì uno dei limiti maggiori di questo complesso tecnologico: se infatti i meccanismi di trasmissione erano come abbiamo accennato estremamente semplici e di grande robustezza, la caldaia era al contrario un apparato assai delicato e soggetto quindi a facili rotture o, addirittura, nel caso della caldaia tradizionale in pressione, a possibilità di esplosione con gli ovvi rischi conseguenti per i conduttori e per gli eventuali passeggeri. Andava poi considerato il notevole consumo di acqua e la conseguente necessità di soste frequenti per il riforni-

[183] U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 16.

mento e delle relative infrastrutture, certo più semplici di quelle, già evidenziate, per la carica degli accumulatori dei motori elettrici, ma che costituivano pur sempre un costo e una difficoltà aggiuntivi: un'automobile De Dion-Bouton a vapore, per esempio, necessitava di un rifornimento di carbone ogni 70 km, di un rifornimento di acqua ogni 30 e di uno di lubrificante ogni 100[184]. Qualunque tipo di veicolo a vapore era inoltre caratterizzato da un "peso morto" [185] consistentemente superiore rispetto a quello di un'automobile a benzina, riducendo quindi in parte i vantaggi del minor prezzo di acquisto del combustibile, vantaggi ulteriormente minati dalla necessità di assumere per la guida almeno due persone che si occupassero rispettivamente una del forno (il fuochista) e l'altra della conduzione del veicolo (il macchinista) (Fig. 2).

Fig. 2. Omnibus a vapore De Dion-Bouton.



Fonte: U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*..., cit., p. 16.

Occorre specificare tuttavia che non tutti i motori a vapore di ultima generazione erano allora dotati della caldaia tradizionale alimentata a carbone (o a combustibile solido), come erano per esempio le vetture a vapore De Dion-Bouton. È un fatto in realtà poco noto (o poco discusso), ma nella seconda metà del XIX secolo diversi ingegneri si erano

184 *Ibidem*, p. 24.
185 Il peso morto specifico (detto anche *tara*), espresso in genere con la formula peso del veicolo per posto offerto (o per tonnellata di merce trasportata), esprime il peso dell'attrezzatura necessaria a trasportare i passeggeri o le merci, e costituisce ovviamente un indice di efficienza del trasporto, tanto più se paragonato al carico utile, che consiste nel peso dei viaggiatori (o delle merci) trasportabili.

cimentati nel tentativo di realizzare un motore a "vaporizzazione istantanea", in cui cioè il vapore venisse prodotto nella quantità e al momento del bisogno e fosse poi direttamente iniettato nei cilindri, senza quindi la necessità di avere una caldaia in pressione con i relativi pericoli di esplosione. Il congegno che passò alla storia lo realizzò infine uno dei pionieri dell'automobilismo, Léon Serpollet (non a caso un altro francese), che attorno alla fine degli anni Ottanta dell'Ottocento riuscì a ottenere il brevetto e, pare, addirittura un "decreto ministeriale che permetteva la circolazione di vetture con tali caldaie dichiarate inesplodibili"[186] (Fig. 3). Oltre alla "inesplodibilità" e alla riduzione degli spazi consentite dall'eliminazione della caldaia, Serpollet introdusse nei suoi motori l'alimentazione "a petrolio o ad olio minerale grezzo"[187], che ovviamente riduceva ulteriormente le dimensioni del generatore preso nel suo complesso e lo rendeva particolarmente adatto alle applicazioni automobilistiche, soprattutto in campo industriale[188]. Ultimo ma non meno importante vantaggio dell'alimentazione a petrolio era l'eliminazione della figura del fuochista e la riduzione dei costi del lavoro all'interno di un'attività commerciale o di servizio pubblico. Anche in questo caso, come in molti altri nella storia della tecnologia dei trasporti (alcuni già visti come la filovia e altri che avremo occasione di vedere più avanti), si può dire che si assisté a un'ibridazione tecnologica in cui il convertitore legato al vecchio paradigma del carbone rubava, per così dire, alcuni benefici derivati dal nascente paradigma petrolifero, dando vita a un sistema che mirava a conservare i vantaggi del vapore unendoli a quelli del petrolio.

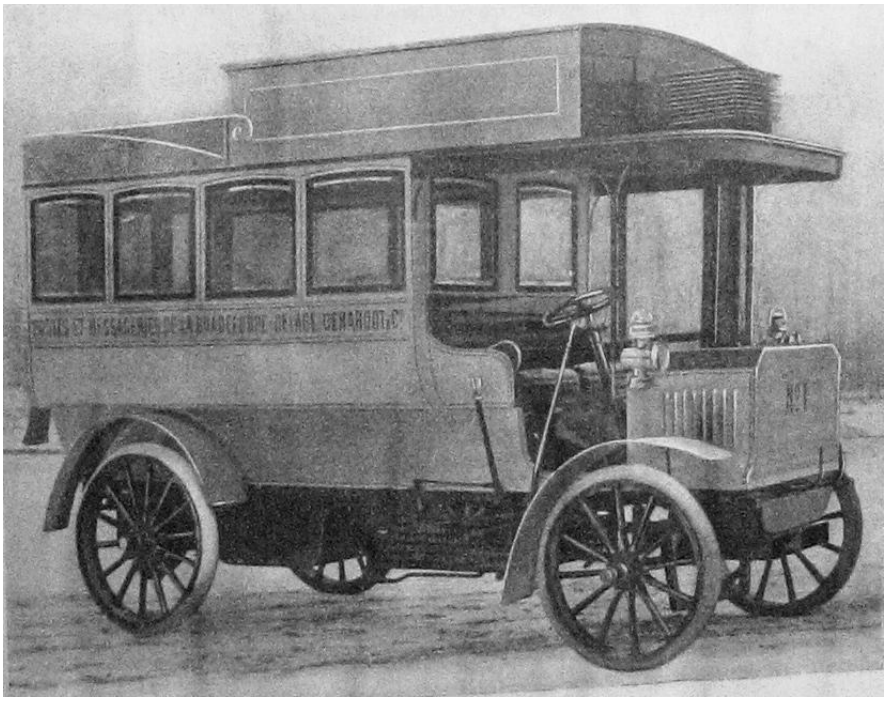
---

186 U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 29. Il brevetto statunitense del convertitore ideato dall'ingegnere francese recitava: "Be it known that I, Léon Serpollet, of Paris, in the Repubblic of France, have invented a new and useful improvement in steam generators […]. This invention relates to apparatus for producing instantaneous vaporization of water, and the application of steam thus obtained to engines or motors, even the smallest"
(http://www.google.it/patents/about?id=B1BcAAAAEBAJ&dq=serpollet, 10 giugno 2011).

187 U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 30.

188 In realtà non tutti erano convinti che il motore a vapore si adattasse meglio ai trasporti industriali pesanti. Giovanni Hesse per esempio sosteneva che esso si adattasse particolarmente bene alle necessità delle cosiddette "vetturette" o "vetture leggere", che si potrebbero considerare l'equivalente delle attuali utilitarie e che potevano essere utilizzate anche come automobili da piazza: "La grande semplicità che nella costruzione di questo automobile cittadino si richiede può presentare a un certo punto una forte limitazione nella potenza del motore, ma a questo proposito […] ricorderemo come sia possibile per ora ottenere buoni tipi col motore a vapore, il quale con una stessa cilindrata sviluppa grandi differenze di HP dando modo di lavorare nello stesso cilindro così a 20 che a 70 atmosfere. Semplice, leggero, di grande potenza data la sua piccolezza, il motore a vapore offre ai costruttori buone garanzie per una seria applicazione più che il motore a benzina il quale lavorando secondo il volume della massa gassosa in esso introdotta, in quanto alla potenza dipende, sempre parlando di pressione, dalle dimensioni del cilindro" (G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., p. 65).

Fig. 3. Omnibus a vapore Serpollet (14-16 posti), in servizio postale nella Guadalupa.



U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*..., cit., p. 31.

Come spesso accade alle ibridazioni tecnologiche, che nel tentativo di coniugare due o più vantaggi possono finire per abbinare al contrario soltanto gli svantaggi, anche il motore a vaporizzazione istantanea ebbe una vita relativamente breve e già nei primi anni successivi alla prima guerra mondiale nessuno considerava più il vapore come una valida alternativa al motore a combustione interna. Quanto in questo processo influissero elementi esogeni al puro contesto tecnico è attualmente ignoto e meriterebbe, come nel caso dei veicoli elettrici, di divenire oggetto di ricerca e di studi approfonditi: temporanea o definitiva che sia, la fine di una storia non è meno importante dei suoi inizi e delle sue fasi di maggior successo. Rimane il fatto che alcuni degli esperti dell'epoca avevano in proposito le idee chiare già prima che la morte del motore a vapore per i veicoli stradali risultasse definitiva e palese agli occhi di tutti. Nel 1912 Guido Ancillotti, dopo aver passato in rassegna – molto sinteticamente a dire il vero – le caratteristiche delle tre alternative tecnologiche per la "trazione automobilistica indipendente" (ossia non legata a infrastrutture come vie guidate o linee aeree), così concludeva, manifestando pochi dubbi attorno a quale potesse essere la soluzione migliore e definitiva:

> Restano quindi soltanto il motore a vapore e quello ad esplosione come tipi di motori adatti per automobili industriali indipendenti, ma da quanto abbiamo detto […] scaturisce la conclusione che, dati gli inconvenienti del primo e il grado di perfezionamento a cui è giunto il secondo, questo è oggi assai preferibile, almeno a nostro parere, nella quasi totalità dei casi, sia pel trasporto viaggiatori che per quello delle merci, sia pei piccoli che pei grandi carichi, sia per le strade facili che per le difficili[189].

Baldini dal canto suo, pur propendendo evidentemente per assegnare la palma della vittoria definitiva al motore a scoppio, rimaneva più cauto sulle conclusioni generali e sembrava tenere in considerazione l'imprevedibilità del cambiamento sul breve e medio periodo per una tecnologia che, nonostante tutto, mostrava ancora numerosi tratti acerbi:

> Mentre i veicoli a vapore convengono a forti pesi da trasportarsi a velocità ridotta, quelli a benzina convengono meglio al trasporto di piccoli carichi, a velocità maggiori. Non si possono tuttavia stabilire delle norme generali, ma allo stato attuale della questione, riteniamo potersi in massima consigliare l'adozione di omnibus a benzina pel trasporto viaggiatori, e di carri o rimorchi a vapore pel trasporto merci. […] Pei trasporti militari di truppe e materiali da guerra converrà in genere fare uso del vapore, serbando le vetture a benzina per servizi di avanscoperta, di trasporti veloci di ordini e dispacci, di ufficiali ed altri[190].

Alcune delle caratteristiche che agli occhi dei contemporanei configuravano, con più o meno marcate convinzioni, il "motore ad esplosione" come il migliore sulla scena della mobilità stradale nel primo decennio del novecento le abbiamo già ricordate (Fig. 4). In sintesi, si può dire che esse consistessero in un più alto grado di efficienza e di praticità che si manifestava sotto diversi profili: un rendimento del motore più elevato (maggior lavoro a parità di calore fornito); un minor ingombro del carburante e del motore con la conseguente riduzione del peso morto; una maggiore facilità di conduzione che permetteva di ridurre il personale e i costi di formazione dei conducenti; infine, una pronta e rapida messa in moto che consentiva di spegnere il motore durante le soste, risparmian-

[189] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., pp. 57-58. La stessa De Dion-Bouton, peraltro, pioniera dell'automobile a vapore, attorno alla metà del primo decennio del Novecento rallentò progressivamente – fino a esaurirla del tutto – la produzione di automobili a vapore (M. Flageolet-Lardenois, *Une firme pionnière: Panhard et Levassor jusqu'en 1918*, in "Le Mouvement social", No. 81, *Le Monde de l'Automobile*, 1972, p. 33).
[190] U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 116.

do carburante, mentre il motore a combustione esterna al contrario richiedeva di essere acceso almeno un'ora prima della partenza nel caso di quello tradizionale e mezz'ora prima nella versione a vaporizzazione istantanea[191]. Utilizzando il motore a scoppio, in sostanza, si sarebbero ridotte le spese relative ai consumi (o tutt'al più sarebbero rimaste invariate, giacché il più alto costo della benzina minava in parte i vantaggi derivati dalla maggiore efficienza complessiva del motore[192]) e si sarebbero ridotti al contempo i costi del personale, due delle voci che più pesavano nel bilancio di un'impresa di servizi di trasporto, merci o passeggeri che fosse.

Così come le infrastrutture dedicate al rifornimento incidevano sulle potenzialità e sulla funzionalità dei veicoli elettrici e di quelli a vapore, naturalmente esse ebbero un ruolo anche nella diffusione dei veicoli con motore a benzina, ma purtroppo è pressoché impossibile avere notizie attorno alla crescita della rete delle stazioni di rifornimento in questo periodo. A giudicare dai trattati comparativi – e soprattutto dal saggio di Baldini, che a livello tecnico è dei più completi – si può affermare con un buon margine di sicurezza che fra i tre tipi di motore, quello a combustione interna era – per i motivi già illustrati – quello dotato della più ampia autonomia. In ogni caso le imprese che nei primi anni del Novecento impiantarono servizi automobilistici si dotarono sempre di una loro propria scorta di carburante che distribuivano nelle sedi ritenute più adatte, senza affidarsi a distributori esterni[193]: la Società Anonima Cuprense Servizi Automobilistici (SACSA), per esempio, che esercitava poche linee sulle colline anconetane, acquistò dal 1909 circa fino almeno agli anni della prima guerra mondiale barili di benzina, oltre che olii e grassi lubrificanti, da un fornitore di Torino, che a sua volta si occupava di spedire il prodotto tramite ferrovia fino alla vicina stazione di Castelplanio, dove la società aveva un magazzino in cui stivare la preziosa merce[194]. Non sappiamo dire se questa scelta fosse dovuta alla sola convenienza dei prezzi praticati dalla ditta Ottavio Levi di Torino[195],

---

191 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 55. Così l'ingegner Baldini riassumeva la superiorità del motore a scoppio: "Il motore a gas di benzina è […] il più adatto all'applicazione automobilistica, sia per la sua straordinaria leggerezza in confronto della forza, sia per la enorme quantità di energia accumulata in un chilogrammo di essenza: sia infine per la semplicità di funzionamento, e per l'abolizione di un organo tanto delicato quale la caldaia delle macchine a vapore" (U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 62).

192 U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 65.

193 D'altra parte ancora oggi le società di servizi automobilistici, che godono di agevolazioni sul prezzo dei carburanti, non riforniscono, se non in casi eccezionali, i propri veicoli presso i normali distributori, bensì con pompe di benzina installate all'interno degli spazi aziendali stessi.

194 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1.

195 *Ibidem*, Adunanza del 24 ottobre 1910.

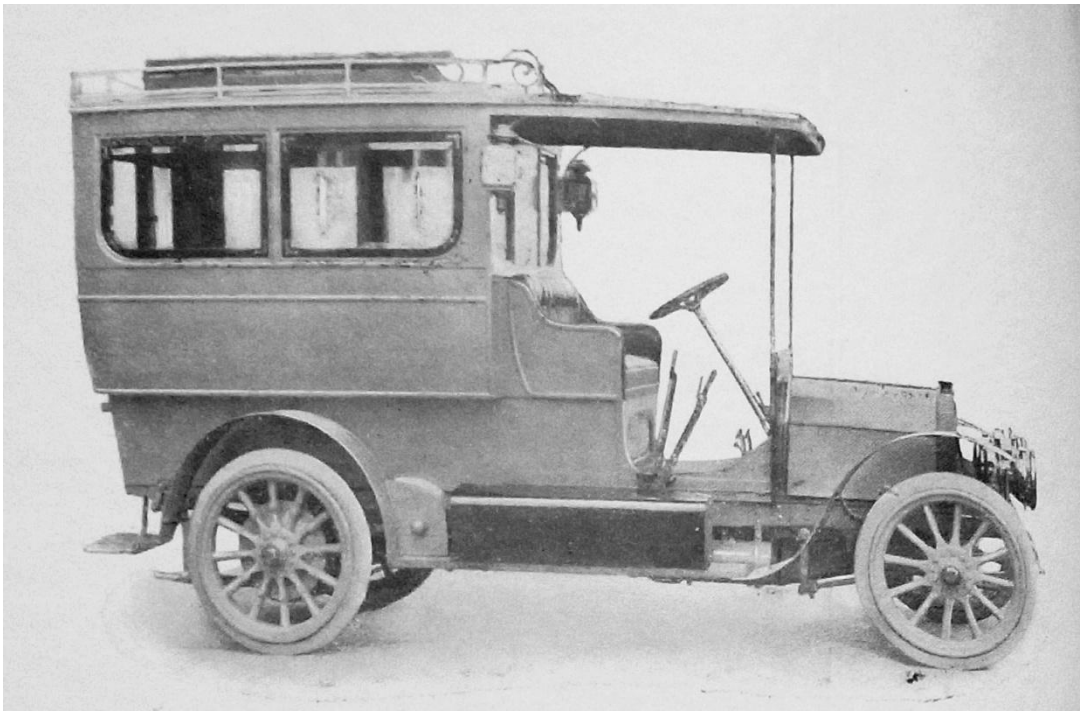
ma è probabile che nella zona di Ancona, a cavallo fra il primo e il secondo decennio del Novecento – come in moltissime altre aree rurali del paese – non esistessero effettivamente alternative per procurarsi un bene di fatto di ancora assai rara diffusione qual era la benzina, e dal momento che, come vedremo, la SACSA aveva rapporti stretti con Torino per via della fornitura degli omnibus, il consiglio di amministrazione ammortizzava probabilmente le spese di viaggio verso e dal capoluogo piemontese trattando tanto con le case di produzione automobilistiche quanto con le ditte fornitrici di materiali di consumo e di parti di ricambio.

Il complesso panorama dell'offerta automobilistica del primo decennio del XX secolo tuttavia non si limitava ai veicoli a cui abbiamo fatto cenno finora, sia per la presenza di almeno un'altra alternativa tecnologica, ancora una volta un ibrido, che verrà da lì a poco sostanzialmente abbandonato, sia perché l'*automobilismo* costituiva – e in un certo senso costituisce ancora oggi – un sistema tecnologico altamente articolato che non si esauriva nelle automobili private, negli omnibus e negli autocarri e che era destinato a influenzare, talvolta a rivoluzionare, numerosi quanto poco indagati aspetti della vita sociale ed economica delle città e delle campagne dell'Italia dell'inizio del XX secolo. Scriveva, non senza l'enfasi retorica che contraddistingueva il suo stile, il capitano Giovanni Hesse nel 1909:

> A due grandi bisogni della società moderna, l'automobile deve e può supplire, ad un bisogno pratico e ad un bisogno estetico.
>
> L'automobile può servire egualmente bene per recarsi a concludere un affare od a visitare le rovine di un tempio, per trasportare il carico di qualche tonnellata di merce dai magazzini alla stazione, o quello di una lieta brigata in festa dalla città alla montagna.
>
> Esso può pazientissimamente, senza protestare e senza adontarsene, scopare le strade ed innaffiarle, trasportare rapido, silenzioso all'ospedale il ferito, il morto al cimitero; può trascinare allegro da colle a valle l'infaticato medico condotto, e volar via coi pompieri verso l'incendio, e correre affannoso da una cassetta all'altra delle corrispondenze, instancabile metallico ragno che tesse notte e giorno per sole e per fango la sua tela senza riposarsi mai[196].

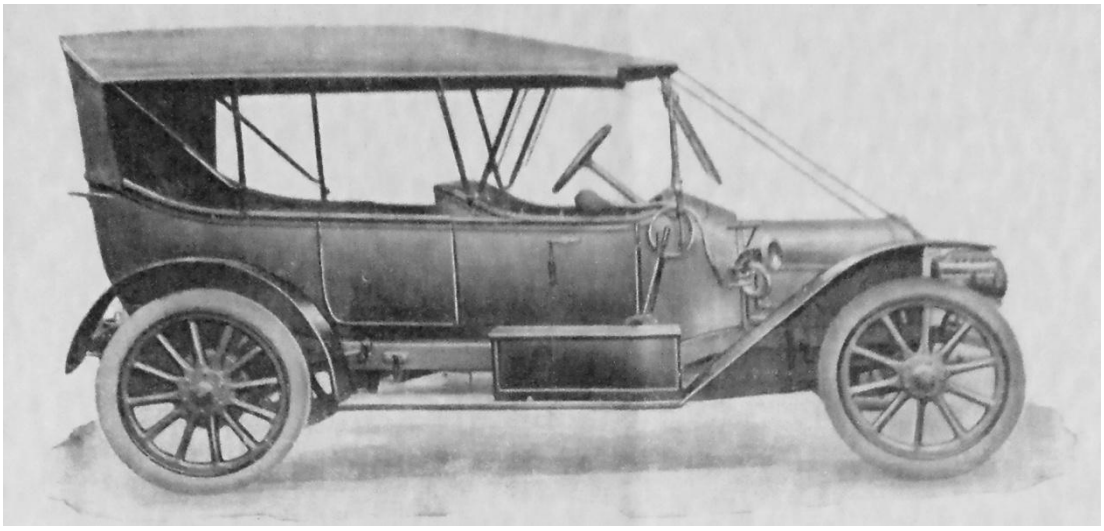
[196] G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., p. 65.

Fig. 4. Piccolo omnibus Fiat (8 posti) con motore a combustione interna.



Fonte: G. Hesse, *Automobilismo industriale…*, cit., p. 58.

Fig. 5. Automobile da piazza Diatto con motore a combustione interna. Identico a questo era allora l'aspetto delle automobili private da turismo.



Fonte: *Le vetture di piazza automobili in servizio nelle grandi città*, in "L'auto industriale", a. III, n. 4, aprile 1913, p. 59.

In queste poche righe, in effetti, Hesse condensò la gran parte delle possibili declinazioni dell'automobile intesa nella sua accezione più ampia, escludendo soltanto gli aspetti sportivi, che gli avrebbero impedito di restare saldamente ancorato al concetto, che intendeva sostenere e propagandare, di automobile intesa non come giocattolo fine a se stesso, ma come strumento utile, di lavoro[197]. Col veicolo che consentiva di "concludere un affare" o di "visitare le rovine di un tempio" si intendeva, ovviamente, l'auto privata, che allora come abbiamo visto era conosciuta con il nome generico di *automobile da turismo* (Fig. 5), mentre tutte le altre rientravano nella più ampia – e più degna nell'ottica di Hesse – categoria dell'*automobile industriale* che così l'autore definiva tautologicamente:

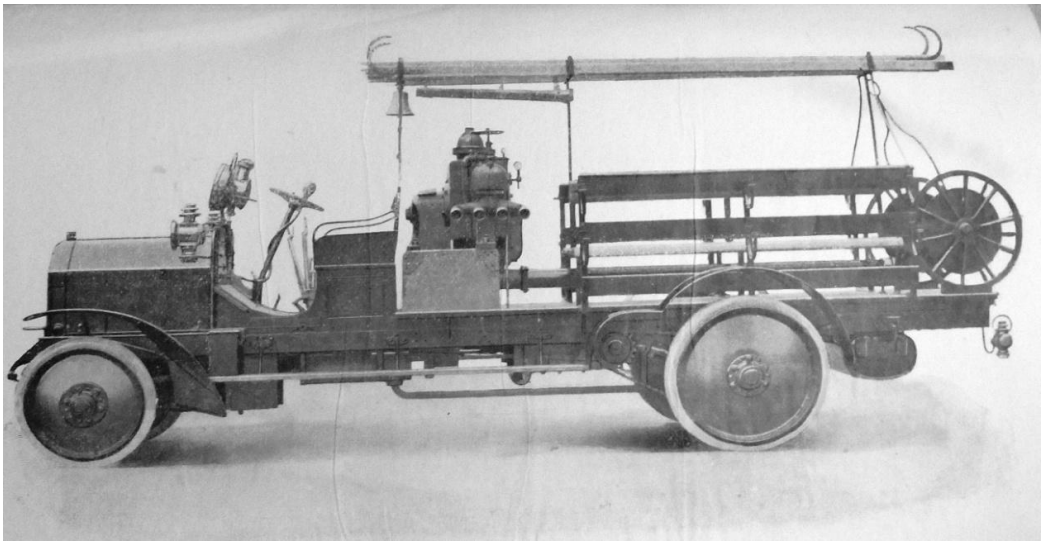
> Dicesi Automobile industriale ogni Automobile privato o pubblico che serva a scopo industriale o pubblico.
> La vera natura dell'Automobilismo risiede esattamente in questo concetto economico utilitario della macchina meccanica, che è espresso nella definizione di Automobile industriale[198].

L'automobile industriale si suddivideva ulteriormente in due tipi fondamentali, l'uno che era generalmente chiamato omnibus automobile (che in seguito si contrasse nell'odierno autobus), adibito principalmente al trasporto di passeggeri e di piccoli colli, posta e pacchi agricoli, e l'altro detto carro automobile (o autocarro o ancora, dal francese, camion) fondamentalmente dedicato al trasporto pesante di merci. Le due versioni però, come accennava Hesse, non servivano unicamente alle autolinee l'una e al trasporto di merci per conto proprio o per conto terzi l'altra, ma l'omnibus sarebbe potuto diventare, per esempio, un'autoambulanza e l'autocarro una cosiddetta pompa automobile al servizio dei pompieri o, ancora, una cisterna automobile per spazzare e per lavare le strade o un autocarro per raccogliere i rifiuti e trasportarli alle discariche (Fig. 6 e 7). Al tempo in cui il saggio di Hesse venne pubblicato, tuttavia, molte di queste funzioni erano soltanto auspicabili o prevedibili, ma non avevano ancora preso forma e l'automobile era lungi

[197] In questa accezione l'automobile che serviva i fini del turismo era ancora accettabile, sebbene comunque Hesse la relegasse all'interno degli usi "inutili", ma quello che l'autore riteneva davvero intollerabile restavano invece "i fanatici entusiasmi della folla per i *records* più pazzeschi, per i circuiti più inutili" (*Ibidem*, p. 67). Fra le destinazioni d'uso dell'automobile che Hesse non riportò in questo passaggio, ma che vennero per molti versi rivoluzionate dall'introduzione della nuova tecnologia, ci sono per esempio i lavori stradali (macchine per il trasporto e per la cilindratura dei materiali del fondo stradale) e i lavori agricoli (trattori e così via).
[198] *Ibidem*, p. 30.

dall'aver totalizzato, come di fatto avvenne nel giro di qualche decennio, la gran parte della mobilità stradale[199].

Fig. 6. Pompa automobile Fiat per incendi con motore a combustione interna.



Fonte: G. Hesse, *Automobilismo industriale…*, cit., p. 175.

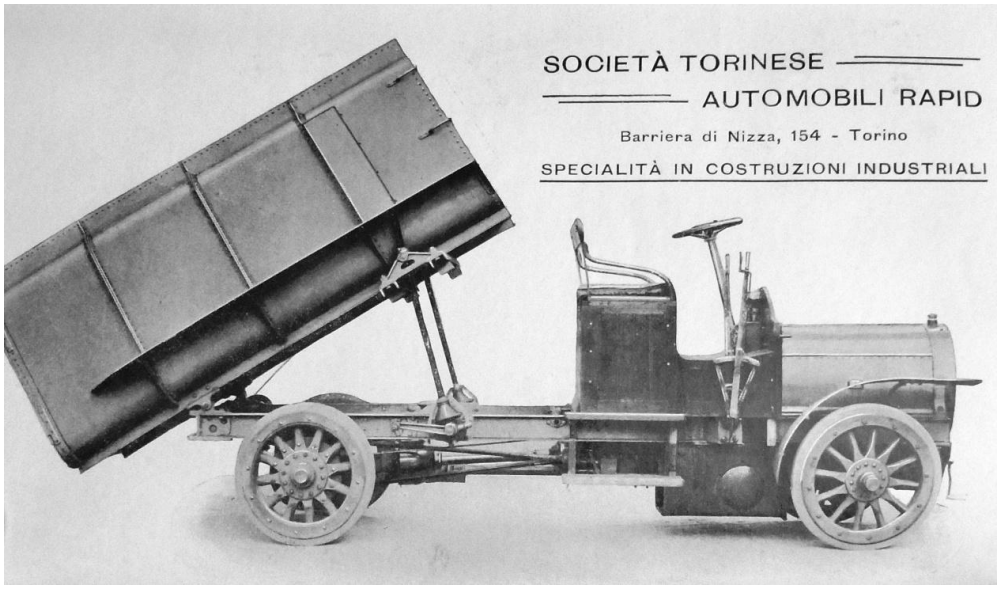
La differenza principale fra l'automobile da turismo e quella industriale stava, com'è intuitivo, nelle dimensioni. I telai, allora più noti col nome francese di *châssis*, erano sostanzialmente identici – e di questo gli esperti si lamentavano, giacché ritenevano l'auto industriale troppo dipendente nel disegno dall'automobile da turismo, derivata da questa e quindi priva delle caratteristiche che avrebbe dovuto avere se fosse stata pensata e progettata autonomamente[200] –, mentre la trasmissione, che nelle auto più leggere era già

[199] "Dovrebbe la vettura per medico condotto portare con sé un piccolo corredo di ferri chirurgici, una piccola farmacia, e all'occorrenza dovrebbe potersi trasformare anche in barella per il trasporto del ferito o del degente all'ospedale più vicino. Quanti dissanguati di meno fra i nostri poveri contadini, quante povere vittime umane strappate alla morte! Altrettanto si dica dell'Automobile per le società d'ambulanza e di soccorso […]. La nostra rude società di ferro dovrebbe saper offrire ai suoi poveri figli percossi dalla disgrazia non più barelle a mano e barelle-tandem, o barelle a cavallo, ma come il prodigio di due soffici ali. Così è da augurarsi che l'innaffiatura e la spazzolatura stradale possano presto essere eseguite con apposite automotrici le quali permetteranno di compiere il lavoro con assai maggior sollecitudine ed in modo assai più compiuto [rispetto alla] spazzolatrice a cavallo" (*Ibidem*, pp. 129-130).

[200] "La vettura industriale deve essere essenzialmente semplice, solida, economica nell'acquisto come nella manutenzione, deve avere per requisiti capitali il massimo rendimento, la massima resistenza e la minima spesa. La ragione per la quale tuttora scarseggia l'automobile di carattere tecnicamente appropriato all'uso industriale sta nel fatto che il veicolo cosiddetto industriale è in genere una derivazione dell'automobile di lusso, e quindi un ibrido accoppiamento di meccanismi fragili, di dispositivi frequentemente imposti dalla moda, con altri sufficientemente solidi, semplici, equilibrati. Quando l'automobile, che era un oggetto di lusso […], passò nel campo delle applicazioni utilitarie, anziché

a cardano, nelle auto industriali tendeva a essere a catena (più semplice e più robusta), e per le medesime ragioni le ruote che erano più spesso dotate di pneumatici nelle prime, nelle seconde erano in genere armate con gomme piene. Approfondiremo tutti questi aspetti quando guarderemo più dettagliatamente alla struttura degli omnibus, ma è appena il caso di far cenno alle carrozzerie, diverse naturalmente per ognuno degli impieghi a cui erano destinate e prodotte da imprese a esse dedicate, affatto estranee alle case di produzione automobilistica, concentrate queste ultime nella gran parte dei casi sulla sola produzione di motori e di telai.

Fig. 7. Carro ribaltabile con motore a combustione interna RAPID.



Fonte: G. Hesse, *Automobilismo industriale…*, cit., p. 60.

Un ultimo cenno merita, fra le auto industriali adibite al trasporto merci o ai trasporti militari, ma anche secondo alcuni al trasporto di passeggeri, il cosiddetto *treno stradale*. Derivato evidentemente da alcune caratteristiche vincenti della ferrovia, questa sorta di ibridazione fra il vantaggio ferroviario di poter rimorchiare più vetture dietro a una principale che fornisca l'energia per la trazione e la libertà di spostamento del modo di trasporto automobilistico o stradale, ebbe in realtà – nella forma in cui era allora presentato – una vita piuttosto breve nel corso del XX secolo, ma alcuni discendenti tecnologici

riprenderne lo studio colla scorta dei sani principi meccanici, specialmente per il motore e per la trasmissione, ed avere presente il diverso scopo al quale doveva servire, e quindi i differenti caratteri che l'automobile industriale doveva avere in confronto coll'automobile di lusso, si diede a questa l'apparenza di quella, talvolta senza neppur modificare il motore, e con tutti gli altri caratteri, le rimase anche quello del prezzo eccessivo" (G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 226).

ancora oggi di larghissima diffusione effettivamente esistono, e sono quelli che chiamiamo generalmente autotreni, dedicati esclusivamente al trasporto merci su medie e lunghe distanze. Tra la fine dell'Ottocento e il primo decennio del Novecento il treno stradale era stato oggetto di ampie discussioni e di molteplici studi e realizzazioni, i cui prototipi avevano preso parte alle più illustri esposizioni industriali d'Europa. Composti di una motrice simile a un autocarro che poteva essere azionata da un motore a vapore, da uno a combustione interna o da uno elettrico ad accumulatori, e di una serie di vagoni – ridotti nelle dimensioni rispetto a quelli ferroviari o tramviari – che formavano il convoglio, i treni stradali avevano però un principale difetto: "Il più delle volte – scriveva Baldini – si sviluppa una forza laterale che produce lo scivolamento laterale delle vetture"[201]. Quello che mancava alla strada per avvalersi dei vantaggi della ferrovia – l'abbiamo già visto – era la via guidata dei binari, che sola consentiva di trainare un convoglio relativamente lungo senza che questo tendesse a perdere aderenza e uscire dalla carreggiata, mantenendo allo stesso tempo sforzi di trazione bassi e quindi bassi consumi. Molti erano i modelli in commercio negli anni in cui i servizi automobilistici muovevano i loro primi passi, ma la conclusione di Ancillotti, anche in questo caso, era piuttosto netta:

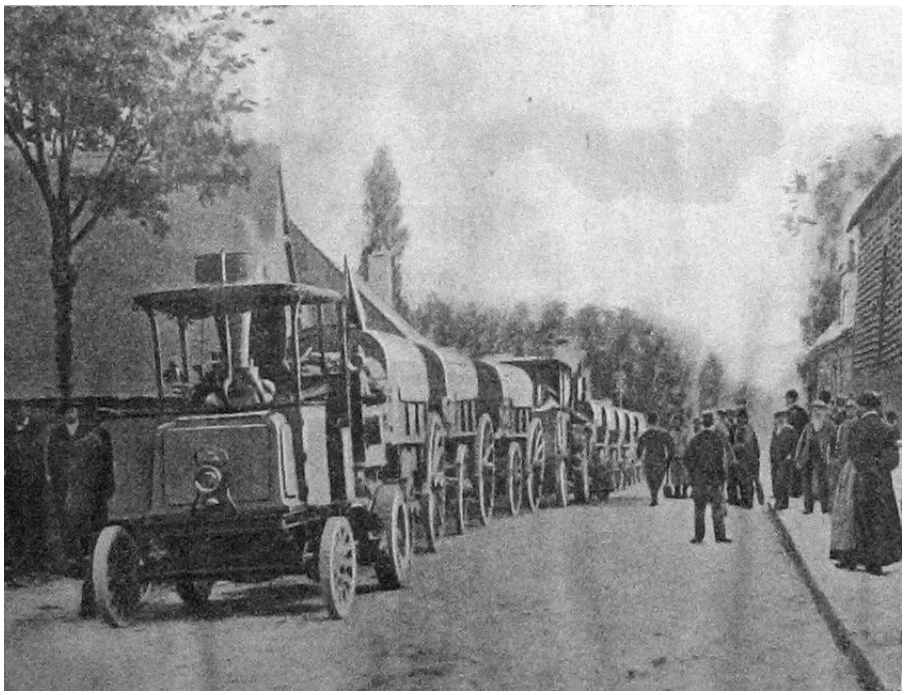
> I treni stradali, di qualunque sistema siano, rappresentano anch'essi, come e più che le filovie, un mezzo eccezionale di trasporto per servizi pubblici automeccanici a itinerario fisso. Infatti, se il movimento dei viaggiatori o il traffico delle merci su una linea sono tali da utilizzare tutta la potenzialità di un treno di simil genere, sarà più economico un servizio su rotaie per il molto minore sforzo di trazione; e, se il movimento di persone o di materiali è così esiguo da non meritare l'impianto di rotaie, sarà quasi sempre più pratico un servizio con automobili indipendenti. […] Piuttosto, in qualche caso in cui la strada da percorrere sia favorevole, potrà essere consigliabile aggiungere a una vettura automobile ordinaria, una sola vettura rimorchiata, non motrice, come soluzione intermedia fra l'automobile indipendente e il vero e proprio treno stradale[202].

Posto che quest'ultima soluzione fu quella che poi effettivamente venne adottata nel trasporto passeggeri e, sebbene ritoccata (fino ad avere un massimo di due "vagoni" per rimorchio), anche per il trasporto merci, vale la pena di sottolineare che soltanto Gio-

[201] U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 88.
[202] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., pp. 60-61.

vanni Hesse, fra i tre tecnici che hanno lasciato i più esaustivi trattati sull'automobilismo industriale in Italia, sembrava riconoscere capacità di sviluppo ampie e durature al treno stradale, concludendo in materia con una citazione tratta da tale Douhet, uno dei perfezionatori di questo curioso modo di trasporto: "Il treno senza rotaie, questo appellativo che l'anonimo pubblico ha dato ai treni a distribuzione d'energia, dimostra come oscuramente sia sentito il bisogno di esso e come naturale ne risulti l'applicazione. *Un regolare servizio di trazione meccanica noi non possiamo immaginarlo molto diverso, per quanto in scala ridotta da un servizio ferroviario*"[203].

Fig. 8. Treno stradale a vapore (tipo "Scotte"), in uso nell'esercito francese a cavallo fra Otto e Novecento.



Fonte: U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*..., cit., p. 88.

Si noti appena come era lo stesso ingegnere francese a individuare e a rivelare quel meccanismo di *path-dependence* tecnologica che già abbiamo messo in risalto per la nascita dell'automobile a vapore all'inizio dell'Ottocento: essendo il servizio ferroviario l'unico servizio di trasporto meccanico terrestre allora conosciuto, era a una sua trasposizione stradale che si pensava, prima di elaborare definitivamente i nuovi e indipendenti percorsi tecnologici che avrebbero condotto all'automobile moderna nelle sue varie versioni

[203] G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., p. 71. Corsivo nostro.

e, per quello che qui interessa direttamente, nella versione dell'omnibus per servizi automobilistici extraurbani.

Capitolo 2

I pionieri dell'omnibus automobile (1895-1918)

Le origini delle prime autolinee e il dibattito tecnico e politico sull'opportunità dell'introduzione dei servizi automobilistici extraurbani

Quando venne aperto il primo servizio automobilistico extraurbano in Italia? A questa domanda è particolarmente difficile trovare una risposta che poggi su solide basi documentarie, a patto forse di visitare tutti gli archivi di tutte le pubbliche amministrazioni del paese e di riuscire quindi a rintracciare le più antiche pratiche svolte per ottenere l'autorizzazione all'impianto di un'autolinea, pratiche che, prima che lo stato avocasse a sé il compito di concedere le linee – ciò che avvenne con la regolamentazione del 1904 – non possono che essere disperse negli archivi delle troppo numerose amministrazioni locali. Quello che è certo e che costituisce un dato storicamente assai più significativo è che, a differenza di quanto era avvenuto per l'impianto di infrastrutture ferroviarie, i servizi automobilistici in Italia mossero i loro primi passi tutt'altro che in ritardo rispetto ai paesi economicamente più avanzati, ossia a cavallo fra la fine del XIX secolo e l'inizio del XX. Erano quelli gli anni in cui stava iniziando il processo di *catching up*, durante i quali il lungo e tortuoso cammino dell'Italia "dalla periferia al centro"[1] del sistema economico internazionale stava conoscendo una sensibile accelerazione e, sebbene ancora fortemente localizzato nell'area settentrionale del paese, l'apparato industriale nazionale cominciava ad assumere i tratti qualitativi delle compagini produttive dei paesi di prima industrializzazione[2]. Per quanto riguarda specificamente l'oggetto di questo studio, era proprio l'industria automobilistica – sebbene ancora caratterizzata da forti caratteri di artigianalità – che stava gettando le basi della sua futura fortuna a partire dall'area nor-

[1] V. Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*, Bologna, Il Mulino, 1993.

[2] Le stime elaborate nei principali studi sulla crescita economica del paese indicano negli anni fra il 1896 e il 1908 importanti tassi di crescita della produzione industriale: l'ISTAT il 5%, gli studi di Gerschenkron il 6,7% mentre quelli di Fenoaltea addirittura il 7,6% (V. Zamagni, *Dalla periferia al centro…*, cit., p. 108). La questione dei reali tassi di crescita italiani in quel periodo è tuttavia ancora controversa. Lo stesso Fenoaltea in un'opera più recente (Id., *L'economia italiana dall'unità alla grande guerra*, Roma-Bari, Laterza, 2006) assume una posizione molto più sfumata in merito al preteso "decollo industriale" di quegli anni.

doccidentale della penisola e, nella fattispecie, da Torino, indiscussa e longeva "capitale dell'automobile"[3]. Alle soglie della crescita economica che caratterizzò gli anni della cosiddetta età giolittiana, dunque, i primi esperimenti di servizi automobilistici extraurbani presero forma nelle valli e nelle campagne italiane, e lo fecero non necessariamente all'interno di aree legate alle più prosperose zone industriali del paese, apparentemente senza mostrare alcun collegamento diretto con queste. Uno dei primi servizi di cui si abbia notizia è quello aperto fra Spoleto, importante scalo ferroviario umbro, e Norcia, in una regione allora per la grandissima parte agricola[4], sulla cui tratta viaggiavano inizialmente automobili a vapore De Dion-Bouton, del tipo poco sopra illustrato (Fig. 2). Non è dato sapere se l'indicazione corretta sia quella di Stefano Maggi che, attingendo da una fonte non dichiarata, data prudentemente l'inizio del servizio tra il 1900 e il 1902[5], o se avesse invece ragione l'ingegnere Giuseppe Fucci che, durante il congresso annuale del Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani svoltosi proprio a Pe-

[3] P. Rugafiori (a cura di) *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, Venezia, Marsilio, 1999. Come si leggeva sulla rivista settimanale "L'Automobile" nel numero del 20 gennaio 1905, "se vi è un'industria che avanzi e lasci solchi poderosi in questo momento storico del nuovo rinascimento italiano, essa è certamente quella che si riallaccia ai problemi della meccanica automotrice", cit. in F. Paolini, *Storia sociale dell'automobile in Italia*, cit., p. 15. A dispetto della sua centralità nella storia economica italiana, però, la storia dell'industria automobilistica come settore, quindi presa nel suo complesso, non ha goduto di un'ampia frequentazione da parte degli studiosi italiani. Più diffuse, e talvolta di grande valore scientifico, sono le storie di singole imprese, fatto in parte giustificato dal repentino processo di concentrazione del capitale avvenuto nel settore che condusse nel volgere di un paio di decenni a una precoce mortalità delle decine di piccole fabbriche sorte agli inizi del Novecento, lasciandone in piedi non più di qualche unità. Per un quadro generale a livello internazionale si veda G. Volpato, *L'industria automobilistica internazionale. Espansione, crisi e riorganizzazione*, Padova, Cedam, 1983, nonché il divulgativo D.B. Wise, *Storia dell'automobile*, Novara, De Agostini, 1977. Per le storie d'impresa, si vedano l'ormai classico D. Bigazzi, *Il portello. Operai, tecnici e imprenditori all'Alfa-Romeo 1906-1926*, Milano, Franco Angeli, 1988, V. Castronovo. *Fiat 1899-1999. Un secolo di storia italiana*, Milano, Rizzoli, 1999 (ma molti altri sono i saggi e le monografie che Castronovo ha dedicato lungo la sua carriera alla storia della fabbrica torinese), G. Berta, *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat. 1919-1979*, Bologna, Il Mulino, 1998, nonché i saggi di Franco Amatori dedicati ad alcuni aspetti tipici della storia d'impresa di stampo chandleriano come F. Amatori, *Gli uomini del professore. Strategie, organizzazioni, management, alla Fiat fra anni Venti e anni Sessanta*, in C. Annibaldi e G. Berta (a cura di), *Grande impresa e sviluppo italiano. Studi per i cento anni della Fiat*, Bologna, Il Mulino, 1999, pp. 257-34 e F. Amatori, *Coorti manageriali di lungo periodo: Fiat e Finsider 1920-1960*, in S. Zaninelli e M. Taccolini (a cura di), *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Milano, Vita e Pensiero, 2002, pp. 583-605, la monografia dello stesso autore sulla storia della Lancia, F. Amatori, *Impresa e mercato. Lancia 1906-1969*, Bologna, Il mulino, 1996.

[4] L'unica, certo non trascurabile, attività collegata direttamente a un apparato industriale di rilievo che si svolgesse all'epoca nel territorio di Spoleto era l'estrazione mineraria di lignite, gestita dalle acciaierie di Terni (A. Gasperini, *Le miniere di lignite di Spoleto: 1880-1960. L'organizzazione del lavoro, i rapporti economico-sociali, la tecnologia*, Spoleto, Edizioni dell'Ente Rocca di Spoleto, 1980).

[5] S. Maggi, *Storia dei trasporti*…, cit., p. 97.

rugia nel 1914, lo retrodatava addirittura al 1895[6] o, ancora, se fosse più informato Ugo Baldini che – con più precisione degli altri a dire il vero – indicava l'inaugurazione dell'attività nel giorno 12 ottobre del 1902 (ma, per quanto ne sappiamo, avrebbe potuto trattarsi anche dell'inaugurazione dello stesso servizio iniziato nel 1895 con una nuova gestione)[7]. Baldini, peraltro, sosteneva che questo fosse non il primo, ma "il più importante servizio pubblico con automobili stradali finora stabilito in Italia"[8] e nessuno di quelli da lui citati aveva avuto inizio prima del 1900. Un'altra linea pionieristica, che tuttavia non dovette avere una vita particolarmente duratura, è quella inaugurata nell'ottobre del 1901 fra Piacenza e Agazzano, in Emilia, servita sempre da automobili a vapore e posizionata anch'essa in un'area caratterizzata da un'economia sostanzialmente agricola[9].

Dal momento che per questi primissimi anni non si conoscono statistiche attendibili attorno allo sviluppo dei servizi automobilistici, ci serviremo del saggio di Baldini per tracciare un quadro complessivo della situazione nel primo quinquennio del XX secolo[10]. Le autolinee a vapore conosciute e riportate dall'ingegnere erano le seguenti: la Varzi-Rivanazzano, in provincia di Pavia, aveva iniziato il servizio nel 1901, ma era stata chiusa già nel 1904; la citata Spoleto-Norcia, di 50 km, era attiva dal 1902; la Maglie-Gagliano, di 42 km e la Gallipoli-Gagliano, di 64 km, erano in corso di attivazione nel 1906; lo stesso vale per la Ravenna-Faenza, di 33 km. Le autolinee gestite con motori a combustione interna, per lo più di produzione tedesca e specificamente della Daimler, erano invece la Locarno-Gravellona, di 40 km, che aveva iniziato il servizio nel 1906 e che, oltre a essere una delle prime autolinee internazionali, rappresenta in modo emblematico lo stretto rapporto che legava i primi autoservizi alla ferrovia, visto che serviva a stabilire una relazione fra due fondamentali trafori ferroviari alpini, quello del Gottardo, aperto nel 1882, e quello del Sempione, il cui ultimo diaframma era caduto proprio nel 1906; la Pont S. Martin-Gressoney, di 34 km, era stata avviata nel 1906; nello stesso anno era iniziato un regolare servizio sulla Lecco-Casargo, di 31 km; sempre nel 1906 era stata ottenuta la concessione per la Palau-Sassari, di 131 km, la linea più lunga di questo primo

[6] G. Fucci, *L'automobilismo nei pubblici servizi e nei trasporti. Relazione (Collegio nazionale degli ingegneri ferroviari italiani, XIII Congresso annuale, Perugia, 31 maggio-7 giugno 1914)*, Roma, Tip. Unione Ed., 1914, p. 9.
[7] U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 200.
[8] *Ibidem*.
[9] *Una prodigiosa carrozza senza cavalli raggiunse Agazzano in meno di due ore*, in "Libertà", 12 agosto 1985. Per una storia economica dell'area piacentina si veda G.B. Basini e M. Cattini, *L'industrializzazione a Piacenza dal 1860 al 1940*, Piacenza, Associazione degli Industriali di Piacenza, 1985.
[10] I dati che seguono sono tratti da U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., pp. 200-209.

elenco, in una Sardegna sostanzialmente priva di rete ferroviaria; la Lucera-Vieste, di 120 km, la Lucera-Campobasso, di 120 km e la Lucera-Benevento, di 100 km, erano tutt'e tre in corso di attivazione nel 1906. In Emilia, invece, "molti [erano] i progetti di servizi pubblici con automobili stradali per la parte montuosa della regione", ma al 1906 era attivo un solo servizio stagionale tra Zocca e Vignola, di 26 km, ed era in fase di attivazione una linea tra Pavullo e Maranello. Infine, in Liguria, la Genova-Torriglia era stata inaugurata nel 1901 e si svolgeva su un tortuoso percorso di 30 km, ma l'esercizio si dovette interrompere poco dopo a causa di alcune difficoltà finanziarie che non consentivano alla società, in assenza di sussidi pubblici, di chiudere i propri bilanci in pareggio. Gli autoservizi che si avvalevano dell'energia elettrica per la trazione, invece, erano la già citata Gallarate-Samarate, di 4 km, esercitata con i "trolleys automotori", meglio noti come filovie (Fig. 1), e con lo stesso sistema erano collegate le località di Pescara e Castellammare Adriatica, su una linea di circa 1 km. Questo elenco, per quanto inevitabilmente approssimativo, è in ogni caso in grado di fornire un'idea delle tendenze in atto: la rete di servizi automobilistici che fino al 1906 era stata esercitata – compresi i servizi interrotti e quelli in via di attivazione – misurava complessivamente 826 km. Di questi, 189 km, il 23% circa del totale, venivano serviti con veicoli azionati da motore a vapore; 632 km, il 76,5% del totale, erano invece gestiti (o progettati per essere gestiti) con i recenti motori a combustione interna alimentati a benzina; soltanto 5 km, infine, che corrispondono appena allo 0,5% circa del totale, erano serviti con motori elettrici alimentati da una linea aerea. Appare quindi chiaramente come la preferenza per il motore a combustione interna, nonostante la tenace persistenza delle altre alternative tecnologiche, fosse già piuttosto marcata nei primi anni del Novecento, non solo nei propositi teorici, ma anche nelle applicazioni pratiche. Tralasciando inoltre alcune linee lombarde e la Genova-Torriglia (che in ogni caso aveva avuto, per il momento, una vita breve), nessuno dei servizi nominati da Baldini faceva capo ad aree industriali del paese, ma al contrario sembra emergere una tendenza all'installazione di servizi automobilistici in zone remote e per lo più agricole o pastorali, con l'aggiunta di alcune località meta dei primi timidi flussi turistici, come Gressoney o Castellammare Adriatica. Un altro dato che emerge è l'alto tasso di mortalità dei servizi automobilistici in questa fase: su 17 linee citate in totale, soltanto 3 avevano iniziato il proprio servizio prima del 1905, e di queste una sola era ancora attiva. Sebbene lo stato italiano si adoperasse in tempi particolarmente brevi per la regolamentazione dei servizi automobilistici, approntando, come ve-

dremo meglio più avanti, un primo apparato normativo già a partire dal 1901 e prevedendo l'assegnazione di sussidi pubblici fin dal 1904, la precarietà degli esercizi in questo preciso momento storico rispondeva a contingenze che caratterizzarono anche l'esperienza di altri paesi e che, in un certo senso, sono comuni alle fasi pionieristiche di molti settori economici. La totale inesperienza da parte di tutti gli attori in gioco (stato, amministrazioni locali, imprenditori, meccanici, autisti, gli stessi utenti e così via), unita alle basse barriere all'ingresso del settore dovute ai costi di impianto relativamente contenuti – più bassi rispetto a quelli di un servizio su rotaie, ma in Italia comunque sensibilmente più alti rispetto, per esempio, agli Stati Uniti – e a una tecnologia che era ancora essa stessa immatura tanto nei mezzi di locomozione quanto in quelli di manutenzione stradale, furono tutti elementi che contribuirono a minare la stabilità delle imprese che, in questi anni che potremmo definire sperimentali, si cimentarono nel tentativo di collegare con avveniristici "veicoli semoventi senza guida di rotaie" i villaggi dell'Italia rurale.

Torneremo fra non molto sulle prime linee che solcarono quelle strade malandate, linee sulle cui reali condizioni di esercizio purtroppo le notizie restano ancora troppo fumose e incerte. Il dato inequivocabile che occorre ora rilevare, e che a livello storico non fa che confermare il già noto e generale andamento progressivo conosciuto dall'economia del paese nel primo decennio del XX secolo, è la sintonia dell'Italia con i paesi più avanzati d'Europa per quanto riguarda l'inserimento sulla frontiera tecnologica dell'automobilismo industriale e dei servizi a esso collegati. Lo stato attuale degli studi non consente di impostare serie analisi comparate che riguardino almeno i principali paesi europei relativamente allo sviluppo dei servizi automobilistici, poiché ancora troppo radi sono gli studi in materia, e quelli esistenti sono probabilmente dispersi in riviste non indicizzate né digitalizzate e quindi di difficile reperimento e consultazione. Ciò nonostante, grazie ai pochi lavori noti, è comunque possibile attingere ad alcune notizie che consentono di tracciare almeno delle ipotesi rispetto ai diversi percorsi di sviluppo e alle forme che le prime autolinee hanno assunto in alcuni importanti paesi. In Gran Bretagna per esempio, la patria dell'innovazione ferroviaria dove, come abbiamo visto, l'industria automobilistica aveva ritardato a impiantarsi con successo rispetto alla Francia e alla Germania, i primi servizi automobilistici moderni – escludendo quindi l'avventura di quegli imprenditori che avevano addirittura preceduto la ferrovia ma che avevano poi dovuto chiudere presto le proprie attività – vennero installati negli ultimi anni

dell'Ottocento. Quello che gli studiosi inglesi considerano il primo in assoluto era un servizio urbano, inaugurato a Edimburgo il 19 maggio 1898 e gestito con automobili con motore a combustione interna di fabbricazione tedesca (anche qui Daimler), mentre nel marzo del 1899 venivano inaugurati i primi servizi extraurbani fra Dover e Deal, sulla costa sudorientale dell'isola, gestiti dalla Dover & East Kent Motor Bus Company con automobili a vapore[11]. Presto diversi altri imprenditori, provenienti o dalla gestione di servizi di trasporto a cavallo o da quella di linee tramviarie e ferroviarie o, ancora, da campi affatto estranei ai trasporti, si cimentarono nell'introduzione di autolinee urbane ed extraurbane nei centri più importanti del Regno Unito come nelle più remote aree rurali: "The early years of the twentieth century were marked by the increasing success of the motor bus as a reliable commercial vehicle", ha scritto John Hibbs in uno studio certamente datato, ma che purtroppo non ha avuto alcun seguito nella storiografia inglese[12]. Proseguendo, l'autore fa notare tuttavia come anche per il caso del Regno Unito, dove il settore dei servizi automobilistici prosperò per i primi tre decenni del XX secolo in un regime pressoché privo di regolamentazione, la più alta densità di servizi automobilistici fosse riscontrabile in aree per lo più lontane dalle zone industriali: "The first six years of the century saw development of bus services all over the country […]. Even so, the motor bus was still a rarity, and found more frequently in the remoter places than in the industrial areas and larger towns"[13]. Fu soltanto dopo la prima guerra mondiale, noto spartiacque nell'evoluzione della tecnologia automobilistica e di tutto quanto ruoti attorno a essa, che il settore delle autolinee assunse una fisionomia più chiara: nuovi e più numerosi imprenditori si cimentarono nella fondazione di imprese di trasporto con automobili, le compagnie destinate a dominare il campo emersero e la struttura della rete assunse la fisionomia che – nelle sue linee essenziali – si è protratta fino ai nostri giorni[14]. Lo stesso periodo dunque, la stessa tecnologia e percorsi di sviluppo almeno apparentemente analoghi caratterizzavano la crescita della rete di autolinee italiana e di quella inglese. I contesti però erano profondamente diversi non solo per la distanza geografica,

[11] J. Hibbs, *The history of British bus services*, David & Charles, 2004, prima edizione 1968, pp. 42-43.
[12] *Ibidem*, p. 43. L'unico altro saggio noto che abbia affrontato in modo dedicato la storia dei servizi automobilistici in Inghilterra è quello di K. Hey, *The initial crisis of bus service licensing, 1931-34*, in "The Journal of Transport History", 25/I, 2004, pp. 46-62.
[13] J. Hibbs, *The history of British bus services*…, cit., p. 64.
[14] "The barriers that before the war had restricted bus operation to the larger operators were now down, but while the way was open for newcomers to the industry, it was equally easy for the established concerns to expand" (*Ibidem*, pp. 70).

com'è ovvio, ma per le profonde – allora quasi abissali – differenze sociali, economiche e, come vedremo, anche istituzionali che intercorrevano fra i due paesi.

Un altro studio, o meglio una raccolta di studi realizzati nell'arco di un quindicennio da Margaret Walsh, ci consente di inquadrare l'esperienza dei cosiddetti *long-distance bus services* negli Stati Uniti, dal loro esordio alla fase di ascesa fino al più recente relativo declino[15]. In realtà Walsh tende a trascurare la fase pionieristica – che probabilmente ebbe inizio, come in Italia e in Inghilterra, nel primo decennio del Novecento, ma evidentemente senza lasciare tracce sufficienti della propria esistenza da consentire di dipingere un quadro anche solo approssimativo della situazione[16] –, per andare direttamente ad analizzare il periodo più stabile di crescita della rete di autolinee, che prese avvio a partire dagli anni Dieci del secolo: "Bus transport in the USA started in the second decade of the twentieth century when numerous entrepreneurs in all part of the country operated local services between nearby communities using automobile sedans"[17]. Queste *automobile sedans* , meglio note, quando venivano utilizzate per il trasporto pubblico di passeggeri, come *jitneys*, erano di fatto quelle che da noi venivano chiamate automobili da turismo. Si trattava quindi di macchine private di medie dimensioni con motore a combustione interna (ma Walsh non si sofferma più di tanto sulle questioni tecnologiche), che, a differenza di quanto poteva avvenire sul territorio italiano, negli Stati Uniti erano già allora immesse sul mercato a prezzi accessibili per una fetta relativamente vasta della popolazione, soprattutto considerando l'esistenza di un mercato dell'usato di proporzioni già consistenti[18]. Furono dunque questi *jitney buses* a inaugurare la storia dei servizi automobilistici in America, servizi che crebbero inizialmente in modo assolutamente caotico, nascendo dall'iniziativa spontanea di singoli individui senza alcun particolare percorso imprenditoriale alle spalle che, ammaliati in un certo senso dalla facilità di ac-

15 M. Walsh, *Making connections. The long-distance bus industry in the USA*, Ashgate, 2000.

16 Uno dei primi imprenditori di cui parla la studiosa inglese, Wesley E. Travis, aveva iniziato la propria attività di trasporto automobilistico prendendo in subappalto (*subcontracting*) il servizio postale nelle aree rurali del nord della California, in un anno imprecisato prima del 1907, quando avviò un servizio di taxi urbani per la città di San Francisco (*Ibidem*, p. 18).

17 *Ibidem*, p. 17.

18 Gli Stati Uniti sono senza ombra di dubbio uno dei paesi più prolifici in termini di pubblicazioni scientifiche attorno al tema dell'automobile e dei suoi percorsi di sviluppo, fatto ovviamente giustificato dall'enorme importanza che l'industria automobilistica ha assunto oltreoceano in termini economici, sociali e culturali. Per una guida ragionata che tenta di fare ordine nella sterminata letteratura statunitense sulla storia dell'automobile si veda M.L. Berger, *The automobile in American history and culture. A reference guide*, Westport, Grenwood Press, 2001. Per una storia della mobilità nelle zone rurali degli Stati Uniti e dell'impatto che ebbero i veicoli a motore si veda M.L. Berger, *The devil wagon in god's country: the automobile and social changes in rural America 1893-1929*, Hamden, Archon Books, 1979.

cesso al settore e, analogamente al caso inglese, dalla sua completa mancanza di regolamentazione (che arriverà soltanto negli anni Venti), esercitavano la propria attività tanto all'interno degli ambiti urbani quanto al loro esterno, su percorsi suburbani generalmente di breve o media distanza e del tutto privi di regolarità: nessuna fermata stabilita a priori e nessuna tariffa ufficialmente decisa e resa pubblica. Nel 1915, un economista statunitense così descriveva sommariamente le caratteristiche dei servizi di *jitney buses* all'inizio di un saggio in cui tentava di inquadrare il nuovo servizio di trasporto all'interno dell'offerta già esistente:

> The most fitting designation of the jitney is a nondescript automobile which is held out as an agency for the transportation of the public for a nickel [5 cents] per passenger. In general the jitney has no definite traffic characteristics. In some places it adheres to definite routes and has some semblance of maintaining a regular schedule. In other places it merely cruises, seeking desirable short-haul traffic. In some localities it is in readiness to serve during specified hours, even furnishing owl service [i.e. "night bus"]; in others the time and place of its operations appear to be largely accidental and, like its entrance into the transportation field, sporadic[19].

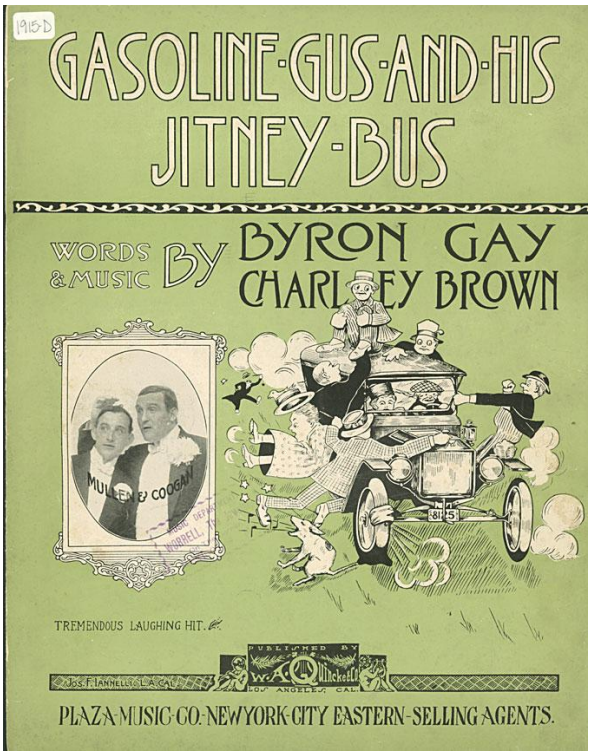
Prima che gli Stati Uniti decidessero di fare il loro ingresso nella prima guerra mondiale, la massiccia diffusione dei *jitney buses* e la fortuna della loro immagine erano state tali da ispirare la composizione di una nota canzone (Fig. 9), di largo successo popolare e ancora oggi conosciuta negli Stati Uniti, che proprio nelle prime strofe stigmatizzava la facilità di accesso alla professione, nonché la relativa approssimazione dell'organizzazione dei servizi, con questi inequivocabili versi:

> Did you ever hear the story? Did you ever hear the yarn?/('Bout what?) 'Bout Gasoline Gus./ *He saved up a dollar and he borrowed twenty cents./(Then what?) Bought a jitney bus.*/His coffee mill was made of tin,/But tin was made to pack things in./He hung a sign and it read thus:/"This is Gasoline Gus and his jitney bus."/ […] He packed them on the fenders and he packed 'em on the hood./ He packed 'em by the dozen and another dozen stood./From out the heap there came a cry: "Please take that suitcase out of my eye."[20]

---

[19] F.W. Doolittle, *The economics of jitney bus operation*, in "The Journal of Political Economy", Vol. 23, n. 7 (luglio, 1915), p. 663.
[20] http://ucblibraries.colorado.edu/cgi-bin/sheetmusic.pl?RagGasoline&Rag&main, 10 luglio 2011, corsivo nostro.

Fig. 9. La copertina illustrata dello spartito di *Gasoline Gus and his jitney bus*, pubblicato a Los Angeles nel 1915. La canzone era stata portata al successo dal cantante Billy Murray.



Fonte: http://ucblibraries.colorado.edu/cgi-bin/sheetmusic.pl?RagGasoline&Rag&main, 10 luglio 2011.

Al di là di questo personaggio di fantasia, caricaturale ma probabilmente non troppo lontano almeno da una parte dei primi possessori di *jiteny buses*, esistevano naturalmente molti altri livelli di qualità e alcuni operatori del settore, provvisti di più ampie capacità imprenditoriali e forse anche di una più elevata disponibilità economica iniziale, riuscirono in breve tempo a imprimere una svolta evolutiva e progressiva alle proprie attività, trasformandole nel corso degli anni Dieci in vere e proprie imprese di servizi automobilistici extraurbani[21]: incrementarono il parco delle macchine, strutturarono accordi con i vicini concorrenti, stabilirono percorsi e tariffe fissi e così via. Bisognò invece attendere

[21] Nei paesi anglosassoni i servizi automobilistici extraurbani sono in genere divisi in *intercity* o *interurban*, ossia linee che collegano due o più città e che possono essere *long-distance services*, e *rural*, linee queste ultime che effettuano il servizio in un territorio relativamente circoscritto e fra villaggi o centri minori.

l'inizio degli anni Venti perché, grazie a una regolamentazione più chiara sia a livello statale sia a livello federale, a macchine tecnologicamente più evolute, più grandi e più comode e quindi ad accresciute opportunità di profitto, cominciassero a strutturarsi quelle che nel volgere di un breve lasso di tempo divennero le grandi compagnie dei *long-distance bus services*, come la leggendaria Greyhound o la Trailways[22].

In un luogo geograficamente ancora più distante della Gran Bretagna, dunque, un altro contesto favoriva la nascita di servizi automobilistici con modalità certamente diverse rispetto al caso inglese e a quello italiano, ma nello stesso periodo e con le stesse tecnologie. Sebbene questi tre esempi, per ora solo accennati, non possano costituire un campione adeguato per svolgere approfonditi studi comparati, pure sembrano dimostrare senza ombra di dubbio che, fin dagli esordi della storia dell'automobile, l'*automobilismo industriale* – nella fattispecie nella sua declinazione del trasporto collettivo di passeggeri – assunse le forme e le qualità di un sistema tecnologico ed economico estremamente complesso e di proporzioni mondiali[23].

---

22 "Men from all walks of life who had touring cars carried passengers short distances for reasonable fares. If they worked hard and set up fairly regular services either undercutting or amalgamating with nearby competitors, then they made enough money to expand and acquire more vehicles to develop these local routes. In most areas the possibility of operating over longer distances was prevented by the slow speed of travelling on dirt-top roads, in the rural areas in particular, and the frequent breakdowns" (M. Walsh, *Making connections*…, cit., pp. 19-20).

23 Naturalmente, se i servizi automobilistici avevano preso piede in Italia, in Inghilterra e negli Stati Uniti, essi avevano anche cominciato a diffondersi almeno contemporaneamente nei paesi che avevano dato il via alla storia dell'industria automobilistica e quindi in Francia e in Germania (Gottlieb Daimler, per esempio, sembra che avesse avviato i primi esperimenti di trasporto pubblico extraurbano con automobili con motore a combustione interna verso la metà degli anni Novanta dell'Ottocento, in Germania). Purtroppo però, soprattutto per quanto riguarda la loro applicazione extraurbana, la storiografia di questi paesi non sembra aver finora indagato adeguatamente il tema delle autolinee. Nel caso francese, la recente formazione di una "scuola" di storici della mobilità ha favorito ampie e innovative riflessioni attorno allo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico e al loro impatto politico, culturale e sociale, ma nessuna di queste pare essersi concentrata sullo sviluppo delle autolinee extraurbane. Per una intelligente storia dei servizi automobilistici della città di Parigi si veda il recente A. Passalacqua, *L'Autobus et Paris*, Paris, Economica, 2011. Étienne Faugier, che ha lavorato attorno al tema della diffusione della motorizzazione nelle campagne francesi, ha per ora comunicato i suoi risultati soltanto attraverso relazioni all'interno di convegni e comunque sembra non aver dedicato grande spazio alle autolinee, concentrandosi piuttosto sul ruolo della motorizzazione privata: E. Faugier, *Automotive system in the Rhône district: the economical motor for a rurality against nature? 1919-1939*, *paper* per il sesto convegno internazionale di T2M, tenuto a Ottawa, Canada, dal 18 al 21 settembre 2008 (http://t2m.org/conferences/ottawa-2008/, 6 luglio 2011). In ogni caso, non si può non concordare con lo stesso Faugier quando scrive: "The history of rural mobility is starting to get the interest of modern historians. Nevertheless, blind spots persist such as the lack of studies of pedestrians, bicycling and of rural mobility in twentieth century" (E. Faugier, *Rural transportation: from a wrong start to an uncertain future?*, in G. Mom, P. Norton, G. Clarsen, G. Pirie (a cura di), *Mobility in history. Themes in transport*, Neuchâtel, Alphil, 2010, p. 216). Inutile dire che fra i *blind spots* citati dallo studioso francese occorre per il momento annoverare anche i servizi pubblici automobilistici.

Ognuno di questi paesi, come si è detto, aveva visto nascere nel suo proprio particolare contesto una rete più o meno fitta e ordinata di servizi pubblici automobilistici, che andava quindi a soddisfare esigenze e a rispondere a domande quando di natura analoga, quando di natura totalmente differente una dall'altra. In Italia, il dibattito attorno alle ragioni che avrebbero dovuto sottostare all'impianto dei primi servizi automobilistici extraurbani fu certamente intenso, ma per la gran parte – e per quello che è dato a noi oggi di conoscere –, le voci che nel primo quindicennio del Novecento fecero sentire le proprie idee in merito tesero a impostare un discorso piuttosto omogeneo nei suoi tratti essenziali. Tolta una minoranza di opinioni, comunque significativa, che vedeva nella diffusione dei servizi automobilistici sostanzialmente un male imposto da un difetto infrastrutturale dell'Italia rispetto agli altri paesi europei, e segnatamente dall'arretratezza della rete ferroviaria nazionale dal punto di vista qualitativo e quantitativo, nella gran parte dei casi l'"automobile pubblico" era considerato un'opportunità di sviluppo sia in termini economici e commerciali sia in termini più ampiamente sociali e politici, quando non anche militari. Al primo gruppo, quello degli scettici dell'automobile industriale, apparteneva indubitabilmente l'ingegnere Gino Toller che, partecipando a Parigi nel 1908 al primo congresso internazionale della strada nella veste di segretario della "Commissione pel Miglioramento delle Strade" del Touring Club Italiano, così si esprimeva senza mezzi termini in merito:

> In Italia a dispetto della non ottima manutenzione stradale hanno preso uno sviluppo grandissimo i servizi pubblici di trasporto con automobili, ai quali il Governo e le amministrazioni pubbliche hanno concesso larghi aiuti finanziari, coi quali vengono coperte per due terzi e a volte per metà le spese di esercizio […]; da noi l'automobile pubblico ha avuto un incremento che non trova riscontro presso alcuna altra nazione. […] Alla constatazione soprammenzionata è bene aggiungere che ogni chilometro in più di linea ferrata costruita deporrebbe in favore del nostro paese assai meglio di qualche chilometro di servizio automobilistico aperto. Probabilmente nessuno riterrà di rallegrarsi del primato posto in rilievo, se istituirà un confronto tra lo sviluppo, relativo ad unità di superficie, delle ferrovie nostre e di quelle delle altre nazioni[24].

[24] G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia dall'Unità a oggi*…, cit., p. 93. Purtroppo la relazione dell'ingegner Toller nella sua versione integrale risulta attualmente introvabile. Le uniche, pure interessanti pubblicazioni che è stato possibile reperire attorno a questo cruciale evento internazionale nella storia della viabilità e delle infrastrutture stradali sono Touring Club Italiano – Commissione pel Miglioramento delle Strade, *Il 1° Congresso Internazionale della Strada. Parigi 1908. Discussioni e Voti*, Mi-

Nei primi decenni del Novecento la cultura, la politica e l'economia della mobilità e dei trasporti in Italia erano ancora tutte incentrate sul (e dominate dal) paradigma ferroviario, incontrastato e secolare simbolo di progresso civile ed economico delle nazioni, e lo stralcio della relazione di Toller non era che una delle molte manifestazioni di questo approccio generale ai trasporti terrestri. Quando, nella primavera del 1908, si discusse alla camera una delle leggi che fu destinata a regolare a lungo la materia dei servizi pubblici di trasporto in concessione, non uno degli interventi dei deputati fu volto a pretendere una linea automobilistica in più, maggiori sussidi o qualunque altro tipo di agevolazione per i servizi automobilistici. Al contrario, tutti gli interventi, dai toni spesso addirittura pedanti e petulanti, erano volti a portare a casa, al proprio collegio elettorale sostanzialmente, qualche chilometro in più di ferrovia o, tutt'al più, di tramvia extraurbana, più povera della ferrovia ma a essa quasi identica sotto il profilo tecnologico e simbolico. La fiera dei localismi di cui si componeva il parlamento nazionale era basata tutta ancora sulla richiesta di infrastrutture ferroviarie per qualunque area del paese, considerate evidentemente ancora l'unico vero veicolo di progresso dei territori. Anche le zone a più intensa diffusione ferroviaria come il Piemonte, che certamente nulla aveva a che spartire con l'effettiva e drammatica arretratezza infrastrutturale di certe zone dell'Italia centrale, con pressoché tutto il meridione e, in modo ancora più marcato, con le isole maggiori, venivano dichiarate se non proprio abbandonate dal governo, certamente trascurate nei loro bisogni di collegamento ferroviario con le altre aree del paese[25]. Del resto lo stesso disegno di legge – il cui nome completo era "costruzione e concessione di ferrovie, tramvie extraurbane e linee automobilistiche e di navigazione lacuale in servizio pubblico" e che veniva sempre riportato, con una comprensibile ma significativa contrazione, come "costruzione e concessione di ferrovie" –, presentato dall'allora ministro dei lavori pubblici Pietro Bertolini, nonché l'allegata relazione della commissione preposta al suo esame, non affrontavano che in minima parte e in chiave generica i problemi relativi agli altri servizi di trasporto e si concentravano in modo decisamente preponderante sull'analisi minuziosa di ogni aspetto di ogni singola linea ferroviaria costruita e da

lano, Tip. degli Operai, 1909; I. Vandone, *Il 1° congresso internazionale della strada tenuto in Parigi nell'ottobre 1908: relazione alla deputazione provinciale di Milano*, Milano, Poligrafia italiana, 1909.

[25] A questo proposito si vedano le discussioni svolte alla camera fra il 12 marzo e il 16 giugno 1908 – e per quanto riguarda il Piemonte l'intervento di Edoardo Daneo del 10 giugno –, contenute in Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXII, Discussioni, volumi relativi.

costruire[26]. Su ottantatre fitte pagine di relazione, soltanto le ultime due erano dedicate alle tramvie e alle automobili e di queste, forse una ventina di righe ai soli servizi automobilistici. Ciò nondimeno, l'opinione che emerge da queste poche righe era effettivamente rappresentativa di un'interpretazione largamente condivisa nell'età giolittiana del sistema dei trasporti terrestri preso nel suo complesso e del ruolo che al suo interno dovevano assumere i servizi automobilistici. L'onorevole Teobaldo Calissano, infatti, concludeva la sua relazione facendo notare che le ferrovie secondarie convergevano "con crescente affinità con le comunicazioni tramviarie ed automobilistiche a formare il *sistema dei trasporti a trazione meccanica, d'interesse locale*, argomento questo, che non meno delle grandi ferrovie di Stato, richiede l'amorosa cura dei poteri pubblici, giacché solo dallo sviluppo delle comunicazioni secondarie, trae la maggior rete il suo vitale alimento e la sua forza d'espansione"[27]. Era quindi la sussidiarietà, più ancora che la complementarità dei servizi tramviari e automobilistici il nodo centrale del concetto che tendeva a informare la politica dei trasporti terrestri nel primo ventennio del Novecento: qualunque incremento del sistema era concepito e giustificato come struttura di rinforzo dell'elemento principale, in una prospettiva quindi che potremmo certamente definire plurimodale, ma caratterizzata da una forte gerarchia piramidale interna. Effettivamente Toller, come peraltro abbiamo già avuto modo di notare parlando della situazione ferroviaria all'inizio del Novecento, aveva sottolineato come la rete principale fosse carente in Italia per quanto riguardava la sua reale estensione, soprattutto se paragonata a quella dei paesi europei economicamente più sviluppati. Come hanno giustamente osservato Fenoaltea e altri studiosi però, la domanda effettiva – non la domanda dei parlamentari – tendeva a essere assai più bassa rispetto all'offerta di trasporto ferroviario. Se questa situazione di fatto fosse dipesa dalle ghiotte opportunità speculative sulla costruzione degli impianti, dalle manovre clientelari e di ricerca del consenso dei vari gruppi parlamentari regionali o se fosse invece determinata da un più illuminato progetto politico ed economico teso a precedere la domanda, per stimolarla, non è dato saperlo con certezza, e forse si potrebbe dire senza grossi margini di errore che tutte queste ragioni insieme avevano infine contribuito a sovradotare il paese di infrastrutture ferroviarie rispetto all'effettiva attitudine alla mobilità delle merci e degli uomini. E proprio per ovviare a questo difetto, dunque, per i protagonisti dell'epoca e per gli esperti di trasporti occorre-

[26] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXII, Sess. 1904-1908, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 962 e 962/A.
[27] *Ibidem*, C.n. 962/A, p. 83.

va, paradossalmente in un certo senso, che la rete di trasporto pubblico venisse ulteriormente incrementata, per completarla e per far sì che le sue maglie fossero il più possibile fitte e capillari, dando vita così a un organismo più completo e più efficiente nel suo complesso[28]. Su questo punto, in effetti, tutti più o meno concordavano. Se la rete ferroviaria o più in generale la rete di trasporto terrestre a impianti fissi era meno estesa in termini assoluti rispetto a quella degli altri paesi, ciò era dovuto certamente alla arretratezza economica della penisola, ma anche a una questione più strettamente tecnica e di natura orografica: l'Italia era ed è un paese ricoperto per circa i due terzi di colline e di montagne, ciò che senza dubbio aveva reso più onerosa e tecnicamente più complessa la costruzione di impianti di trasporto su rotaia e aveva di fatto contribuito alla configurazione di una rete ferroviaria principale, escludendo le aree settentrionali, a maglie piuttosto larghe (Fig. 10).

Così Baldini argomentava a questo proposito nel 1906:

> Il frastagliamento delle montagne che coprono la più gran parte del suolo italiano; i fiumi ripidi e torrenziali che dividono il terreno già frastagliato dai monti, fanno sì che le comunicazioni da centro a centro riescano in generale difficilissime, e per conseguenza costosissima la costruzione di ferrovie. […] È perciò che, salva la ubertosa pianura del Po, tutte le altre regioni d'Italia sono coperte da una rete ferroviaria a maglie molto larghe. E non bastano le linee tranviarie che si insinuano tra le scarse strade ferrate a servire e riunire tutto il commercio locale. […] Riassumendo, dunque, si sente in Italia il bisogno di insinuarsi entro le troppo larghe maglie della Rete ferroviaria, con mezzi più comodi, più ve-

[28] L'ingegnere Giuseppe Spera, esperto di questioni ferroviarie, così si era espresso in proposito, fornendo interessanti dati sul movimento ferroviario italiano comparato a quello di altre nazioni europee: "Dalla vita, dal moto il paese può attendere il suo svolgimento economico e non certo dall'inerzia. E la vita e il moto che promuoveranno falangi di automobili non solamente non potranno menomamente far temere allo Stato una diminuzione di reddito, ma ad esso assicureranno prodotti sempre più prosperi. Ben vengano questi supremi e nuovissimi mezzi di locomozione, soprattutto in Italia, dove il movimento ferroviario è appena iniziato. Dobbiamo ricordarci in quali condizioni di umiliante inferiorità si trovi l'Italia, rispetto alle altre nazioni per quanto rappresenta il traffico delle ferrovie. I prodotti lordi delle ferrovie italiane oscillano intorno alle 20 mila lire al chilometro, mentre nei Paesi Bassi ammontano a 28 mila, in Francia a 35 mila, in Germania a 50 mila. Eccettuata la Russia, che offre meno di un viaggio all'anno per abitante, gli altri paesi si muovono assai più dell'Italia; da un minimo di 5,53 viaggi all'anno offerto dall'Ungheria, si giunge a un massimo di 27,40 in Inghilterra. In Italia raggiunge appena la modestissima cifra di 1,82. Questa enorme inferiorità dimostra che le ferrovie con un esercizio che risponda veramente allo scopo ed alle condizioni del paese, possano e debbano sperare in prodotti doppi, tripli di quelli che oggi si ottengono, e l'automobilismo è un elemento prezioso e indispensabile per raggiungere questo maggior prodotto necessario e desiderabile". Il brano, tratto da una non meglio specificata pubblicazione tecnica, è citato da Tommaso Mosca nel suo intervento alla camera del 29 giugno 1909 (Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° sessione – Discussioni – 1° tornata del 29 giugno 1909).

loci, più sicuri e di maggior potenza che non le antiche diligenze sgangherate e lente, o i vecchi carri che impiegano una intiera giornata per trasportare una tonnellata di merce alla distanza di 30 chilometri. [A questo] bisogno rispondono ampiamente e con sicurezza le automobili stradali per trasporti industriali pubblici e privati, le quali non possono, né debbono fare la concorrenza alle ferrovie: ma debbono invece costituire puramente e semplicemente un utile ausiliario di queste, arrivando là dove le linee ferroviarie economicamente e tecnicamente non possono giungere[29].

Fig. 10. La rete ferroviaria principale nel 1906.

Fonte: L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, cit., p. 341.

[29] U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., pp. 11-12.

In questo ampio e significativo stralcio del saggio di Baldini si trova confermata la politica generale relativa alla considerazione dei modi di trasporto terrestre diversi dalla ferrovia come ausiliari, come alimentatori o distributori dei traffici ferroviari e che quindi non possono e non devono configurarsi come concorrenti della ferrovia, ma manca completamente il giudizio negativo che Toller aveva riservato ai servizi automobilistici. Baldini, e altri come lui, tendeva a vedere le autolinee non come un male necessario ed eliminabile attraverso l'estensione dei binari, ma al contrario come una valida e insostituibile integrazione della rete dei trasporti pubblici, di cui chiedeva più o meno direttamente il potenziamento. D'altra parte, come ha notato giustamente Girard, è una costante della storia dei trasporti quella che vuole che il nuovo modo di trasporto venga pensato – e presentato alla pubblica opinione – come ausiliario o complementare del vecchio: "Ogni nuovo tipo di trasporto, al suo primo apparire, è concepito come complemento del mezzo particolare di trasporto predominante in quel periodo. Così il vapore fu dapprima al servizio della vela. Le prime ferrovie aiutavano a trasportare verso gli estuari d'Inghilterra i carichi destinati al traffico costiero, o li avviavano verso i fiumi e i canali del paese"[30]. Allo stesso modo, le automobili private o pubbliche per il trasporto di passeggeri o di merci non potevano che essere inizialmente concepite e presentate come strumento al servizio degli scali ferroviari e come "integratori", per usare l'espressione dell'ingegner Fucci, di questi ultimi[31]. Se questa concezione per così dire ancillare dei servizi automobilistici era indubbiamente la più diffusa, pure non mancavano posizioni più articolate in proposito, soprattutto per quanto riguardava il parente povero delle ferrovie, cioè le ferrovie secondarie e le tramvie che, nell'opinione di alcuni e, col senno di poi, potremmo dire preveggenti osservatori, in certi contesti avrebbero dovuto presto lasciare il passo al progresso dell'automobile:

> Più saggio sarebbe – scriveva Hesse nel 1909 – tracciare linee ferroviarie nelle terre veramente preparate a uno sviluppo ferroviario, e provvedere invece di altri mezzi rotanti quelle più modeste regioni le quali si trovano in grado di mantenerli con buoni reciproci vantaggi. È stato evidentemente un grave errore ed è tuttavia, quello di dare adito sulle rotabili nostre alle ferrovie economiche ed alle tramvie. Sono rimedi necessari, inevitabili

[30] L. Girard**,** *I trasporti*, cit., p. 230.
[31] G. Fucci, *L'automobilismo nei pubblici servizi e nei trasporti*…, cit., p. 3.

> anche per conciliare le necessità più urgenti con i mezzi più atti a soddisfarle, ma sulle strade la rotaia di ferro insidiosa e usurpatrice non dovrebbe internarsi più[32].

Su questo tema anche il deputato Tommaso Mosca aveva le idee talmente chiare da abbozzare una cauta, ma lucida e di fatto assai realistica previsione sul futuro dei binari che correvano in sede dedicata e promiscua, lungo percorsi considerati secondari:

> Io sono fermamente convinto […] che, col progredire dell'automobilismo, le ferrovie secondarie sono destinate se non a sparire, a trasformarsi in autovie. Si toglieranno probabilmente i binari, si levigheranno i piani stradali, e le ferrovie secondarie serviranno esclusivamente per il passaggio degli automobili. Le ferrovie rimarranno soltanto per le grandi distanze, per i grandi traffici nazionali e internazionali[33].

L'automobile, quindi, già agli albori della sua storia era sì concepita soprattutto come un valido mezzo per incrementare i traffici ferroviari, ma stava al contempo prospettando una temibile alternativa tecnologica alla ferrovia, alternativa che col tempo, come sappiamo, fu destinata a farsi sempre più competitiva e vorace di quote di traffico – tanto di merci quanto di passeggeri – all'interno del variegato sistema dei trasporti terrestri. Per ora, tuttavia, il suo ruolo era quello di integrare la rete di trasporto a impianti fissi, laddove, per esempio, le previsioni di traffico non fossero state tali da giustificare gli investimenti necessari all'impianto di una linea ferroviaria:

> Vi sono luoghi ove il traffico è in quantità insufficiente da giustificare l'impianto di una ferrovia, ma abbastanza d'importanza e suscettibile di progressivo sviluppo per richiedere l'adozione di mezzi di trasporto che offrono maggiori garanzie di celerità e di regolarità di quello che, date le esigenze moderne, può offrire la trazione animale. Vi sono inoltre casi di due paesi, fra i quali si sviluppa un traffico considerevole ed importante solo in una parte dell'anno.
>
> In questi casi, data l'elevatezza delle spese di esercizio sempre costanti e non proporzionate all'entità del traffico, non si può all'impianto di tramvie o ferrovie economiche, ma vi

[32] G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., p. 54.
[33] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° sessione – Discussioni – 1° tornata del 29 giugno 1909.

è indubbiamente convenienza di eseguire i trasporti su strade ordinarie con mezzi meccanici[34].

Oltre alla questione strettamente infrastrutturale e modale, come si è visto, esisteva una parallela questione geografica, di fatto un dato indiscutibile attorno alla conformazione del territorio nazionale che certo non era sufficiente, da solo, a fare dell'Italia un paese che più di altri necessitava di autolinee: come sappiamo l'Inghilterra, certo non particolarmente accidentata sotto il profilo orografico, si stava dotando negli stessi anni di una rete di autoservizi di proporzioni considerevoli, e lo stesso stavano facendo tutti quei paesi in cui la tecnologia automobilistica aveva fatto il suo ingresso, indipendentemente dalle caratteristiche orografiche dei territori[35]. Certamente però, proprio in virtù della sua inopinabile oggettività, la questione geografica costituiva uno dei tasti più battuti da chi chiedeva l'istituzione o il potenziamento delle autolinee. Tommaso Mosca nel giugno del 1909 prese la parola durante la discussione sul bilancio dei lavori pubblici alla Camera per sottoporre all'attenzione del governo il problema delle comunicazioni fra i comuni rurali e le ferrovie e fra i comuni non collegati da ferrovie e così esordì nel suo importante discorso:

Questi comuni, distanti diecine e diecine di chilometri dalla rete ferroviaria, purtroppo in Italia sono moltissimi, e si trovano quasi tutti dispersi fra le montagne o su alture. D'ordinario essi non hanno altra strada che la comunale obbligatoria[36]. Pochi, più fortunati, sono avvicinati o attraversati da strade provinciali o nazionali. In genere, e tutti lo sanno, le strade comunali obbligatorie di montagna hanno molte giravolte, molte curve e molte pendenze, di modo che per percorrere su queste strade una distanza di 20 km con i carri oppure con le lente vetture postali occorrono in media da quattro a cinque ore; e

[34] U. Casalis, *Ferrovie e automobili*, in "Rivista dei Trasporti", a. I, n. 1, ottobre 1909.
[35] Verso la fine del primo decennio del Novecento, i servizi automobilistici – di cui purtroppo nulla sappiamo a causa della già segnalata lacuna storiografica in materia – avevano certamente fatto il loro ingresso in Svizzera, Danimarca, Belgio, Olanda, Francia, Austria, Germania e Spagna (Disegno di legge, *Coordinamento in testo unico delle disposizioni vigenti per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie e le automobili in servizio pubblico*, in Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909 – documenti – disegni di legge e relazioni, C.n. 169).
[36] Mosca parlava di "comunali obbligatorie" e non semplicemente di comunali perché in questo caso faceva riferimento a quelle strade costruite in seguito alla legge 30 agosto 1868, n. 4613, a cui abbiamo già fatto cenno e che aveva reso obbligatoria per i comuni la costruzione di un certo numero di chilometri di strade di loro competenza, con l'ausilio finanziario dello stato, e che come abbiamo visto aveva dato risultati scarsi tanto sotto il profilo quantitativo quanto sotto quello qualitativo.

> questa distanza di venti chilometri non si può percorrerla che una sola volta al giorno con la stessa vettura, in andata e in ritorno.
>
> Questa difficoltà dei traffici tarpa le ali a qualsiasi vigorosa iniziativa, scoraggia i più volenterosi, ed è la principale, forse l'unica ragione di quello stato d'inferiorità in cui si trovano le nostre regioni meridionali, specialmente di montagna, di fronte alle regioni del nord, intersecate da ferrovie e da tramvie, e così fiorenti di industrie e di commerci[37].

Tommaso Mosca, nato e cresciuto nel piccolo paese di Capracotta, abbarbicato sugli Appennini molisani a più di 1400 metri sul livello del mare, parlava ovviamente a ragion veduta e in nome di quelle popolazioni e di quei territori effettivamente costretti a una mobilità pressoché nulla se comparata con quella allora offerta alle regioni più progredite, o anche soltanto geograficamente meglio posizionate. Su quale fosse la soluzione per sciogliere questa immobilità e per rilanciare le sorti delle aree montane del meridione, peraltro, Mosca non aveva dubbi e sosteneva a gran voce che era nell'automobile che andava ricercata la chiave per "la salvezza" di quelle popolazioni: "Nell'automobile è il segreto della loro resurrezione economica, poiché l'automobile ha questa virtù magica: di convertire, come per incanto, tutte le strade rotabili in altrettante ferrovie o tramvie"[38]. Questa fede nella virtù magiche insite nella tecnologia automobilistica, che sembrava poter trasformare le strade in ferrovie come le fate dei fratelli Grimm trasformano le zucche in carrozze, tradisce un approccio culturale – allora ancora relativamente giovane ma destinato a longeva fortuna – che vede nell'innovazione tecnologica una sorta di panacea per i mali del sottosviluppo, guaribili appunto, come con un tocco di bacchetta magica, potenziando, in questo caso, il sistema dei trasporti, e ci mostra ancora come la retorica ferroviaria fosse vincente nel parlamento italiano dell'età giolittiana: l'automobile era desiderabile non tanto per se stessa, ma perché capace di trasformare le strade nel migliore dei modi di trasporto, la ferrovia. Ciò che occorre rilevare, in ogni caso, è non solo che anche Mosca sottolineava l'importanza delle autolinee prima di tutto per i territori montani, riallacciandosi come molti a quella che abbiamo chiamato la questione geografica, ma che, come Baldini del resto, indicava in esse la via per una rinascita prettamente economica delle aree che fino a quel momento erano rimaste prive di servizi di trasporto meccanico. Addirittura questa lacuna era per Mosca "forse l'unica", ma se

[37] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° sessione – Discussioni – 1° tornata del 29 giugno 1909.
[38] *Ibidem*.

non l'unica, certamente la più importante delle cause della loro arretratezza, mostrando di aderire anch'egli acriticamente a quel paradigma che istituisce un rapporto causale lineare, diretto e pressoché immediato fra le infrastrutture di trasporto e la crescita economica dei territori. Anche Guido Ancillotti, peraltro, nella veste di imprenditore di servizi automobilistici, insisteva di sovente sul valore economico che essi avrebbero potuto avere per quelle regioni che se ne fossero dotati, sottolineandone tanto gli aspetti commerciali, legati fondamentalmente al mondo agricolo ma non solo, quanto quelli, all'epoca certo di dimensioni assai contenute, legati al turismo e all'escursionismo[39]. Anche Fucci, dopo aver accennato ai risultati di alcuni servizi automobilistici francesi in riviera, al confine con l'Italia, chiedeva: "Questa iniziativa lanciata e convenientemente studiata non potrebbe essere attuata nella nostra bellissima Italia, ove tante ricchezze della natura e dell'arte sono ignorate non solo dagli stranieri, ma pur troppo da noi stessi italiani? Perché se è dato alle classi privilegiate il fare escursioni coi loro comodi automobili, ciò non è consentito a chi non ha la fortuna di possederlo del proprio, né può sobbarcarsi alle forti spese di noleggio"[40]. In questo caso quindi i servizi automobilistici erano evidentemente intesi come un mezzo per democratizzare le attività escursionistiche che in quegli stessi anni iniziavano a prender piede fra la popolazione italiana, grazie anche all'opera di divulgazione del Club Alpino Italiano e, soprattutto, del potente Touring Club Italiano.

Più rari, ma non del tutto assenti, erano invece i momenti in cui si indicava nell'istituzione della rete di autolinee più che una leva per l'economia, anche e soprattutto uno strumento di progresso sociale e culturale. L'Associazione Italiana Trasporti Automeccanici (AITA), fondata a Milano nei primi anni del Novecento e che aveva nella "Rivista dei trasporti" il suo organo ufficiale di stampa, nel 1909 aveva redatto un memoriale destinato alla commissione parlamentare per l'esame del disegno di legge "Concessione e costruzione di ferrovie" in cui, dopo aver sottolineato come dal loro punto di vista il governo stesse facendo troppo poco rispetto agli altri paesi europei per lo sviluppo dell'automobile – in questo discostandosi totalmente dalle impressioni di Toller[41] –, terminava il discorso chiedendo che venisse intrapresa "una illuminata azione di gover-

[39] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., pp. 7-14.
[40] G. Fucci, *L'automobilismo nei pubblici servizi e nei trasporti*…, cit., p. 4.
[41] Questa differenza di percezione non deve stupire dal momento che l'AITA era un'associazione di imprenditori a vario titolo legati al settore dei servizi automobilistici, e quindi incondizionatamente interessati al suo sviluppo, mentre Toller era un tecnico che si limitava a dare un giudizio relativamente indipendente, sebbene condizionato dalla cultura ferroviaria a cui abbiamo fatto riferimento.

no […] intesa ad aiutare quanto più possibile lo sviluppo dell'automobilismo in specie nelle forme collettive, e per quelli destinati a pubblici servizi"[42] e concludeva: "Noi crediamo di essere nel vero asserendo che l'automobilismo industriale potrebbe in Italia assurgere ad un'alta *funzione politica e sociale*"[43]. D'altra parte anche il discorso di Mosca si chiudeva con parole in questo senso piuttosto significative quando esclamava: "Sopprimetela questa lentezza e questa difficoltà delle comunicazioni per mezzo dell'automobilismo e voi avrete impresso nelle nostre regioni un alito di vita nuova, avrete ridestato in esse molte energie sopite, avrete messo in moto molte energie latenti; voi avrete aperto alle nostre popolazioni la vera via, la via maestra per elevarsi *economicamente, intellettualmente e moralmente*"[44]. Ancora più marcata e chiara era la posizione del capitano d'artiglieria Giovanni Hesse, che nel valore morale, civile e politico dell'automobilismo industriale nutriva una fiducia sterminata:

> Allacciare cuori a cuori, paesi a paesi, città a città, regioni a regioni, equivale [a] estendere di più fra la gente l'idea umana della famiglia unica, equivale [a] unire e fondere interessi particolari in interessi collettivi, a creare simpatie, ad aprire sempre nuove correnti fecondatrici del lavoro e del pensiero, *equivale a preparare alla patria un popolo omogeneo, unito, raccolto nelle stesse idealità*, avanzante verso uno stesso avvenire[45].

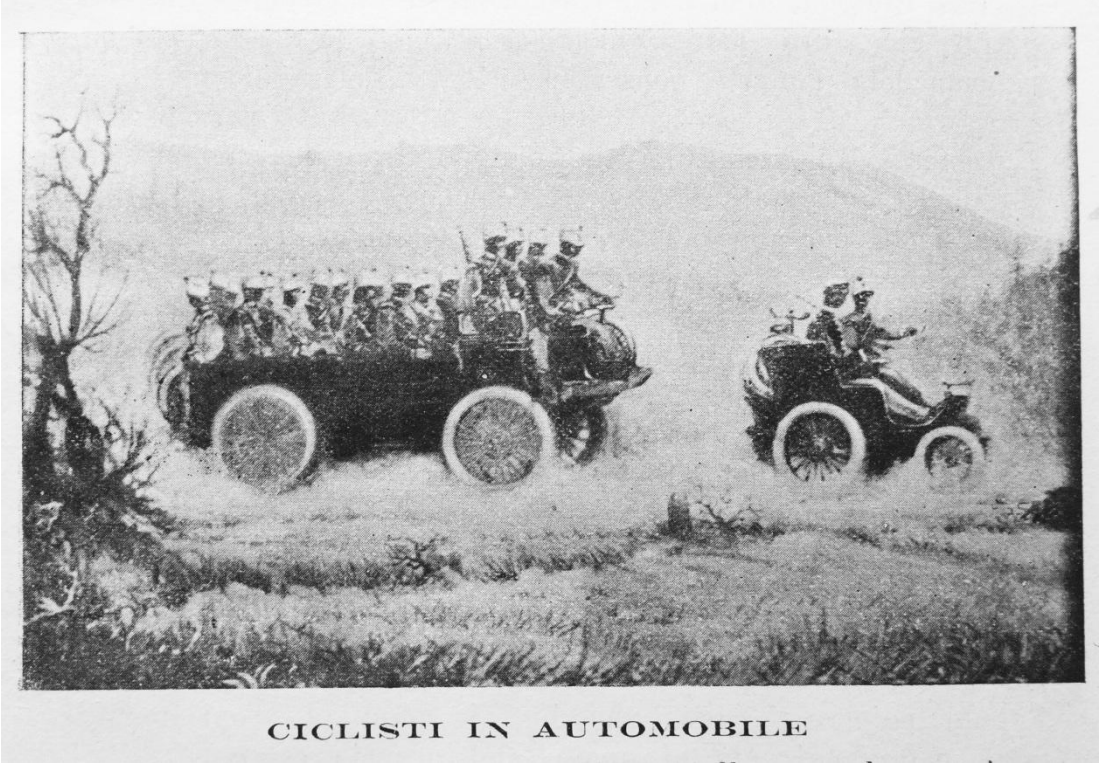
Alla questione infrastrutturale, a quella geografica, a quella economica e commerciale se ne univa dunque una quarta, ed era quella che potremmo chiamare la questione politica e culturale: anche le autolinee, come era stato per le ferrovie nel primo quarantennio post-unitario, potevano essere concepite, organizzate e pianificate come uno strumento per la realizzazione del tortuoso e all'epoca ancora giovane processo di *nation building*.
Sempre all'interno delle ragioni politiche, citate al fine di perorare la causa di un incremento dell'automobilismo industriale preso nel suo complesso, ma con riferimenti frequenti proprio ai servizi per passeggeri, potremmo includere un ultimo filone di pensie-

---

[42] Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, *Memoriale indirizzato alla On. Commissione Parlamentare per l'esame del disegno di legge Concessione e costruzione di ferrovie*, in "Rivista dei trasporti", Anno I, n. 2, novembre 1909, p. 25. Corsivo nostro.
[43] *Ibidem*.
[44] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° sessione – Discussioni – 1° tornata del 29 giugno 1909. Corsivo nostro.
[45] G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., p. 54. Corsivo nostro.

ro, meno frequentato ma in realtà non meno importante nella storia dello sviluppo della tecnologia automobilistica, teso a valorizzarne gli aspetti strategici e militari[46].

Fig. 11. Un esempio di impiego militare dell'automobile, utilizzata qui per trasportare il corpo dei ciclisti dell'esercito (non è dato sapere di quale esercito), a cavallo fra Otto e Novecento.



Fonte: G. Fucci, *L'automobilismo negli Eserciti dell'avvenire e conseguenti riforme*, Milano, Società Lito-tipografica lombarda, 1901, p. 19.

Gli stessi organi statali erano consci dell'importanza che le automobili avrebbero potuto rivestire all'interno di operazioni militari e nel settembre del 1908, in concomitanza ovviamente non casuale con i festeggiamenti per l'inaugurazione del nuovo ponte stradale sul Po, il Ministero delle poste e dei telegrafi e il Ministero della guerra avevano indetto a Piacenza due concorsi per autoveicoli – che non furono gli unici svolti in quegli anni – proprio al fine di selezionare i più validi veicoli ai rispettivi fini di incremento delle co-

[46] "A quali usi siano destinati gli *autocarri* militari – scriveva Fucci – è facile comprendere e senza descriverli tutti […], basterà accennare al trasporto della truppa, dei varii materiali da campo, al rapido rifornimento delle munizioni, del pane, delle carni e al celere trasporto dei feriti, ecc." (G. Fucci, *L'automobilismo nei pubblici servizi e nei trasporti*…, cit., p. 21). Una delle prime pubblicazioni in Italia sul tema dello sviluppo dell'automobilismo legato agli aspetti militari è G. Fucci, *L'automobilismo negli Eserciti dell'avvenire e conseguenti riforme*, Milano, Società Lito-tipografica lombarda, 1901.

municazioni uno e di movimentazione di armi e di uomini su teatri bellici l'altro[47]. Uno dei motivi principali per cui secondo Mosca occorreva potenziare i servizi automobilistici era infatti che lo stato avrebbe potuto avere "a sua disposizione una grande falange di automobili, grandi e piccoli, pesanti e leggeri, con i quali [avrebbe potuto] provvedere egregiamente a quanto [fosse] necessario in caso di interruzione del servizio ferroviario, in caso di mobilitazione dell'esercito, in caso di guerra ed anche nell'eventualità, *quod Deus avertat*, di nuovi disastri tellurici"[48]. Lo stesso Giovanni Hesse, come sappiamo militare di professione, aveva dedicato un intero capitolo del suo saggio all'*Automobile nell'esercito*[49]. Nel 1912, invece, uscì un piccolo trattato incentrato esattamente sulla connessione fra le autolinee pubbliche e l'esercito in cui l'autore, A.L. Piccardo, sosteneva la necessità, sull'esempio di quanto già stavano facendo da tempo Francia e Germania – non a caso i paesi pionieri della produzione automobilistica –, di sovvenzionare le autolinee già esistenti e quelle che si sarebbero aperte negli anni successivi perché svolgessero i propri servizi con omnibus automobili che rispondessero a criteri stabiliti dal Ministero della guerra. In questo modo, quando l'esercito avesse avuto necessità, avrebbe potuto requisire veicoli tecnicamente già adatti ai propri scopi e disporre inoltre della rete di garage e di officine (di cui le imprese di autolinee naturalmente si dovevano dotare per l'esercizio ordinario) e di altri benefici:

> Calcolando a circa 200 i servizi fra breve eserciti col sussidio del Ministero dei LL. PP., con una media approssimativa di tre vetture, si ha un concorso di 600 autocarri sul quale il governo potrebbe contare; preziosi potrebbero essere i servizi del personale già ben destro al loro maneggio, alla loro manutenzione, agli impianti dei relativi *garages* sparsi nel

[47] Un altro concorso, il primo del genere in Italia, era stato indetto nel 1907 sempre dal ministero delle poste e dei telegrafi e si era svolto a Roma nel giugno del 1908 (G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., pp. 247-250).

[48] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° sessione – Discussioni – 1° tornata del 29 giugno 1909. Proprio nel 1908, com'è noto, la Calabria e la Sicilia erano state sconvolte da una violentissima scossa di terremoto e, come ricordava Mario Morasso – citato dallo stesso Mosca – nel gennaio del 1909 sulle pagine della "Rivista italiana delle comunicazioni e dei trasporti", in quel frangente le automobili, con le ferrovie fuori uso, costituirono un essenziale mezzo di assistenza ai feriti e ai superstiti: "Non temo di esagerare – scriveva Morasso – affermando che dopo i medici, le persone che hanno giovato di più nella zona montuosa della Calabria sono stati gli automobilisti. E del resto, se i medici hanno potuto nei paesi più distanti dalle ferrovie esercitare profittevolmente il loro ministero, lo si deve agli automobilisti. A Sant'Eufemia i primi soccorsi effettivi, sotto forma di medicinali, di coperte, di suore e di medici, sono stati portati dagli automobilisti di Milano, i quali dal primo giorno del loro arrivo non hanno fatto altro che andare e venire da Palmi a Sant'Eufemia trasportando persone ed oggetti" (*Ibidem*).

[49] G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., pp. 218-246.

> Regno, dei depositi pezzi di ricambio, delle officine di riparazione di cui quasi ognuno di questi servizi è munito e soprattutto delle fabbriche che, avendo costruito tale materiale, darebbero la massima garanzia di continuità e di prontezza di riparazione, rifornimento e nuova produzione[50].

Benché non risulti che questo progetto venisse in seguito attuato nelle forme proposte da Piccardo, pure le automobili – industriali e no – stavano già servendo in quegli stessi mesi le esigenze dell'esercito in Libia[51]. Pietro Afan de Rivera pubblicò nel 1913 un interessante testimonianza sull'impiego degli autocarri in Libia, che così esordiva:

> L'Italia, per merito del nostro illustre maestro il colonnello Maggiorotti, è stata una delle prime nazioni che ha intuito l'importanza del servizio automobilistico per l'esercito e le colonie, ed è stata anche la prima ad adottare su larghissima scala l'automobile di guerra e, per di più, in una guerra coloniale.
> […] I risultati e l'esperienza della campagna di Libia hanno dimostrato luminosamente come nelle nuove colonie non convenga in generale imbarcarsi immediatamente in costosissime e aleatorie costruzioni ferroviarie, ma invece riconoscere le principali vie di traffico con autocarri e quindi cominciarle a sfruttare con linee regolari automobilistiche, facilitando il percorso prima con semplici autopiste, poi con costruzioni stradali mano a mano più perfette[52].

Se quindi l'automobile fece la sua prima comparsa nelle guerre coloniali come alternativa snella, ancorché provvisoria, alle reti ferroviarie, fu soprattutto la guerra mondiale che sarebbe scoppiata da lì a poco che avrebbe visto nella diffusione del motore a combustione interna nelle sue molteplici applicazioni – fra cui la spettacolare e temibile naviga-

---

[50] A.L. Piccardo, *Servizi automobilistici sovvenzionati e mobilitazione militare*, Torino,Vincenzo Bona, 1912, p. 9.
[51] *Ibidem*, pp. 11-12.
[52] P. Afan de Rivera, *L'automobilismo coloniale*, estratto del fascicolo di dicembre 1913 della "Rivista d'Italia", Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1913, p. 907. Anche Fucci nel 1914 scriveva: "Nel campo dell'utilizzazione dell'automobile in tempo di guerra all'Italia nostra si è offerto il destro di essere la prima a farne la pratica applicazione, e possiamo con orgoglio compiacerci dei brillanti risultati ottenuti dall'automobilismo in tale glorioso cimento. […] L'automobile che si usa in Libia è provvisto di pneumatici, doppi nella parte posteriore, lo che fu reso necessario per marciare nella sabbia. Molti episodi furono narrati sia dalla commovente riconoscenza dei feriti, anche avversari, per la rapidità con la quale vennero, mercè gli autocarri ambulanze, salvati da sicura morte, qualora per brevi istanti ancora fossero stati giacenti sul campo di battaglia; sia per i brillanti risultati ottenuti in taluni scontri […]" (G. Fucci, *L'automobilismo nei pubblici servizi e nei trasporti*…, cit., pp. 21-22).

zione aerea – e nella conseguente meccanizzazione dell'attività bellica uno dei tratti più caratteristici e pericolosamente innovativi della guerra del XX secolo.

Le prime imprese di servizi automobilistici e l'intervento dello stato

Come si è visto, quindi, già nel primo quinquennio del XX secolo, prima ancora che si avviassero le animate discussioni attorno al loro ruolo nel sistema dei trasporti terrestri e che lo stato si preoccupasse di predisporre un organico apparato normativo per la loro regolamentazione, in Italia erano sorte le prime autolinee extraurbane e naturalmente, allo stesso tempo, avevano preso forma le prime imprese per la gestione di questi innovativi servizi di trasporto con automobili, la gran parte delle quali – sebbene non la totalità – provenivano dall'iniziativa e da capitali privati, in questo differenziandosi dagli autoservizi urbani, gestiti fin dai primi decenni del secolo anche mediante consistenti quote di capitale pubblico in virtù della legge del 1903 sulla municipalizzazione dei servizi pubblici[53]. Fin dagli esordi della sua storia, il settore dei servizi automobilistici extraurbani si configurò come uno fra i più polverizzati in termini dimensionali del tessuto economico del paese: fondare una piccola impresa per gestire anche una sola linea al fine di collegare, poniamo, un piccolo villaggio di campagna con il più vicino scalo ferroviario, era tutt'altro che impossibile e infrequente dal momento che i costi di accesso furono fin da subito alla portata se non di tutti, certo di una fascia piuttosto ampia di potenziali imprenditori, e tesero inoltre a decrescere progressivamente e consistentemente

[53] Legge 29 marzo 1903, n. 103. Mentre anche altri servizi a rete – come la distribuzione del gas e dell'acqua – vennero municipalizzati in tempi relativamente rapidi nell'Italia settentrionale, la gestione diretta di servizi di trasporto extraurbano da parte degli enti pubblici all'epoca – contrariamente a quanto avvenne nel secondo dopoguerra – era un fenomeno piuttosto raro: nel 1914 gli unici tre enti pubblici che risultavano concessionari di autolinee extraurbane erano il comune di Castelfidardo, la provincia di Modena e quella di Piacenza, che avevano in concessione rispettivamente una, quattro e tre linee; ma almeno uno di questi, la provincia Piacenza, aveva comunque affidato la gestione a un privato (Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1914, p. 56). Per un'analisi delle prime esperienze di gestione pubblica periferica dei servizi si vedano A. Berselli, F. Della Peruta e A. Varni (a cura di), *La municipalizzazione nell'area padana: storia ed esperienze a confronto*, Milano, FrancoAngeli, 1988 e G. Sapelli, *Comunità e mercato: socialisti, cattolici e governo economico municipale agli inizi del XX secolo*, Bologna, Il Mulino, 1986. Per un interessante caso di studio sulla gestione della rete di distribuzione idrica nella provincia di Milano si veda R. Romano (a cura di), *Cap 1928-2008: l'acqua al servizio del territorio*, Milano, Franco Angeli, 2008.

nel corso del primo cinquantennio del Novecento. La stessa natura dell'infrastruttura stradale, aperta a un uso promiscuo da parte di chiunque e con qualunque mezzo di trasporto, induceva, contrariamente all'infrastruttura ferroviaria e al suo regime di gestione che si configurò fin dagli esordi come un monopolio "quasi" naturale, a una strutturazione estremamente variegata e frammentata della gestione dei servizi di trasporto. Nel 1914, anno per il quale possediamo le prime statistiche ufficiali, che tuttavia riguardano esclusivamente le linee sussidiate dallo stato, il numero complessivo delle autolinee in Italia era di 346, ed erano date in concessione a un totale di 192 imprese di varia forma e dimensione, il che significa che ogni esercente gestiva una media di 1,8 linee[54]. E si consideri che dei 192 concessionari, soltanto 19 erano compresi nell'elenco di chi eserciva tre o più linee. A causa di questa frammentarietà del nostro oggetto di studio, destinata a perdurare con poche variazioni sostanzialmente fino ai giorni nostri, si è scelto non di tentare l'impossibile impresa di storicizzare tutti, o anche solo la maggior parte dei protagonisti del settore (molti dei quali peraltro, date le dimensioni spesso irrisorie, non hanno lasciato sufficienti tracce della propria attività), ma di approfondire piuttosto il ruolo che al suo interno giocarono tre imprese in particolare, le uniche di cui si sia riusciti a rintracciare e a consultare archivi sufficientemente completi, ma che per molti versi, come avremo modo di vedere, sono rappresentative di una parte non trascurabile dell'intero settore dei concessionari di autolinee.

In ordine cronologico, la prima impresa di cui ci occuperemo è quella che oggi si chiama Autoguidovie, fondata a Piacenza nel 1905 dal giovane meccanico e imprenditore Alberto Laviosa come ditta individuale allo scopo di effettuare servizi di officina e garage per la riparazione di automobili e che nel 1908 prese in gestione la prima autolinea nella campagna piacentina; la seconda è la Società Anonima Cuprense Servizi Automobilistici, abbreviata in SACSA, fondata nel piccolo paese di Cupramontana, nell'entroterra di Ancona, da un gruppo di possidenti e professionisti della zona nel 1909; la terza infine, destinata nel volgere di poco più di un decennio a divenire l'incontrastato leader del settore, è la Società Italiana Trasporti Automobilistici, meglio nota come SITA, anonima fondata a Torino nel 1912 con capitale e management pressoché interamente provenienti dalla Fiat e dalla stessa fabbrica torinese controllata fino alla fine del Novecento[55].

---

[54] Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit.

[55] L'intero pacchetto azionario della SITA venne trasferito definitivamente al gruppo SOGIN nel maggio del 1987.

La storia delle Autoguidovie, società destinata ad assumere dimensioni ragguardevoli rispetto al proprio settore, iniziò quindi nel 1905 per iniziativa di una sola persona e, soprattutto, aprì i battenti non come concessionaria di autolinee, ma come officina e garage per la riparazione di automobili. Si trattava evidentemente di un'attività, anche se di piccole proporzioni e di natura fondamentalmente artigianale, decisamente avanzata e sulla frontiera tecnologica dell'epoca. Alberto Laviosa, nato nel 1877 nel paese di San Lazzaro Alberoni (comune che nel 1923 venne accorpato con quello di Piacenza), non aveva compiuto, come il fratello Luigi, studi ingegneristici. Iscritto a un locale istituto tecnico, aveva lasciato gli studi prima del diploma per dedicarsi a un'attività di famiglia nel campo molitorio e dal 1903, trasferitosi a Torino, aveva cominciato a lavorare nell'industria automobilistica "collaborando nelle fabbriche Itala e Scat"[56]. Dopo aver acquisito un sapere tecnico appreso empiricamente sul campo, quindi, Laviosa nel 1905 aprì quella che sembra essere la prima officina per riparazioni di automobili della città di Piacenza[57]. Come più volte ricordato, la fortuna di un modo di trasporto è direttamente collegata alle infrastrutture su cui si appoggia e al loro grado di diffusione e di efficienza. Perché i nuovi "veicoli semoventi senza guide di rotaie" si affermassero, infatti, occorrevano innanzitutto strade adatte ad agevolarne (e sopportarne) il movimento, stazioni di rifornimento di carburante e, infine, officine di riparazione. Qui si inserisce dunque la funzione che, su scala ridotta, esercitò Alberto Laviosa e con lui quell'esercito di meccanici pionieri che su tutto il territorio italiano installarono le prime officine di riparazione per automobili, che costituirono indiscutibilmente una delle tessere fondamentali del mosaico che permise agli autoveicoli privati e pubblici di esercitare una funzione trainante per tutto il sistema economico all'interno del quale furono inseriti. Inoltre, così

[56] *Per due volte Alberto Laviosa ricostruì l'azienda distrutta*, in "Libertà", 28 gennaio 1956. Le poche notizie attorno alla vita di Laviosa sono tratte da quest'articolo pubblicato sul quotidiano piacentino e da F. Ogliari e F. Sapi, *Ritmi di ruote. Storia dei trasporti italiani. Emilia Romagna*, Milano, Ogliari Sapi, 1969, pp. 247-274. La SCAT (Società Ceirano Automobili Torino) venne fondata da Giovanni Ceirano nel 1906, quando Laviosa aveva ormai avviato la propria attività a Piacenza ed è quindi certamente un errore dell'articolista quello di indicare nella SCAT una delle fabbriche in cui aveva lavorato il giovane piacentino.

[57] "Alberto Laviosa fu Camillo, domiciliato a Piacenza in Via Croce 4, in qualità di titolare si pregia di notificare a codesta Onorevole Camera di Commercio che in data 1905 […] ha aperto in Piacenza via Croce 4 un esercizio in nome proprio sotto la Ditta Alberto Laviosa Garage per riparazione d'automobili ed esercizi pubblici e privati con automobili" (ARI CCP, Registro ditte, fascicolo n. 19, *Denuncia ditta in nome proprio*, modulo dattiloscritto compilato a mano, Piacenza, 20 maggio 1911). Questa comunicazione venne fatta in seguito alla legge 20 marzo 1910, n. 121, che all'articolo 58 prescriveva: "Chiunque, sia individualmente, sia in Società con altri, eserciti commercio o industria, è tenuto a farne denuncia alle Camere di Commercio e Industria, nel distretto delle quali egli abbia esercizi commerciali o industriali".

come Claudio Pavese ha sostenuto che si fosse verificata una "diffusione delle conoscenze tecniche e meccaniche nel centro-ovest degli USA (come negli altri paesi europei a industrializzazione ritardata) originata dalla creazione di officine di riparazione e manutenzione ferroviaria"[58], è probabile che anche nel campo automobilistico questo genere di struttura sia servita a trasmettere, su basi empiriche, un sapere che stentava a propagarsi attraverso le istituzioni scolastiche o accademiche. L'offerta di un servizio di riparazione di una tecnologia avanzata pose senza dubbio il giovane imprenditore in una posizione di *first mover* – se è lecito prendere in prestito, in quest'ambito ristretto e provinciale, un'espressione impiegata per la storia della grande impresa statunitense – sul mercato della propria cittadina. La posizione pionieristica alla nascita di un nuovo paradigma tecnologico tende a porre sempre, indipendentemente dalle dimensioni, nella doppia condizione di poter conseguire margini di profitto relativamente elevati (margini che possono variare per una serie di fattori economici ed extraeconomici, uno dei più importanti dei quali sono le condizioni di appropriabilità della nuova tecnologia[59]), così come obbliga ad affrontare rischi non indifferenti (legati all'incertezza propria di un nuovo settore, alla scarsa prevedibilità delle traiettorie su cui esso si incanalerà e alla probabilità di una rapida obsolescenza degli investimenti)[60]. In questo caso possiamo supporre per deduzione (l'unico strumento di cui disponiamo vista la scarsità di documentazione per questo primo periodo dell'attività dell'impresa[61]) che le scelte imprenditoriali di Laviosa in questa prima fase furono informate a quella giusta misura di prudenza e di spirito di intrapresa che gli consentì di mantenere la propria posizione e di conseguire un margine di profitto sufficiente a reinvestire, pochi anni dopo, in una diversificazione della propria attività. L'assunzione del primo servizio automobilistico extraurbano della provincia avvenne nel 1908 e fu il risultato di una crescente domanda di trasporto dell'area piacentina. Come si è visto, Piacenza era stata proprio nel 1908 sede di

---

58 C. Pavese*, I trasporti e le comunicazioni*…, cit., p. 324.

59 Per appropriabilità si intende la possibilità da parte dell'imprenditore di appropriarsi, appunto, dei vantaggi derivati dall'introduzione di un'innovazione. Il livello di appropriabilità di una tecnologia è dunque inversamente proporzionale alla sua facilità di diffusione: maggiori sono le condizioni di appropriabilità dell'innovazione, minori, più difficili e rallentate sono le possibilità di imitazione e quindi di diffusione dell'innovazione stessa (R. Giannetti e P.A. Toninelli, *Dalla rivoluzione industriale alle traiettorie tecnologiche. La tecnologia tra teoria e storia d'impresa*, in *Innovazione, impresa e sviluppo economico*, cit., p. 93).

60 P. A. Toninelli, *La Edison. Contabilità e bilanci di una grande impresa elettrica (1884-1916)*, Bologna, Il Mulino, 1990, p. 87.

61 L'archivio storico delle Autoguidovie ha conservato esclusivamente i documenti relativi all'attività della società anonima che, come si vedrà, Laviosa fondò nel 1920, mentre attorno all'evoluzione della ditta individuale gli unici documenti consultabili sono stati reperiti fuori dall'archivio aziendale.

due importanti concorsi ministeriali per la selezione delle automobili più efficienti. Inoltre, nello stesso anno era stata pubblicata dalla Camera di Commercio locale una relazione sullo stato di salute dell'economia dell'area di sua competenza, in cui veniva espressa a chiare lettere l'esigenza di ampliare la rete di trasporto del territorio che, come si vede chiaramente dalla Mappa 1, costituiva il primo "buco ferroviario" a sud della fitta rete delle aree nord occidentali del paese:

> *Sono le vie di montagna che, sebbene costose e difficili, bisogna aprire con sollecitudine*; sono le regioni dell'alto Appennino, e quelle poste anche al di là, lungo il Mediterraneo, che occorre, con opportuni valichi, strettamente congiungere col piano[62].

Non è dunque un caso che l'amministrazione provinciale nello stesso periodo chiedesse e ottenesse dal Ministero dei Lavori Pubblici la concessione di un'autolinea, e il fatto che questa si trovasse proprio in una zona montana, dai relatori della Camera di Commercio indicata come la più bisognosa di comunicazioni. Il servizio automobilistico sulla Lugagnano-Bardi, però, non venne gestito direttamente dagli enti pubblici locali, ma fu assegnato tramite concorso alla Ditta Alberto Laviosa. Secondo Pietro Sibert, i primi concessionari di autolinee vennero per la gran parte dall'esperienza della gestione di *garage* e di officine per la riparazione di automezzi, attività che aveva fornito loro la possibilità di acquistare a buon mercato carrozzerie e telai adatti ai servizi automobilistici: "I modesti proprietari di queste aziende [officine e *garage*] poterono di sovente sviluppare la loro attività comperando d'occasione macchine o prendendone la rappresentanza per introdurre macchine nuove, esperimentandole dapprima con servizi di noleggio, quindi di garage e di riparazione per i proprietari privati di automobili, ed infine assumendo servizi periodici di corriere"[63]. Alberto Laviosa, dunque, parve seguire uno schema di crescita comune a tutto il settore, partendo da un'officina di riparazione, divenendo presto anche un concessionario di automobili[64] e assumendo infine il primo servizio automobilistico

[62]Camera di Commercio e Arti di Piacenza, *Relazione sull'andamento dell'agricoltura, dell'industria e del commercio nella Provincia di Piacenza 1908-1909*, parte I, p. 14, Piacenza, Tip. Del Maino, 1909. Corsivo nostro.

[63] P. Sibert, *I servizi automobilistici e di corriera*, Torino, UTET, 1927, p. 24.

[64] Nel 1912 Laviosa inviò una comunicazione al presidente della Camera di Commercio in cui affermava di essere anche "Commerciante d'Automobili". Non sappiamo dire se il 1912 fosse effettivamente l'anno in cui questa attività ebbe inizio o se si trattasse di una comunicazione (spontanea o richiesta) fatta a posteriori (ARI CCP, Registro ditte, fascicolo n. 19, lettera di Alberto Laviosa al pre-

extraurbano della propria provincia. La relazione della Camera di Commercio del 1909 così descriveva il servizio sulla Lugagnano-Bardi:

> Il primo servizio provinciale automobilistico venne iniziato lo scorso anno per allacciare le comunicazioni e dare impulso al commercio fra questi due importanti centri montanari della Provincia. Il servizio venne appaltato dall'Amministrazione Provinciale al sig. *Alberto Laviosa* per cinque anni. Lo sviluppo stradale misura circa quaranta chilometri e le corse giornaliere sono state stabilite in quattro (due d'andata e due di ritorno). Le macchine automobili contengono 16 posti e sono state acquistate dalla Casa '*Itala*' di Torino"[65].

Qualche mese dopo l'avvio della Lugagnano-Bardi, la Ditta Laviosa assunse l'esercizio di una seconda autolinea, la Carpaneto-Gropparello-Castellana: "In seguito al buon risultato constatato nel servizio stabilito fra Lugagnano e Bardi, e per assecondare il desiderio vivissimo e il bisogno delle popolazioni interessate, venne nel corrente anno [1909] inaugurata la seconda linea automobilistica che mette in comunicazione questi due notevoli paesi con prolungamento fino alla frazione di Castellana"[66]. Anche in questo caso la concessione venne rilasciata dal Ministero dei Lavori Pubblici all'amministrazione provinciale, che a sua volta la appaltò a Laviosa con un contratto di durata quinquennale. Sul percorso di 18 chilometri si decise di effettuare, come tra Lugagnano e Bardi, due coppie di corse giornaliere, mentre le autovetture scelte inizialmente per la Carpaneto-Castellana furono sempre della Itala, ma da 12 posti anziché 16. Le prime due linee gestite da Alberto Laviosa erano quindi entrambe non solo collocate in zone collinari e montuose, ma si configurarono come una sorta di prolungamento della rete tramviaria extraurbana locale gestita dalla Società Italiana Ferrovie e Tramvie (S.I.F.T.)[67]. Se la Lugagnano-Bardi da un lato "allungava" la linea tramviaria Piacenza-Lugagnano fino ai confini meridionali della provincia[68], dall'altro la Carpaneto-Castellana sembrava rispon-

---

sidente della Camera di Commercio di Piacenza, dattiloscritto su carta intestata, Piacenza, 9 agosto 1912).

65 Camera di Commercio e Arti di Piacenza, *Relazione sull'andamento dell'agricoltura, dell'industria e del commercio nella Provincia di Piacenza 1908-1909*, cit., parte III, p. 91.

66 *Ibidem*.

67 L'Archivio di Stato di Piacenza conserva un fondo piuttosto consistente relativo all'attività della SIFT, fondo che tuttavia è stato privato di alcuni dei documenti più pregiati prima che venisse trasferito definitivamente nella sede dell'Archivio stesso.

68 La necessità di fornire al lontano paese di Bardi un collegamento efficiente e regolare era avvertita allora in modo netto. Nella relazione della Camera di Commercio del 1909 si leggeva che "il primo e maggiore ostacolo che si presenta in questo comune allo sviluppo delle scarsissime industrie esistenti

dere a una logica di riempimento delle maglie della rete di comunicazioni, dando la possibilità ai piccoli paesi di Gropparello e di Castellana – posti fra la Piacenza-Bettola a est e la Piacenza-Lugagnano a ovest – di raggiungere la strada ferrata in tempi relativamente brevi. Ecco quindi che in queste due prime linee piacentine già si configura chiaramente quella funzione complementare, di riempimento o prolungamento delle maglie della rete di trasporto a impianti fissi, che, come abbiamo visto, era invocata dalla gran parte delle persone (tecnici e politici) che in quegli anni chiedevano l'attivazione di servizi automobilistici sul territorio italiano.

Più a sud, o meglio a sud-est di Piacenza, in un paese decisamente più piccolo della cittadina emiliana, un gruppo di undici uomini, dei quali la maggior parte erano proprietari terrieri, decise nel 1909 di mettere insieme i propri capitali per dar vita a una società anonima per la gestione di servizi automobilistici. Si trattava quindi di una forma societaria ben più avanzata rispetto alla Ditta Laviosa, gestita fino al 1920 come "ditta in nome proprio". Cupramontana peraltro, un paese arroccato su una collina nell'entroterra di Ancona, a una cinquantina di chilometri a ovest del capoluogo marchigiano, viveva allora all'interno di un ambiente e di un'economia completamente agricoli, e non conosceva alcun collegamento con attività anche solo blandamente industriali, quali invece si potevano trovare nell'area pianeggiante del territorio piacentino[69]. Con un capitale sociale di 45.000 lire, diviso in novanta azioni da 500 lire ciascuna, il 16 giugno del 1909 veniva fondata a Cupramontana la la "Società Anonima Cuprense Servizio Automobili", il cui statuto si prefiggeva il chiaro ma allora tutt'altro che semplice scopo di assumere "l'esercizio di un servizio pubblico mediante automobili per trasporto di passeggeri e possibilmente di merci sia sul percorso Cupramontana-Stazione che in altri comuni"[70]. La prima autolinea che la nascente impresa intendeva aprire all'esercizio era quindi il collegamento con la rete ferroviaria, che aveva il suo scalo più vicino nel paese di Castel-

---

e al sorgerne di nuove, lo si ravvisa nella deficienza di comunicazioni che rendono difficili i trasporti" (Camera di Commercio e Arti di Piacenza, *Relazione sull'andamento dell'agricoltura, dell'industria e del commercio nella Provincia di Piacenza 1908-1909*, cit., parte III, p. 107).

[69] G.B. Basini e M. Cattini, *L'industrializzazione a Piacenza*…, cit. Per una storia economica delle Marche si veda F. Amatori, *Le Marche in età giolittiana: economia, società, forze politiche*, in S. Anselmi (a cura di), *Economia e società: le Marche tra XV e XX secolo*, Bologna, Il Mulino, 1978; Id., *Dalla protoindustria all'industrializzazione diffusa (1861-1980)*, in S. Anselmi (a cura di), *La provincia di Ancona. Storia di un territorio*, Roma-Bari, Laterza, 1987; Id., *Per un dizionario biografico degli imprenditori marchigiani*, in S. Anselmi (a cura di), Le Marche, Torino, Einaudi, 1987; Id, *Alle origini dello sviluppo industriale marchigiano: gli anni dall'Unità alla prima guerra mondiale*, in AA.VV., *L'Italia industriale nelle sue regioni. Bilancio storiografico*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1988.

[70] ASACSA, Statuti, b. 1, fasc. 1, "Costituzione di Società anonima in Cupramontana", atto di costituzione e statuto, copia manoscritta conforme all'originale, 1923.

planio, situato a circa una decina di chilometri da Cupramontana. E i futuri soci e consiglieri di amministrazione avevano ben chiaro quale fosse l'obiettivo a cui mirare attraverso l'apertura della nuova autolinea, giacché si premuravano di specificare, sempre nello stesso articolo dello statuto, che la società non intendeva "ritrarre un lucro dal servizio che [sarebbe andata] a prestare", mirando unicamente a "migliorare il servizio di trasporti per dare incremento al commercio e all'industria del paese"[71]. Se per paese si debba qui intendere, in un'accezione ristretta, semplicemente quello di Cupramontana o se invece la visione dei fondatori si inserisse in un più ampio disegno di promozione dello sviluppo delle aree rurali del paese inteso come nazione, non è dato di saperlo e ai nostri fini conta relativamente. Certo è che il primo presidente della società, Alfonso Umani, era allora deputato al parlamento nazionale, eletto nel collegio di Jesi e quindi, oltre a essere un ricco possidente della zona, frequentava quelle stesse aule in cui si dibattevano le questioni relative alla rete dei trasporti in Italia e probabilmente avrebbe assistito, nell'arco di un paio di settimane, al già citato discorso che Tommaso Mosca tenne alla camera il 29 giugno del 1909[72]. In quel discorso, così come nelle altre testimonianze analizzate, l'istituzione di una autolinea o di una rete di autolinee era vista come l'unico possibile rimedio all'arretratezza economica delle aree collinari e montane della penisola, rimaste troppo lentamente e malamente collegate con l'infrastruttura ferroviaria o tramviaria nazionale e locale, e lo statuto della nascente SACSA non faceva eccezione in questo quadro: era l'incremento del commercio e dell'industria ciò a cui si aspirava. Gli altri soci, alcuni dei quali andranno a far parte del consiglio di amministrazione, composto di ben cinque membri (un numero elevato se si pensa alle ancora modeste ambizioni societarie)[73], come detto erano per la gran parte proprietari terrieri locali, con l'eccezione di un paio di medici e di un farmacista. Quelli elencati come possidenti dal notaio che redasse l'atto costitutivo erano, oltre allo stesso Umani: Anastasio Fazi, Clemente Vecchiarelli, Marco Aurelio David, Domenico Cerioni, Romualdo Piccioni, Carlomagno David (con ogni probabilità, per ovvi motivi, fratello o parente stretto di Marco Aurelio) e Tito Zuccarini. Aldo Mergari, invece, era un medico chirurgo, mentre Alfeo Romanelli era

[71] *Ibidem*.
[72] Umani era peraltro un appassionato automobilista degli esordi, come d'altronde era lo stesso Laviosa, e aveva fatto parte, nella veste di vice presidente, del comitato d'onore del "primo grande convegno ciclo-automobilistico" di Jesi, svoltosi nel settembre del 1906 (*Primo grande convegno ciclo-automobilistico – Jesi, 23 settembre 1906*, Jesi, Tipografia editrice Flori, 1906).
[73] I primi cinque membri del consiglio di amministrazione furono Alfonso Umani, Anastasio Fazi, Aldo Mergari, Tito Zuccarini e Carlomagno David.

"dottore in zooiatria" – l'odierna veterinaria – e Augusto Maceratini, infine, era un farmacista[74]. Tutti, senza nessuna eccezione, erano nati nelle Marche e tutti, al momento della costituzione della società, risiedevano a Cupramontana. Tranne un paio di professionisti, ossia il medico e il farmacista, i soci della SACSA erano chiaramente legati al mondo agricolo e pastorale, incluso naturalmente il medico veterinario, e si può supporre –sebbene non sia detto chiaramente in nessuno dei documenti – che fossero proprio le esigenze di mobilità connesse più o meno direttamente ai propri affari e alle proprie professioni che stimolarono la fondazione di una società – la prima della zona attorno alla città di Jesi[75] – destinata a gestire servizi pubblici automobilistici. Come sappiamo, la diffusione della motorizzazione privata era allora ancora appannaggio di una ristrettissima *élite* e in tutta Italia gli autoveicoli (privati e pubblici) che avevano pagato la tassa di circolazione nel 1909 erano in totale 6.353, con una densità di circa 5.712 abitanti per autoveicolo, dato che costituiva un indubitabile progresso rispetto al 1905, quando la densità di abitanti per veicolo era di 16.075[76], ma che in ogni caso non era sufficiente a garantire alla popolazione delle campagne italiane una mobilità stradale meccanica adeguatamente diffusa. Per fare un esempio significativo, si consideri che ancora nel luglio del 1912 un notabile del paese di Castelplanio, tale "Sig. Adriano Bellagamba", non possedendo un'automobile privata, dovette chiedere a noleggio alla SACSA una "vetturetta" – termine con cui si indicavano generalmente automobili da due a sei posti, in un certo senso antenate delle utilitarie[77] – per poter accogliere il prefetto di Ancona e accompa-

[74] ASACSA, Statuti, b. 1, fasc. 1, "Costituzione di Società anonima in Cupramontana", atto di costituzione e statuto, copia manoscritta conforme all'originale, 1923.

[75] La ditta Bucci, che gestiva dal 1881 un servizio di trasporto pubblico postale a trazione animale con sede a Corinaldo, sempre nell'entroterra di Ancona ma più a nord rispetto a Cupramontana, e che collegava con le vecchie diligenze il paese alla città di Senigallia – anche in questo caso il più vicino scalo ferroviario –, attivò il primo servizio automobilistico nel 1911 (F. Ciceroni, *Alle origini del trasporto pubblico nelle Marche. I primi cinquant'anni della ditta Bucci. 1881-1931*, Urbino, Quattroventi, 1997, pp. 76-83).

[76] ANFIA, *Automobile in cifre*, cit., p. 200. Come si vedrà meglio più avanti, la cifra degli autoveicoli paganti la tassa di circolazione non è perfettamente corrispondente a quella dei veicoli effettivamente in circolazione in quanto alcuni di essi, come per esempio gli autobus in servizio postale, erano esenti dal versamento della tassa stessa.

[77] "La vetturetta, o come oggi si accenna da molti a volerla chiamare, la vettura leggera, è destinata ad una sicura resurrezione. Venuta meno già non per la comune causa delle crisi economiche prodotte da eccedenza di offerta sulla domanda, ma per cause di carattere tecnico interessanti la natura stessa dell'Automobilismo, oggi risorge con il preciso ufficio di sostituire alla vettura grande e sfarzosa la vetturetta pratica e di mite prezzo, compiendo il sogno della tanto desiderata vettura democratica. Per questi suoi caratteri pratici e commerciali, la vetturetta appare forse più e meglio di ogni altra forma di Automobilismo moderno destinata ad occupare tutto il mercato automobilistico, poi che essa potrà compiere il lavoro suo nel campo uniforme delle città e nella ristretta rete stradale che le

gnarlo in visita ai noti castelli della zona di Jesi[78]. Nonostante ovviamente l'attitudine alla "mobilità meccanica" della popolazione contadina delle campagne italiane fosse molto limitata, così come lo era anche quella dell'intero paese dato lo scarso utilizzo della rete ferroviaria nazionale, pure evidentemente – come si è visto anche per il caso della provincia di Piacenza – la necessità di trasformare i servizi di trasporto stradale a trazione animale in servizi a trazione meccanica era fortemente sentita perlomeno da quella parte di popolazione (ampiamente minoritaria) che possedeva gli strumenti tecnici ed economici per indurre tale trasformazione. Uno dei non pochi ostacoli alla realizzazione di questo obiettivo era il fatto che – a parte i casi come quelli di Laviosa, in cui esisteva una conoscenza meccanica precedente all'avviamento dell'attività di trasporto –, soprattutto in questa fase pionieristica del settore, era tutt'altro che scontato che i fondatori di una società di autoservizi disponessero del giusto e necessario bagaglio di competenze tecniche. Solo l'acquisto degli omnibus, per esempio, poneva problemi di non facile soluzione nel momento in cui occorreva orientarsi all'interno di un'offerta estremamente variegata e caratterizzata da standard qualitativi probabilmente assai variabili. La coesistenza di numerose imprese di piccole dimensioni nella prima fase di sviluppo di un nuovo paradigma tecnologico si può dire che è una costante della storia dell'industria[79], e la produzione automobilistica dei primi del Novecento non solo non fa eccezione, ma è al contrario un esempio particolarmente significativo di questo tipo di andamento: solo in Italia, nel 1906 – l'anno precedente alla recessione che colpì il nascente settore e di cui si dirà meglio in seguito – si contavano addirittura 96 officine di produzione, di cui quasi nessuna, in realtà, possedeva i caratteri dell'organizzazione industriale[80]. Come scriveva

---

circonda, senza dover rispondere a caratteri locali o speciali" (G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit, pp. 62-63).

[78] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 10 luglio 1912.

[79] Come scrive Toninelli, dopo questa prima fase ne arriva generalmente una seconda, anche questa pienamente attraversata dall'industria automobilistica verso la metà del secolo XX: "Quando gli aspetti della crescita cumulativa e dell'appropriabilità delle innovazioni iniziano a connotare fortemente le traiettorie tecnologiche, si precisa man mano una più stabile struttura oligopolistica, in cui si distinguono poche grandi imprese" (P. A. Toninelli, *Storia d'impresa*, cit., p. 165).

[80] S. Maggi, *Storia dei trasporti*…, cit., p. 95. Se si suppone che il numero delle officine fosse circa lo stesso nel 1905, anno in cui sappiamo che la produzione totale di veicoli automobilistici (industriali e privati) ammontò a circa 8.870 unità (cifra che fu la più elevata del primo decennio del Novecento, non più toccata fino al superamento, nel 1914, con 9.210 veicoli, ma i dati sulla produzione automobilistica prima del 1925 devono essere considerati come fortemente approssimati), significa che la produzione annuale pro capite delle fabbriche automobilistiche si aggirava in quel periodo attorno alle 90 vetture (ANFIA, *Automobile in cifre*, cit., p. 9). Vale la pena di considerare che Vera Zamagni indica un numero di imprese di costruzione di automobili sensibilmente inferiore per il 1907, ossia 61 unità (V. Zamagni, *Dalla periferia al centro*…, cit., p. 131), ma di fatto questo dato non sposterebbe

Ancillotti nel 1912, diversi erano i servizi prematuramente falliti per un'erronea scelta dell'omnibus:

> La scelta della macchina ha ovviamente per un servizio pubblico la massima importanza, e basterebbe a dimostrarlo il fatto che non pochi servizi di questo genere sono stati rovinati dall'adozione di veicoli non adatti, sia per il sistema, sia per il tipo e la forza del motore, sia per il peso e le dimensioni in relazione colla strada, sia per le deficienze intrinseche di costruzione[81].

Per gestire la propria attività, Alberto Laviosa aveva scelto inizialmente di servirsi di due tipi di automobili, una da 16 e una da 12 posti, entrambe prodotte dalla Itala di Matteo Ceirano, dove aveva lavorato per un paio di anni prima di fare ritorno a Piacenza e di cui quindi aveva conoscenza diretta[82]. Gli amministratori della SACSA, invece, nulla sapevano di automobili se non forse Alfonso Umani, che come sappiamo era un appassionato automobilista degli esordi. Nel corso della prima seduta del consiglio di amministrazione, tuttavia, fu proprio lo stesso Umani ad ammettere che "nessun membro del Consiglio [era] competente in materia", e che sarebbe quindi stato opportuno rivolgersi a un rappresentante di fiducia o in alternativa "nominare una commissione affidandogli l'incarico di visitare tutte le più importanti fabbriche e di riferire quindi con uno studio esatto e dettagliato sui diversi sistemi di vetture e motori che possano essere ritenuti e

---

il discorso rilevante ai nostri fini, che è quello della considerevole frammentazione del settore della produzione automobilistica in questo periodo storico.

[81] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 15. Anche Hesse aveva la stessa opinione in merito: "Un automobile industriale […] dovrà avere la sua strada, dovrà avere una determinata velocità, dovrà avere determinate condizioni di passo, di sterzo e di carreggiata, un determinato peso, un suo proprio scheletro ed organismo, ed un suo motore di determinata forza. Se con maggiore diligenza le società imprenditrici di servizi pubblici industriali, e gli stessi industriali per conto proprio, attendessero a questo studio di preparazione, e con sufficiente larghezza di vedute e serietà di intenti si procurassero il materiale rotabile, noi non assisteremmo così spesso alla misera fine di tanti servizi i quali furono male iniziati e tanto peggio esercitati!" (G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., pp. 60-61).

[82] Il tumultuoso talento imprenditoriale dei fratelli Ceirano, da cui per altro era nata anche la Fiat, aveva dato vita a numerose fabbriche di automobili nella Torino dei primi anni del Novecento. Tra queste, nel 1903 Matteo Ceirano aveva fondato la Matteo Ceirano e C., che l'anno seguente cambiò la ragione sociale in Matteo Ceirano e C. – Vetture Marca Itala. Alcuni degli altri marchi usciti sempre dall'iniziativa della famiglia erano: Welleyes, F.lli Ceirano, Star Rapid, Ceirano-Ansaldi, SPA, Junior, Scat, S.A. Giovanni Ceirano.
(http://www.corsi.storiaindustria.it/wiki/doku.php?id=wiki:settori_industriali:fabbriche_auto:itala:matteo_ceirano_e_c, 20/07/2011; M. Condolo, *Storia illustrata dell'autobus italiano*, Brescia, Edizioni Negri, s.d., pp. 120-125).

consigliati quali migliori"[83], strada che venne subito scelta con la nomina di una commissione composta da Umani, da Anastasio Fazi e da Aldo Mergari. Lo stadio ancora piuttosto immaturo della tecnologia automobilistica comportava una certa complessità e varietà dell'offerta a livello tecnico, e gli elementi che la commissione della SACSA avrebbe dovuto considerare nella scelta del veicolo erano quindi piuttosto numerosi. Senza entrare nel dettaglio, le scelte dovevano riguardare principalmente il tipo di motore (a combustione interna, a vapore, elettrico ad accumulatori o elettrico alimentato da linea aerea) e la sua potenza, il peso e le dimensioni dello *châssis*, il tipo di trasmissione (a catena o a cardano), il diametro e i materiali di costruzione delle ruote, il tipo di gomme – pneumatiche o piene – e infine le carrozzerie. Tutto ciò, naturalmente, doveva essere valutato in relazione alla strada da percorrere, al tipo di servizio che su di essa si intendeva svolgere e alla quantità e qualità della domanda che si prevedeva di volere o di dover soddisfare. Per il motore, come abbiamo notato nell'elenco delle autolinee redatto da Baldini, già a metà del primo decennio del Novecento la scelta cadeva ormai prevalentemente sulla versione a combustione interna, mentre la potenza dei motori per trasporti industriali andava mediamente dai 20 ai 40 HP; gli organi di trasmissione, che costituivano e costituiscono una delle parti più delicate dell'intera macchina, presuppongono un certo approfondimento per essere analizzati nei loro principali vantaggi e svantaggi, e basti quindi considerare che in questo frangente le scelte relative all'ultimo passaggio, ossia quello del comando delle ruote motrici, si orientavano ancora principalmente sulla trasmissione a catena, considerata più affidabile, elastica e robusta, ma che si stava già passando gradualmente alla trasmissione a cardano, nel complesso più efficiente ma più delicata[84]; le ruote, che spesso nelle automobili industriali erano accoppiate sull'asse posteriore, potevano essere costruite ancora in legno – retaggio delle non così antiche carrozze –, che consentiva di assorbire meglio gli urti grazie alla sua maggiore elasticità, o in

[83] ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 1° luglio 1909.

[84] "La trasmissione del movimento alle ruote in genere si effettua a catena, e questa necessità la si comprende dallo sforzo enorme che in tal genere di vetture [industriali] dev'essere sviluppato dall'asse motore. Tuttavia c'è ancora in questo campo non poca incertezza di giudizio, e se pure la lotta tra catena e cardàno pare definitivamente vinta dal cardàno, noi ancora assistiamo per gli organi interni perfino ad un ritorno alla più antica trasmissione con cinghie allo scopo di ottenere quella elasticità massima che è tanto necessaria nei difficili momenti di cambi di velocità e degli spunti. Il movimento a cardàno richiede negli organi di trasmissione dimensioni esagerate per ottenere la voluta resistenza; inoltre la massima facilità dei ricambi la si può ottenere in modo completo soltanto con la trasmissione a catena" (G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., pp. 82-83).

metallo, che perdeva in elasticità, guadagnando però in solidità e durata[85], ed erano in genere armate con gomme piene: l'uso degli pneumatici – ancora troppo fragili oltre che troppo costosi – veniva consigliato solo in caso di macchine molto leggere, e anche in queste venivano applicati esclusivamente all'asse anteriore[86]. Quanto al peso e alla capacità, gli "omnibus automobili" allora in circolazione erano fondamentalmente di due tipi: "Il primo così detto *medio*, pel trasporto di circa 16 persone, e il secondo *pesante*, pel trasporto di circa 24. A questi due tipi si [potevano] aggiungere il tipo *leggero*, capace di circa 12 persone, tutti compresi, e il tipo *pesantissimo*, capace di circa 40"[87]. Secondo Ancillotti, gli ultimi due modelli descritti avevano allora una diffusione relativamente limitata – essendo il primo adatto a linee a scarso traffico e di breve raggio e l'altro impiegabile con profitto unicamente sulle linee urbane o su quelle extraurbane di pianura a traffico intenso – e in questo periodo i modelli definiti "medio" e "pesante" furono quelli più generalmente adottati dai concessionari di autoservizi. In realtà Ancillotti non considerava evidentemente che numerosissime erano le linee di montagna esercitate su percorsi a scarso traffico e su strade molto tortuose, su cui servivano dunque piccoli omnibus: lo stesso Laviosa, per esempio, fra i due primi tipi di omnibus di cui si era dotato, ne aveva scelto uno da 12 posti.

---

[85] Come tutte le altre parti fondamentali dell'automobile, anche le ruote – di cui circolavano almeno una decina di versioni differenti – erano allora in fase di piena e intensa sperimentazione allo scopo di ottenere la massima elasticità con materiali il più possibile robusti e affidabili: "Opportuno è richiamare anche tutto l'amore e l'intelligenza dei costruttori sopra questo organo importantissimo della macchina industriale, la quale non può ritenersi sicura di vivere e di prosperare se non quando possederà col suo motore anche la sua ruota" (*Ibidem*, p. 94). Sullo stesso argomento si veda A. Campiglio, *Il problema delle ruote o sospensioni elastiche nei veicoli automobili per servizi di trasporto*, in "Rivista dei trasporti", a. II, n. 11, novembre 1910.

[86] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 124. Prima che gli pneumatici – che all'epoca erano presenti in decine di diverse versioni brevettate – cominciassero a sostituire diffusamente i rivestimenti delle ruote in gomma piena bisognò attendere almeno gli anni Trenta del Novecento: soprattutto i veicoli industriali usarono ancora a lungo la gomma piena sia per l'eccessivo peso dei propri telai e dei carichi sia per la maggior resistenza all'usura. Piero Turconi, membro dell'Associazione Italiana fra i Concessionari di Autoservizi, nel 1922 a questo proposito scriveva: "In America, il paese delle grandi sorprese, si è ingaggiata una campagna che per noi è paradossale. Essa ha per iscopo di sostituire le gomme piene coi pneumatici di grande sezione (20 e più centimetri), innovazione questa resa possibile dalla recente introduzione del così detto *cord tyre* nel quale il tessuto di cotone è sostituito da parecchi strati di corda di cotone non sovrapposti ed intrecciati"; dopo aver analizzato vantaggi e svantaggi dell'applicazione degli pneumatici ai veicoli industriali, Turconi così concludeva il suo discosrso: "Noi contrapponiamo all'affermazione americana il vecchio adagio: *un posto per ogni cosa ed ogni cosa al suo posto*, cioè: *all'automobile leggera il pneumatico e al camion e all'auto pesante la gomma piena*" (P. Turconi, *Il pneumatico e la gomma piena. Un importantissimo problema tecnico*, in "L'autovia", anno II, n. 3, Bologna, 15 marzo 1922, p. 38).

[87] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 52.

Fig. 12 Carrozzeria aperta (*char-à-bancs*) per *chassis* medio (16 posti).

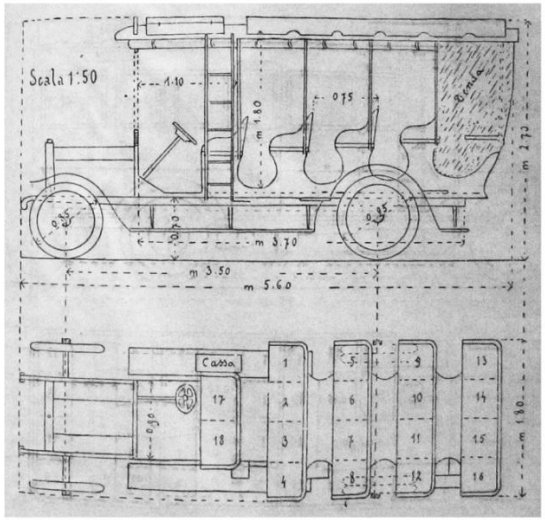


Fig. 13 Carrozzeria chiusa per *chassis* medio (16 posti).

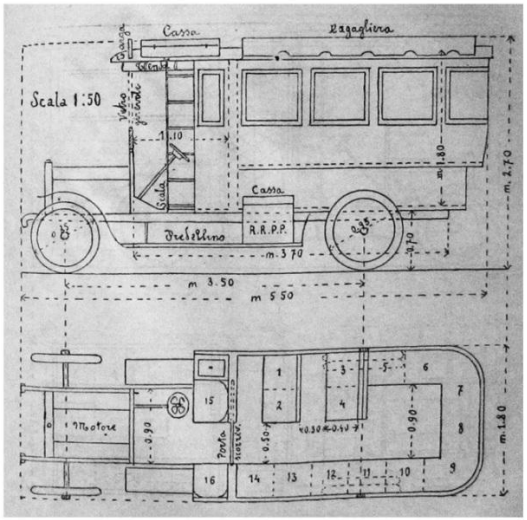
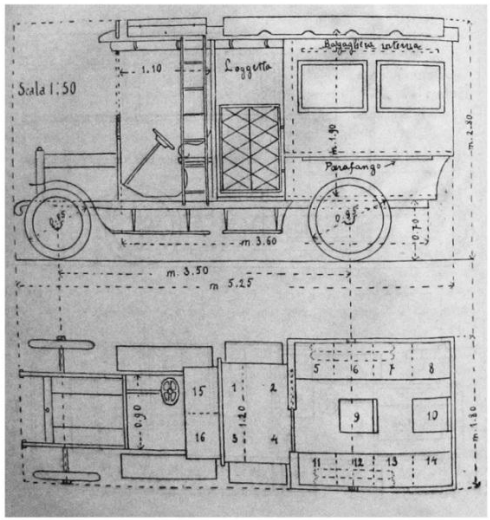


Fig. 14 Carrozzeria mista per *chassis* medio (16 posti).



Fonte: G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici...*, cit., pp. 127-129

La produzione di autoveicoli industriali per il trasporto di merci da un lato e di passeggeri dall'altro, come abbiamo già avuto modo di notare, in quegli anni non aveva ancora conquistato una completa autonomia rispetto a quella delle automobili private da turismo e i primi autobus in circolazione consistevano essenzialmente di una carrozzeria non lontana, nel disegno, da quella delle vecchie diligenze montata sul telaio di un'automobile di grandi dimensioni[88]. Ancora nel 1912 Guido Ancillotti lamentava la mancata differenziazione produttiva fra automobili destinate ad uso privato e autoveicoli industriali: "L'omnibus automobile è una derivazione dell'automobile da turismo, e come tale ne conserva, anche troppo, le caratteristiche. Esso deve essere più semplice e più robusto di questo, deve avere per caratteri una maggiore pesantezza, proporzionata al maggior carico che deve trasportare, e una minor velocità, in proporzione del maggior peso"[89]. Gli allestimenti delle carrozzerie, invece, che in una fase ancora artigianale e pionieristica – dunque relativamente poco regolamentata e standardizzata – erano estremamente vari, si potevano raggruppare fondamentalmente in tre generi: a carrozzeria aperta, a carrozzeria chiusa e a carrozzeria mista (si vedano rispettivamente le Fig. 12,13,14). Il primo tipo, piuttosto comune sugli itinerari panoramici e turistici, veniva identificato con vari nomi – *char-à-bancs*, carro alpino o torpedone[90] – corrispondenti ad altrettante soluzioni leggermente diverse tra loro; il secondo invece poteva essere sem-

88 M. Condolo, *Storia illustrata dell'autobus italiano*, cit., p. 5.

89 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 52. Per risolvere il problema dell'inadeguatezza dei veicoli al loro impiego, la Federazione Nazionale Servizi Automobilistici, che come vedremo si costituirà nel 1912, si era riproposta, all'interno dell'Art. 2 dello statuto, di "incoraggiare la costruzione di tipi di omnibus veramente studiati e adatti ai servizi automobilistici, cioè semplici, solidi ed economici, in modo da ottenere economia nell'acquisto delle macchine e delle parti di ricambio, maggior durata, minori spese di manutenzione e maggior garanzia di regolare servizio" (*Federazione Nazionale Servizi Automobilisitici. Statuto*, in "L'Auto industriale", anno II, n. 11, 30 novembre 1912, pp. 172-174). In realtà, nonostante le continue richieste dei concessionari, le case di produzione automobilistica perseverarono a lungo nella costruzione di telai e motori identici per autocarri e autobus, i quali cominciarono ad acquisire una propria autonomia, nella meccanica fondamentale, soltanto a cavallo tra gli anni Venti e gli anni Trenta.

90 M. Condolo, *Storia illustrata dell'autobus italiano*, Brescia, Edizioni Negri, s.d., p. 5 e R. Orlandi, *L'industria della carrozzeria*, in "L'autovia", anno II, n. 12, 15 dicembre 1922, p. 177. Il nome di "torpedone", probabilmente di provenienza francese, divenne presto nell'uso comune uno dei tanti modi generici per indicare gli autobus. Anche il termine *char-à-bancs* (letteralmente "carro con panche"), nato all'epoca della trazione animale per indicare un tipo di carrozza pubblica, subì un processo di italianizzazione e di leggero spostamento semantico diventando, a seconda dei dialetti, sciaraban, saraban, sciarabbà e così via. Nella commedia napoletana *Porta Capuana*, per esempio, scritta da Raffaele Viviani e rappresentata per la prima volta a Napoli nel 1918, uno dei personaggi, dopo aver perso la corsa del tram per Secondigliano, esclama: "Pigliammoce 'nu sciaraballo" (R. Viviani, *Teatro*, a cura di G. Davico Bonino, A. Lezza e P. Scialo, Vol. II, Napoli, Guida Editori, 1994, p. 55). Cletto Arrighi invece, nella compilazione del dizionario Milanese-Italiano, tradusse la voce dialettale "sciaraban" con "barroccio, sciarabà". Cfr. C. Arrighi, *Dizionario Milanese-Italiano*, Milano, Hoepli, 1896.

plice o a due piani, mentre il terzo, ovviamente anch'esso con differenti caratteristiche a seconda dei telai a cui veniva applicato, era probabilmente di scarsa diffusione dal momento che le nostre fonti non ne fanno quasi mai cenno. Sebbene nella storiografia italiana manchino studi che abbiano approfondito questo particolare aspetto della filiera produttiva degli autoveicoli, è bene ricordare che tra le numerose industrie collegate direttamente a valle della produzione automobilistica (oltre, per esempio, alle officine meccaniche fornitrici di parti di ricambio) figuravano e figurano ancora oggi le imprese esclusivamente dedicate alla costruzione di carrozzerie, specialmente per quanto riguarda i veicoli industriali[91]. Spesso nate prima dell'avvento dell'automobile e dedicate, come dice la parola stessa, a una produzione artigianale di carrozze, con il declino della trazione animale le più solide fra queste imprese riconvertirono la propria produzione dedicandosi alle scocche per autoveicoli le quali, benché diverse nella forma (ma solo leggermente nella fase pionieristica) dalle carrozze, erano pur sempre realizzate con gli stessi materiali: principalmente legno, tela e vetro[92]. Per quanto riguarda i veicoli industriali – e specialmente gli autobus – i nomi più celebri del ramo nella prima metà del Novecento erano la Viberti di Carmagnola, in provincia di Torino, la Renzo Orlandi di Modena, attiva già dagli anni Sessanta dell'Ottocento, e la nota Fratelli Macchi di Varese, imprese che diedero vita, come ha scritto Condolo, alle "tre grandi scuole della carrozzeria degli autobus: piemontese, emiliana e lombarda"[93].

Tornando alla SACSA, la commissione incaricata di studiare la macchina più adatta a svolgere il servizio fra Cupramontana e Castelplanio tornò a riferire in consiglio, ma purtroppo della discussione relativa, che sarebbe stata utile a illuminare le ragioni della scelta, nulla venne riportato nei verbali. La decisione finale, in ogni caso, ricadde su due

---

[91] La lacuna storiografica sui carrozzieri è stata in parte colmata da alcune pubblicazioni di carattere celebrativo o divulgativo principalmente dedicate alle singole imprese. Si vedano, a titolo d'esempio, M. Condolo, *Carrozzeria Luigi Dalla Via. Cento anni di autobus costruiti a Schio*, Edizioni Negri, Brescia, s.d.; C.F. Bianchi Anderloni e A. T. Anselmi, *Carrozzeria Touring*, Roma, Ed. di Autocritica, 1982; C. Biscaretti di Ruffia e D. Jappelli, *Carrozzieri di ieri e di oggi*, Torino, ANFIA, 1963; D.C.R. Carugati, *Pininfarina: identità di un progetto*, Milano, Electa, 1999; P. Macchione, *Tra mito e storia la carrozzeria Fratelli Macchi di Varese*, in "Lombardia Nord Ovest", 1991, n. 2. Un interessante saggio sulla figura di Pininfarina è G. Borgarelli, *Un'autobiografia imprenditoriale. Nato con l'automobile di Pininfarina*, in P. Rugafiori (a cura di), *La capitale dell'automobile*, cit., pp. 212-262.

[92] www.museoauto.it, Articoli vari, D. Biffignandi, *Storia della carrozzeria*, e Id., *La Fiat e i carrozzieri*, 12 giugno 2011. Uno degli aspetti interessanti dell'evoluzione di questo speciale settore è che in Italia, alla progressiva concentrazione della produzione automobilistica, principalmente dominata dalla Fiat, dall'Alfa Romeo e dalla Lancia, è corrisposto un opposto fenomeno di proliferazione delle imprese di carrozzieri anche successivamente all'introduzione della carrozzeria portante, innovazione che si diffuse nel paese attorno agli anni Cinquanta.

[93] M. Condolo, *Storia illustrata dell'autobus italiano*, cit., p. 48.

macchine con motore a combustione interna da 16 posti ciascuna della SPA di Torino[94], acquistate al prezzo di 30.750 lire in totale comprese di carrozzeria, una cifra tutt'altro che irrisoria per l'epoca ma allineata ai prezzi di mercato[95], e dall'autunno del 1909, a cavallo fra settembre e ottobre, venne quindi attivato il primo servizio automobilistico della zona. Come vedremo però, nonostante la struttura societaria più avanzata e una fase di avvio pressoché simultanea, la SACSA conobbe ritmi di crescita sensibilmente più lenti rispetto alla ditta di Alberto Laviosa e fino al marzo del 1914, di fatto, l'unico servizio automobilistico esercito dalla società marchigiana fu il primo aperto.

D'altro canto, se c'era in quegli anni un attore in gioco che poteva vantare un'elevata e approfondita conoscenza dei veicoli meccanici stradali, dei loro pregi e dei loro difetti, e che poteva allo stesso tempo gettare le basi per una rapida conquista di ampie fette del mercato dei servizi pubblici automobilistici, questo era indiscutibilmente la Fiat di Giovanni Agnelli. Proprio verso la fine del primo decennio del Novecento, la fabbrica torinese stava uscendo rafforzata, nella competizione nazionale, dalla crisi del 1907, quando l'ascesa travolgente dei titoli delle principali case automobilistiche aveva conosciuto, ai primi sintomi di una recessione verificatasi su scala internazionale, un tracollo altrettanto travolgente del loro valore azionario[96]. Scrive Castronovo a proposito: "Quantunque colpita duramente dalla crisi, la Fiat aveva approfittato delle supervalenze azionarie raggiunte dai suoi titoli, per rilevare una serie di stabilimenti meccanici e di carrozzeria essenziali per avviare una produzione su basi industriali e per realizzare adeguate economie di scala"[97]. Nei progetti di crescita dell'impresa, che Agnelli e i suoi collaboratori stavano perseguendo mediante varie strategie, fra cui l'integrazione verticale di tutto il processo produttivo e commerciale dell'automobile – intesa nel suo significato più ampio –, non poteva non rientrare anche il campo pionieristico della gestione dei servizi automobilistici pubblici. A dire il vero, in questo caso non si trattava di inserirsi in un

94 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 20 luglio 1909.
95 *Ibidem*, Adunanza del 28 luglio 1909.
96 "La crisi che stava scuotendo la Fiat e le altre imprese automobilistiche era tanto più grave in quanto scaturiva sia dai rovesci di Borsa sia da deficienze strutturali. Al punto in cui erano giunte la speculazione in Borsa e la proliferazione delle aziende automobilistiche costituitesi negli ultimi anni […] non era difficile prevedere […] che prima o poi dovesse sopraggiungere una pesante fase recessiva. È vero che alla crisi concorsero tanto la sovrapproduzione dell'industria americana riversatasi anche in Italia quanto gli intralci dovuti ai pesanti dazi doganali sulla benzina, attutiti da un parziale sgravio soltanto nel marzo del 1907, troppo tardi perché potesse arrecare qualche beneficio. Tuttavia, la causa principale del crack andava addebitata agli squilibri generati da un processo di crescita per lo più artificioso e convulso che aveva dato luogo a un'offerta esuberante rispetto alla domanda" (V. Castronovo, *Fiat 1899-1999*…, cit., pp. 32-33).
97 V. Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Torino, Einaudi, 2006, p. 144.

settore che poteva promettere di per se stesso elevati margini di profitto, giacché assai difficilmente i bilanci dei concessionari di autolinee riuscivano a chiudere con larghi utili di esercizio, ma piuttosto di portare i servizi e le macchine della Fiat sulle strade delle campagne e delle montagne italiane, a contatto diretto con la popolazione, contribuendo quindi in modo non trascurabile a una promozione per così dire diretta, effettuata sul campo, dell'immagine aziendale, creando inoltre da sé un giro di affari e un mercato di vendita per la produzione dei propri omnibus automobili[98]. Purtroppo però, gli esordi della Fiat come concessionaria di linee automobilistiche sono tutt'altro che semplici da chiarire, messi in ombra probabilmente e, in un certo senso, comprensibilmente dai cospicui successi che l'azienda negli stessi anni stava ottenendo sotto il profilo produttivo. Quello che si apprende soprattutto dai documenti fotografici dell'epoca[99] è che per lo meno alcune autolinee in concessione alla Fiat erano gestite, prima della fondazione della SITA, da una società partecipata dall'impresa torinese e gestita da Luigi Storero, storico pilota degli esordi dell'automobilismo, che più tardi tentò anche una sfortunata avventura produttiva[100]. L'impresa in questione era la Garages Riuniti-Fiat-Alberti-Storero, sulla cui attività non restano che poche e sbiadite tracce[101]. Nata forse nel 1905 come una sorta di succursale Fiat per la vendita, la distribuzione e la riparazione degli automezzi, con sede centrale a Torino ma dotata di importanti filiali a Milano, Genova, Firenze, Padova, Roma e Napoli, dal 1909 venne incorporata all'interno della stessa fabbrica torinese[102] e, fra le varie funzioni, le venne affidato anche l'esercizio delle autolinee in concessione alla Fiat (Figg. 15-16).

---

98 Giuseppe Broglia, direttore amministrativo della Fiat, disse nel 1919 al consiglio di amministrazione della fabbrica torinese che "la direzione, allo scopo di assicurarsi uno smercio di macchine, aveva da tempo costituita la società Sita" (Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali dei Consigli di Amministrazione*, Vol. I, Milano, Fabbri Editori, 1991, p. 310), mentre lo stesso Giovanni Agnelli, sempre in seno al consiglio d'amministrazione Fiat, aveva detto nel 1917 che la SITA era stata costituita "non tanto per trarne degli utili diretti, quanto indirettamente per servire d'esempio per l'istituzione di nuove linee" (Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali dei Consigli di Amministrazione*, Vol. I, cit., p. 161).

99 ASSITA, Materiale fotografico, non ordinato.

100 Luigi Storero, che nella veste di pilota aveva vinto alcune fra le più prestigiose gare automobilistiche dell'epoca e che aveva iniziato a collaborare con Giovanni Agnelli fin da prima della fondazione della Fiat, uscì dalla società nel 1910. Nel 1912 avviò quindi una propria produzione di automobili con la ragione sociale Storero Fabbrica Automobili, attività che tuttavia non sopravvisse alla concorrenza e dovette interrompere la produzione nel 1919 circa (V. Castronovo, *Fiat 1899-1999*…, cit., p. 50; http://www.museoauto.it/website/collezione/44-storero/61-storero-mod-a-2535-hp, 20 luglio 2011).

101 L'Archivio Storico Fiat, pure fra i migliori archivi d'impresa in Italia, non ha conservato documenti esaustivi attorno all'attività di quest'impresa partecipata.

102 V. Castronovo, *Fiat 1899-1999*…, cit., p. 50; *Garages Riuniti-FIAT-Alberti-Storero*, Torino, 1909.

Fig. 15. Un servizio automobilistico con autobus attrezzato a *char-à-bancs* svolto nel torinese (Cavoretto) e gestito dai Garages Riuniti-Fiat-Alberti-Storero.

Fonte: http://www.mepiemont.net/foto_stor/luoghi/torino/717_cavoretto.jpg, 28/07/2011.

Evidentemente alla ricerca di un potenziamento e di una più precisa definizione dell'attività di gestione di servizi automobilistici extraurbani, Giovanni Agnelli, in qualità di amministratore delegato della Fiat insieme a Giuseppe Broglia, Cesare Cappa e Attilio Luciani, si presentò il 6 settembre del 1912 dal notaio Ernesto Torretta di Torino per costituire una «Società anonima sotto la denominazione di "Società Italiana Trasporti Automobilistici", avente per oggetto l'impianto e l'esercizio di linee automobilistiche»[103]. Sebbene nata sotto l'ala protettiva di un'impresa come la Fiat, che già allora aveva alle spalle un capitale sociale di diciassette milioni di lire[104], la neonata SITA, all'atto della fondazione, venne prudenzialmente dotata di un capitale sociale relativamente basso, di poco superiore a quello della piccola, periferica e certamente meno ambiziosa SACSA, ossia 50.000 lire in totale che, divise in 500 azioni da 100 lire ciascuna, così vennero distribuite tra i soci:

[103] ASSITA, SITA, Atto costitutivo, Copia conforme all'originale rilasciata il 18 aprile 1947, dattiloscritto. Più o meno identica era la formula che componeva il primo articolo dello statuto sociale, che molto sinteticamente indicava l'oggetto della società nell'impianto e nell'esercizio di linee automobilistiche (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale straordinaria del 30 settembre 1927).
[104] *Ibidem*.

Dalla Società FIAT	azioni N°	400
Dal signor Cav. Prof. Broglia	“	N°	50
Dal signor Ing. Cesare Cappa	“	“	25
Dal signor Attilio Luciani	“	“	25[105]

Fig. 16. Foto ricordo dell'inaugurazione di un servizio automobilistico fra il primo e il secondo decennio del Novecento gestito con un autobus attrezzato con un'allora rara, per le autolinee extraurbane, carrozzeria a due piani. La ragione sociale era evidentemente cambiata, dopo l'incorporazione della società nella Fiat, eliminando la dizione "Alberti-Storero"[106].

Fonte: ASSITA, materiale fotografico.

La Fiat dunque si riservò la quasi totalità del capitale inizialmente versato dalla nuova società, ossia l'80%, lasciando che gli altri tre soci si spartissero il restante 20%, composto di pacchetti di valore piuttosto modesto e diremmo fondamentalmente simbolico. Nel caso di Cesare Cappa, comunque, una seppur piccola quota di proprietà poteva servire a giustificare e a rafforzare il ruolo, deciso fin dal giorno della fondazione e che durò fino all'istituzione del consiglio di amministrazione, di amministratore unico[107]. Pur-

[105] *Ibidem*.

[106] Nelle due pubblicazioni celebrative sulla storia della SITA (N. Cefaratti, *SITA. Piccola storia di una grande impresa*, Cortona, Calosci, 1997; A. Giupponi e G. Grementieri, *L'Italia in viaggio: novant'anni di trasporti attraverso la storia della SITA*, Milano, G. Mondadori, 2003), la stessa foto è accompagnata dalla didascalia: "1912: Inaugurazione della prima autolinea SITA", ma dai documenti reperiti e consultati, non risulta alcuna evidenza che possa collegare con certezza quest'immagine all'inaugurazione del primo servizio automobilistico della SITA.

[107] L'andamento della spartizione delle quote azionarie della SITA purtroppo non è facilmente monitorabile negli anni in quanto i libri dei soci – di cui pure la pagina del primo libro è stata fotografata e

troppo delle origini dell'ingegner Cappa, destinato a guidare le sorti dell'impresa come amministratore delegato fino alla morte (avvenuta nel marzo del 1920), nulla si sa, così come oscura resta la provenienza di Attilio Luciani, che fu dapprima consigliere e dal 1919 divenne presidente del consiglio di amministrazione. L'unico personaggio noto, oltre naturalmente a Giovanni Agnelli, è l'azionista Giuseppe Broglia. Nato a Verona nel 1869 e laureatosi in "scienze economiche e commerciali", Giuseppe Broglia si era trasferito a Torino nel 1899 e aveva cominciato a lavorare fin da subito alla Fiat come capo contabile, mentre svolgeva la parallela professione di insegnante di ragioneria nel locale Istituto superiore di economia e commercio[108]. Promosso nel 1902 al ruolo di direttore amministrativo dell'azienda – carica che ricoprì fino alla prima metà degli anni Venti, quando uscì dagli organici aziendali –, si trovò a gestire alcune delle più difficili situazioni del primo decennio di vita della Fiat, come la liquidazione e la rifondazione della società nel 1906[109]. All'interno della SITA ricoprì unicamente la carica di sindaco fino al 1915, quando partì volontario per il fronte[110], "partecipando ai combattimenti al comando di una compagnia di mitraglieri"[111], e al suo ritorno a Torino non ebbe più, almeno ufficialmente, alcun ruolo stabile all'interno dell'azienda.

Fissata la sede della società in Corso Dante a Torino – ossia, se ancora sussistessero dubbi sulla proprietà dell'impresa, nella stessa sede centrale della Fiat –, la SITA non dette inizio ufficialmente alla propria attività come concessionaria di autolinee prima della primavera del 1913. Il consiglio di amministrazione, composto inizialmente di tre membri (Giovanni Durelli, presidente; Cesare Cappa, amministratore delegato; Edoardo Jannaccone, consigliere e segretario), si radunò per la prima volta, già con l'assenza di Jannaccone, nel luglio del 1913 per discutere dei risultati dei primi cinquanta giorni della prima autolinea gestita dalla SITA e delle autolinee che erano in previsione di apertura

---

pubblicata sulle già citate opere celebrative – attualmente non sono reperibili all'interno dell'archivio storico della società, né sono compresi nell'elenco di consistenza dell'archivio compilato a cura della Sovrintendenza archivistica della Toscana verso la fine degli anni Ottanta. Ad ogni modo, non sussistono dubbi sul fatto che la quota di maggioranza assoluta rimase sempre in mano alla Fiat, fino a che, verso la fine degli anni Sessanta, la fabbrica torinese decise di uscire progressivamente dalla società cedendo definitivamente la proprietà della SITA al gruppo SOGIN nel maggio del 1987.

108 Le notizie attorno alla vita di Giuseppe Broglia sono tratte da V. Castronovo, *Fiat 1899-1999*…, cit. e da http://www.treccani.it/enciclopedia/giuseppe-broglia_(Dizionario-Biografico)/, 1° agosto 2011.

109 V. Castronovo, *Fiat 1899-1999*…, cit., pp. 46-47.

110 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 1° marzo 1917.

111 M. Jesurum, *Giuseppe Broglia*, in *Dizionario biografico degli italiani*, Vol. XIV, Roma, Treccani, 1972, pp. 428-430.

nell'immediato futuro[112], ma la cadenza con cui in questi primi anni il consiglio d'amministrazione si radunava – cioè, fino alla fine della prima guerra mondiale, non più di due volte all'anno (ma più di sovente una soltanto, sufficiente per approvare il bilancio da portare all'assemblea dei soci) – indica piuttosto chiaramente come la funzione dei consiglieri fosse più che altro formale e come l'amministrazione della società fosse di fatto accentrata sulla figura di Cesare Cappa, il quale a sua volta, visto il peso azionario della Fiat, probabilmente rispondeva – ma lo si può solo supporre – a un "consiglio d'amministrazione" più o meno ufficioso composto di qualche importante dirigente della fabbrica torinese, che poteva essere Broglia o lo stesso Agnelli, che in questo primo periodo partecipava regolarmente alle assemblee dei soci in rappresentanza dell'azionista di maggioranza. Un piccolo consiglio d'amministrazione dunque, soprattutto se paragonato a quello della SACSA (composto come sappiamo di ben cinque membri per la gestione di una sola autolinea), con un capitale sociale relativamente ristretto per un progetto che apparve fin da subito tanto ambizioso sul lungo periodo quanto prudente e misurato nel breve e medio termine. I primi servizi che la SITA prese in gestione – ma ancora ufficialmente in concessione alla Fiat[113], che evidentemente li aveva richiesti prima della costituzione di una società dedicata – erano:

1) quello Ivrea-Brusasco, iniziato il 12 Maggio 1913
2) quello Siena-Greve, iniziato il 20 Agosto 1913
3) quello Noepoli-Valsinni, iniziato il 1° Settembre 1913[114].

Ci si trovava quindi, nel primo caso, su un percorso di circa 50 km che andava dal centro verso l'estremo nord-ovest del Piemonte, regione da cui l'iniziativa della SITA era nata e che stava conoscendo in quegli anni un'importante stagione di crescita industriale, legata soprattutto al nascente comparto della produzione automobilistica e che vedeva quindi la stessa Fiat protagonista. La Ivrea-Brusasco si svolgeva – è importante notarlo – parallelamente alla linea ferroviaria Ivrea-Chivasso, aperta già nel 1858, e Chivasso distava da Brusasco soltanto 15 chilometri, configurando quindi il servizio in modo diremmo inequivocabile come potenzialmente concorrente di quello ferroviario. Nel secondo ca-

112 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 25 luglio 1913.
113 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale straordinaria 25 marzo 1915.
114 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria del 28 marzo 1914.

so, invece, si trattava di una linea di una quarantina di chilometri che collegava la città di Siena col paese di Greve in Chianti (e naturalmente con tutti i piccoli centri attraversati), correndo quindi anch'essa quasi parallelamente a est della linea ferroviaria fra Siena e Firenze e, almeno apparentemente, puntando proprio al capoluogo toscano e consentendo così, se in futuro si fosse collegata anche Firenze, agli abitanti della Valle del Chianti di raggiungere i due importanti centri con mezzi meccanici, senza arrivare fino a uno degli scali intermedi della ferrovia, posti leggermente più a ovest, lungo la Val d'Elsa[115]. La terza autolinea invece, la Noepoli-Valsinni, di circa 17 km, era situata in una delle aree più depresse del paese tanto sotto il profilo economico quanto sotto il profilo infrastrutturale, nell'estremo sud della Basilicata, quasi al confine con la Calabria, in una zona questa volta del tutto lontana dalla rete ferroviaria nazionale, il cui primo scalo distava non meno di 45 o 50 km da entrambi i paesi e che non venne mai raggiunta nemmeno dalle linee ferroviarie secondarie delle cosiddette calabro-lucane. Come appare molto chiaramente, la posizione geografica delle prime tre linee non poteva lasciare adito a dubbi attorno a quale fosse la strategia perseguita della neonata Società *Italiana* Trasporti Automobilistici, evidentemente orientata a testare sul terreno le possibilità di sviluppo che i servizi automobilistici avrebbero potuto riservare nell'area settentrionale, in quella centrale e in quella meridionale del paese. D'altra parte, come sostenne lo stesso Cappa durante la prima assemblea dei soci, questo primo periodo non poteva che configurarsi come una fase di preparazione e di studio, per poi individuare quali direzioni strategiche seguire al fine di mirare alla massima crescita e alla massima efficienza della società negli anni successivi[116]. Le prime linee di Laviosa, come si è visto, tendevano a prolungare la rete tramviaria locale e a infittire le sue maglie. L'unica autolinea della SACSA, invece, collegava un paese di collina con la linea ferroviaria sottostante. Soltanto i servizi della SITA, in questa fase pionieristica, sembravano invece configurarsi in modo tale da poter effettuare un'effettiva concorrenza ai danni di linee ferroviarie parallele, quella stessa concorrenza aborrita da tutti gli osservatori dell'epoca, che le autolinee "non possono e non debbono fare", come aveva detto Baldini qualche anno prima. E in questo, oltre che in una gestione caratterizzata da competenze manageriali e disponibilità finanziarie ovviamente superiori rispetto a molti altri concorrenti, stava uno dei tratti distintivi della

[115] Per una storia della rete ferroviaria in Toscana si veda S. Maggi e A. Giovani, *Muoversi in Toscana. Ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*, Bologna, Il Mulino, 2005.
[116] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria del 28 marzo 1914.

società torinese, ossia il fatto di porsi fin da subito in una posizione potenzialmente concorrenziale dell'antico modo di trasporto ferroviario, posizione audace dal momento che in linea teorica, come si vedrà fra breve, le autolinee parallele alle linee ferroviarie non potevano godere di sussidi pubblici.

Come si può facilmente notare, in ogni caso, nessuna delle tre società in questione intraprese la propria attività prima del 1908. Sebbene non mancassero nel panorama nazionale alcune imprese (poche stando alle testimonianze coeve) che avevano avviato i propri servizi nel primo quinquennio del secolo e che riuscirono poi a proseguire per un congruo numero di anni l'attività, generalmente il tasso di mortalità di queste primissime aziende si attestò, come si è visto, su livelli piuttosto elevati, e non a caso: fino al 1905, ma più compiutamente fino al 1908, lo stato non era intervenuto nel settore se non con una blanda regolamentazione prima, e con l'erogazione di un certo numero, evidentemente insufficiente, di sussidi poi. Senza dubbio, tuttavia, "il legislatore italiano – come scrisse Renato Trevisani nel 1937 – è intervenuto molto presto a disciplinare i trasporti automobilistici di viaggiatori"[117]. In Inghilterra una regolamentazione statale del settore non si ebbe prima del 1931, mentre negli Stati Uniti si dovettero attendere i primi anni Venti per disporre di un apparato normativo statale. Il primo regolamento sulla circolazione automobilistica del Regno d'Italia, invece, – tolti quelli del 1868, del 1881 e del 1890[118] che disciplinavano la circolazione dei carri a trazione animale e delle vetture stradali a vapore (sia le locomotive indipendenti sia i già citati treni stradali) e quello del 1897 relativo alla "circolazione dei velocipedi"[119] – fu emanato nel gennaio del 1901[120]. All'interno di questo regolamento era già previsto "l'esercizio di linee automobilistiche subordinatamente all'obbligo per l'impresario di pagare le spese per la sorveglianza dell'esercizio, di concorrere in quelle per la manutenzione stradale, di depositare una cauzione a garanzia di questi obblighi e dell'eventuale risarcimento di danni alle persone, alle strade ed alle opere d'arte relative"[121]. "In compenso di queste condizioni – concludeva con amarezza Ancillotti – neppure un centesimo di sussidio"[122]. Il nuovo testo di legge, oltre a provocare il disappunto degli ancora pochi imprenditori di autoservizi per

---

117 R. Trevisani, *La concorrenza fra la strada e la rotaia nella politica economica dei trasporti*, Milano, Hoepli, 1937, p. 183.
118 R.D. 15 novembre 1868, n. 4697; R.D. 10 marzo 1881, n. 124; R.D. 13 aprile 1890, n. 6843.
119 R.D. 16 dicembre 1897, n. 540.
120 R.D. 10 gennaio 1901, n. 28.
121 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 18.
122 *Ibidem*.

la mancanza di aiuti economici da parte delle istituzioni, previsti invece da decenni per ferrovie e tramvie, aveva suscitato ampie polemiche anche all'interno dei vari club automobilistici privati, che lo avevano definito senza mezzi termini "un monumento dell'insipienza burocratica e […] un aborto legislativo"[123], tanto che il parlamento fu indotto ad abolirlo pochi mesi dopo e ad approvarne, nel luglio dello stesso anno, uno nuovo ispirato al modello francese[124]. Se alcune sostanziali modifiche erano state apportate al regolamento, tuttavia esse non riguardarono l'esercizio di servizi pubblici automobilistici, i quali per essere finanziati dovettero attendere circa altri quattro anni. La legge 30 giugno 1904, n. 293, previde per la prima volta che le "linee automobilistiche impiantate *fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie*"[125] potessero ricevere aiuti finanziari da parte delle pubbliche amministrazioni. L'ammontare esatto dei sussidi, però, rimase ancora per qualche mese ignoto, finché un decreto del gennaio del 1905[126] non stabilì che gli aiuti potessero "essere accordati fino ad un massimo di £ 500 annue al chilometro per i servizi comprendenti il trasporto di viaggiatori, bagagli e merci; fino a £ 400 pel trasporto di viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli; fino a £ 200, pel trasporto di sole merci"[127]. In seguito alle lamentele degli imprenditori, i sussidi vennero ancora innalzati con la già citata legge del luglio del 1908, "concernente la costruzione e la concessione di ferrovie, le tramvie extraurbane e le linee automobilistiche e di navigazione lacuale in servizio pubblico"[128]:

> I sussidi dello Stato pei servizi pubblici di trasporto, con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie su strade ordinarie, sono accordati sino ad annue lire 600 a chilometro, e per un termine non maggiore di 9 anni, salvo riconferma. La riconferma è di diritto per un altro novennio, quando le località servite non vengano congiunte da ferrovie o tramvie ed il servizio abbia proceduto con costante regolarità nell'ultimo triennio.
>
> Sul conforme parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato, i sussidi possono:

---

123 *Il nuovo regolamento automobilistico*, in "L'Automobile. Rivista della locomozione meccanica ed industrie affini", anno IV, 15 marzo 1901, p. 52, cit. in S. Maggi, *La circolazione automobilistica in Italia*…, cit., p. 132.

124 S. Maggi, *La circolazione automobilistica in Italia*…, cit., pp. 132-133. Il nuovo "regolamento per la circolazione degli automobili sulle strade ordinarie" fu approvato con R.D. 18 luglio 1901, n. 416.

125 Legge 30 giugno 1904, n. 293. Corsivo nostro. Le citazioni delle leggi e dei testi di legge sono tratte, salvo diversa indicazione dalla *Raccolta delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia*.

126 R.D. 8 gennaio 1905, n. 23.

127 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 18.

128 Legge 12 luglio 1908, n. 444.

a) essere elevati sino ad annue lire 800 a chilometro, quando occorrano notevoli spese di esercizio, e sino ad annue lire 1000 quando si tratta di filovie;
b) essere concessi a servizi pubblici di trasporto stabiliti in via di esperimento o per determinati periodi dell'anno.

[…]

Allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni è data facoltà di affidare agli assuntori di pubblici servizi di trasporti con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie, la manutenzione delle strade ordinarie, sulle quali debbono svolgersi i servizi; ma il corrispettivo annuo non può essere superiore alla spesa media incontrata per la manutenzione delle strade stesse nell'ultimo triennio.

Sull'ultimo passaggio, quello relativo alla manutenzione stradale – che costituiva una novità rispetto alle precedenti disposizioni – così si era espresso Teobaldo Calissano nella relazione del disegno di legge alla Camera dei Deputati nel giugno del 1908, sottolineando come lo stato di manutenzione delle strade incidesse considerevolmente sulla validità dei servizi di trasporto: "È noto come la riuscita dei servizi automobilistici dipenda in massima parte dallo stato di una costruzione stradale. Sorge quindi spontanea l'idea di collegare finanziariamente gli uni all'altra, facendo sì che all'assuntore di quelli sia affidata mediante compenso la manutenzione della strada che egli deve percorrere"[129]. Dalla documentazione raccolta, tuttavia, non risulta che fosse pratica comune quella di accollarsi l'onere della manutenzione del manto stradale, tanto più che con la legge 15 luglio 1909, n. 524, il governo si premurò di riformulare la questione eliminando l'impossibilità di superare la media di spesa per la manutenzione affrontata nel triennio precedente, perché la disposizione – come si leggeva nella relazione sul disegno di legge presentata alla Camera il 7 giugno del 1909 –, "per quanto ritenuta provvida in sé, non [aveva] avuta applicazione alcuna, riuscendo troppo onerosa la condizione imposta […]"[130]. D'altra parte anche l'AITA aveva elevato energiche rimostranze in proposito, quando, nel memoriale inviato alla commissione per l'esame del disegno di legge in questione, aveva scritto :

[129] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXII, Sess. 1904-1908, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 962/A.
[130] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, Sess. 1909, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 169.

> Abbiamo visto con meraviglia che lo stesso articolo prescriverebbe che il corrispettivo annuo non potrebbe essere superiore alla spesa incontrata per la manutenzione delle strade stesse nell'ultimo triennio.
>
> Ci permettiamo di far rilevare a cotesta On. Commissione la mancanza di razionalità di tale disposizione, **poiché, se fosse possibile migliorare la manutenzione senza aumento di spesa, non occorrerebbe evidentemente perciò una disposizione di legge, potendo i Comuni e le Provincie affidare fin d'ora a chi credono i contratti di manutenzione**[131].

Furono quindi le richieste dell'AITA, nonché "il generale rincaro della manodopera e dei materiali, e lo stato delle strade spesso non soddisfacente per trascurata manutenzione", a consigliare il governo a riformare l'articolo in questione, "estendendo a tutti i casi la garanzia dell'intervento del ministro e del consiglio superiore dei lavori pubblici"[132] e riscrivendo la norma in questi termini: "Il corrispettivo annuo [per la manutenzione] non può eccedere il limite massimo determinato di volta in volta dal ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del consiglio superiore dei lavori pubblici"[133]. Nonostante questi lodevoli sforzi governativi, mirati fondamentalmente a tentare se non di risolvere, per lo meno di apporre una pezza all'annoso problema della manutenzione delle strade ordinarie, lo stesso Ancillotti nel 1912 sconsigliava ai nuovi imprenditori di "farsi allettare" dalla possibilità di assumere a proprio carico la manutenzione stradale: "La buona manutenzione di una strada non si improvvisa quando essa è stata lungamente trascurata, e le cure inerenti ad essa assorbirebbero un tempo prezioso, e richiederebbero una competenza speciale, ed un assegno annuo che difficilmente si otterrebbe. Se poi la strada è in ordine, è inutile chiederne la manutenzione, e basterà vigilare ed imporsi perché non deperisca"[134]. Oltre a ciò, bisognava considerare che qualora si fosse deciso di occuparsi del manto stradale, le eventuali sospensioni del servizio dovute a "cattivo stato delle strade"[135] non sarebbero state considerate "dipendenti da cause di forza maggio-

---

131 Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, *Memoriale indirizzato alla On. Commissione Parlamentare per l'esame del disegno di legge Concessione e costruzione di ferrovie*, in "Rivista dei trasporti", Anno I, n. 2, novembre 1909. Grassetto nell'originale.
132 Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, Sess. 1909, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 169.
133 Legge 15 luglio 1909, n. 524, Art. 2.
134 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 112.
135 R.D. 29 luglio 1909, n. 710, art. 50.

re"[136], determinando così una decurtazione o la cessazione del sussidio. Resta il fatto che, a giudicare dalla documentazione raccolta, non risulta che le società concessionarie di autolinee si impegnassero mai nella manutenzione stradale nei modi previsti dalla legge, ossia sostituendosi agli enti proprietari delle strade. Tutt'al più, poteva verificarsi l'interessante caso per cui la società, come era accaduto alla SACSA, decidesse di elargire dei premi speciali, degli incentivi, agli "stradini" – che formalmente restavano però alle dipendenze della pubblica amministrazione – che si dimostrassero particolarmente solerti ed efficienti nella manutenzione ordinaria e straordinaria, determinando ovviamente un vantaggio non trascurabile per il servizio, che poteva così svolgersi in condizioni migliori, con minore usura dei materiali, consumi inferiori di carburante e al contempo offrendo un confort di viaggio più elevato ai passeggeri[137].

Per il resto, oltre ad aumentare la quota chilometrica dei sussidi, nel testo della legge n. 444 del 1908 era stata abolita una distinzione di fatto poco rispondente alla realtà, quella che stabiliva più ampi finanziamenti per i servizi che oltre ai passeggeri effettuassero anche trasporto merci, separandoli da quelli che trasportavano solo i cosiddetti "pacchi agricoli": tale ripartizione di fatto non si dava, poiché sin dagli esordi la gran parte delle imprese per il trasporto di passeggeri non diversificarono quasi mai la propria attività con l'offerta di un vero e proprio servizio di trasporto merci dedicato. Un'altra modifica fu l'elevazione del magro sussidio di 200 lire al chilometro previsto per i servizi di trasporto merci alla stessa cifra concessa per i servizi passeggeri, ma di fatto i trasportatori di merci non godettero pressoché mai, per propria scelta, di questi sussidi: la convenienza riscontrata nel poter trattare di volta in volta col cliente itinerario, orari e tariffe era evidentemente tale da consentire agli autotrasportatori di rinunciare senza perdite al sussidio, giacché istituendo un'autolinea essi sarebbero stati vincolati non solo nelle tariffe, ma anche negli orari e nel percorso. Sebbene a cavallo tra anni Venti e anni Trenta alcune autolinee per il trasporto merci venissero avviate, uno degli elementi che contribuì a

136 *Ibidem*.

137 "Viene dal presidente proposto di accordare una gratificazione […] ai Sigg. Bonci Giulio e Bruschi Nazzareno […] per avere in qualità di stradini provinciali espletato una speciale sorveglianza alla strada di accesso al piazzale della stazione, nel vantaggio certo ed indiscutibile della Società dato l'ottimo mantenimento sempre verificatosi della strada stessa" (ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 24 dicembre 1910) .

fare la fortuna (per certi versi incontrollata o mal controllata) del settore fu proprio la flessibilità del servizio rispetto alla rigidità dei trasporti ferroviari e tramviari[138].

La legge che disciplinò in modo finalmente più organico la concessione e l'esercizio dei servizi automobilistici, contestualmente alla circolazione stradale, venne emanata nel luglio dell'anno seguente e fu il risultato, a detta del governo, "di studi accurati da parte dell'Amministrazione e di autorevoli rappresentanti della Federazione dei trasporti, del *Touring Club* e dell'*Automobil Club* [sic]"[139]. Con Regio Decreto 29 luglio 1909, n. 710, abrogando il regolamento approvato con R.D. 8 gennaio 1905, n. 23 e il titolo III del "regolamento di polizia stradale", approvato anch'esso con R.D. 8 gennaio 1905, n. 24, si diede vita a un nuovo "regolamento pei veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie", al quale seguirono, nel dicembre dello stesso anno, le norme per l'applicazione[140]. Tralasciando per il momento le pur interessanti disposizioni generali sulla circolazione, vediamo entro quali limiti venne racchiuso l'esercizio dei servizi pubblici automobilistici. Pur non essendo consentito istituire alcun tipo di autolinea completamente al di fuori del controllo delle istituzioni, le norme in questione non si applicavano ai servizi di noleggio né alle linee a itinerario fisso che non oltrepassassero i due mesi di attività, per i quali era sufficiente un'autorizzazione prefettizia[141]. Questi ultimi però erano gli unici casi gestiti da autorità periferiche, mentre fino al 1955[142] tutte le pratiche principali per le concessioni rimasero accentrate nelle mani dei vari ministeri a cui nel tempo ne venne affidato il controllo: il Ministero dei Lavori Pubblici all'inizio, il Ministero delle Comunicazioni dal 1927 e, dal 1944, il Ministero dei Trasporti. Chi dunque intendeva "esercitare permanentemente o periodicamente un servizio pubblico di trasporti per mezzo di automobili, con o senza sussidio governativo, [doveva] presentare domanda al Ministero dei Lavori Pubblici (Ufficio Speciale delle Ferrovie)"[143]. Le norme

---

138 Come sosteneva Trevisani, "la regolarità risponde bene alle necessità e alla psicologia del viaggiatore, non a quella di uno speditore, che all'autocarro richiede invece grande mobilità e prontezza ed un completo servizio di presa e consegna a domicilio" (R. Trevisani, *Compendio di economia dei trasporti*, Milano, Giuffré, 1939, p. 175).

139 Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909 – documenti – disegni di legge e relazioni, C.n. 169.

140 Decreto Ministeriale 8 dicembre 1909.

141 R.D. 29 luglio 1909, n. 710, titolo III, art. 30.

142 Il D.P.R. 28 giugno 1955, n. 771, intitolato "Decentramento dei servizi del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione", previde che le concessioni per le autolinee extraurbane venissero accordate non più dal ministero, ma dagli Ispettorati compartimentali (o uffici distaccati) della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

143 R.D. 29 luglio 1909, n. 710, titolo III, art. 31. Quello che allora si chiamava Ufficio Speciale delle Ferrovie cambiò diverse volte il proprio nome nel corso degli anni, diventando Ufficio Speciale delle

per la redazione della domanda ponevano, in virtù della propria severità, barriere non indifferenti all'ingresso di eventuali dilettanti ed esigevano che il richiedente fosse in possesso di certa perizia. È utile citare integralmente un ampio stralcio dell'articolo 31, in cui si disponeva che si presentassero al ministero i seguenti documenti:

1. Carta topografica, in scala non minore di 1 a 50.000, con il tracciato delle strade da percorrere, delle ferrovie e tramvie prossime, e l'indicazione dei comuni da servire;
2. Profilo longitudinale del percorso;
3. Dichiarazione di aver visitato le strade da percorrere, e di riconoscerle atte al transito degli automobili proposti al massimo carico ed a velocità regolamentare;
4. Relazione illustrativa del programma di servizio proposto, con l'indicazione degli elementi da cui sono desunti il movimento dei viaggiatori ed eventualmente quello delle merci;
5. Descrizioni e tipi degli automobili e dei rimorchi, con l'indicazione delle loro dimensioni, del peso a vuoto e del carico massimo;
6. Descrizione e tipi degli impianti fissi e degli eventuali equipaggiamenti elettrici;
7. Progetto di orario;
8. Limiti di tariffe da adottarsi pei trasporti;
9. Dichiarazione del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, nei casi di legge, se intenda avvalersi della linea automobilistica pei servizi postali, con indicazione, nell'affermativa, del corrispondente compenso e dell'orario richiesto pei servizi stessi;
10. Deliberazioni degli enti interessati quando vi siano concorsi, sussidi, od offerte;
11. Eventuali accordi con gli enti proprietari delle strade nel caso di assunzione della manutenzione delle strade medesime da parte del richiedente la concessione;
12. Piano finanziario, ossia indicazione della spesa d'impianto e bilancio di previsione fra le entrate complessive e le spese di esercizio ed ammortamenti;
13. Quietanza di deposito di lire cento per le spese di istruttoria;
14. Quietanza di versamento di lire mille a titolo di cauzione provvisoria, in numerario od in rendita. Dalla cauzione provvisoria sono esonerati:
    a) gli Enti locali interessati che presentino domanda di concessione a norma della legge del 29 marzo 1903, n. 103, sulla municipalizzazione dei servizi pubblici;
    b) le Società e le Ditte esercenti regolarmente ferrovie, tramvie o linee d'automobili in servizio pubblico[144].

Ferrovie Tramvie e Automobili, poi, nel 1922, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili e infine l'attuale Motorizzazione Civile dei Trasporti in Concessione, nome che porta dal 1942.

[144] R.D. 29 luglio 1909, n. 710, titolo III, art. 31.

Già a partire dalla domanda di concessione le norme risultavano evidentemente piuttosto rigide e complesse e sarebbe stato assai arduo ottenere l'autorizzazione senza una qualche nozione tecnico-economica intorno a questo genere di servizi, motivo per il quale Guido Ancillotti si premurò pochi anni dopo di compilare la più volte citata "guida pratica", redatta con l'esplicito intento di indicare "il miglior modo di organizzare, dirigere, amministrare, disciplinare in tutto il loro complesso funzionamento questi servizi" e diretta "sia a chi si [disponeva] al loro impianto, sia a chi, avendone già impiantati, [desiderasse] formarsi un giusto criterio sulla eventuale possibilità di ottenere migliori risultati"[145]. Ovviamente la formulazione della domanda non era che l'inizio di un lungo iter burocratico che avrebbe potuto condurre alla concessione del servizio con o senza sussidio, ma bisogna sottolineare come questa complessa procedura costituisse in realtà una semplificazione delle norme precedenti, che effettivamente avevano fino a quel momento costituito un ostacolo non trascurabile alla crescita della rete di autolinee. Quando Calissano, nel giugno del 1908, aveva annunciato alla camera che era allo studio un regolamento – quello di cui ci stiamo occupando – per la semplificazione dei passaggi necessari al rilascio delle concessioni, così aveva argomentato il problema:

> Un vieto regolamento che sembra fatto a scopo proibitivo, stabilisce tali e tante formalità procedurali e l'ingerenza di tante diverse amministrazioni, da rendere un vero castigo di Dio l'istruttoria di una domanda di concessione di servizi automobilistici. Genio civile, Prefettura, Ministero delle poste, Ministero dei lavori pubblici, enti proprietari delle strade da percorrere (!!), tutti debbono interloquire e deliberare secondo tale regolamento; e così le domande affannosamente si trascinano, spesso per anni, prima di giungere a definitive conclusioni. Il ministro dei lavori pubblici [Pietro Bertolini] […] ha già dichiarato che è d'imminente attuazione un nuovo regolamento semplice e spedito[146].

La lentezza nella procedura di rilascio delle concessioni, soprattutto per quelle definitive, rimase in realtà una complicazione duratura a cui, come vedremo, si tentò di dare risposta spesso con soluzioni inadeguate[147]. Ma vediamo ora in sintesi gli altri passaggi fon-

---

[145] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 15. L'edizione da noi utilizzata è la seconda, più ricca, del 1912, ma la prima edizione era uscita nel 1911.

[146] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXII, Sess. 1904-1908, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 962/A.

[147] Nel 1910 Ambrogio Campiglio, dopo aver riferito un esempio di lentezza burocratica che aveva intralciato l'apertura di un importante gruppo di linee nel leccese, così si esprimeva: "Dopo simili

damentali del nuovo regolamento che, almeno nelle intenzioni, prometteva di essere "semplice e spedito" e di migliorare quindi l'efficienza dell'apparato delle istituzioni formali che si stava edificando attorno all'esercizio delle autolinee. Una volta che il Ministero dei Lavori Pubblici avesse ammesso la domanda e avesse sentito il parere degli enti proprietari delle strade, completata poi l'istruttoria sulla proposta e sentito il parere del Ministero delle Poste sulla compatibilità delle sue esigenze con quelle del trasporto dei passeggeri, solo allora avrebbe predisposto "il disciplinare che [doveva] regolare la concessione"[148]. Il disciplinare di concessione era un documento estremamente dettagliato che comprendeva tutte le condizioni particolari in cui il concessionario doveva svolgere il servizio, tra le quali: la linea e la sua lunghezza; la quantità di corse giornaliere e la percorrenza annuale in chilometri; il tipo e il numero delle vetture (le quali erano peraltro le uniche, dopo aver superato il collaudo effettuato dal circolo ferroviario di competenza, autorizzate a viaggiare sulla linea in questione); le velocità massima e minima a cui poteva essere effettuato il servizio; gli impianti fissi di cui doveva essere dotata l'impresa (garage, officina, ecc.); la quantità di "provviste" (gomme, "materiale combustibile", lubrificanti, pezzi di ricambio) da tenere in magazzino; il numero degli addetti; le assicurazioni obbligatorie; le tariffe e gli orari; tutte le notizie relative all'eventuale sussidio (durata, entità, ecc.) e diverse altre informazioni e regole[149]. Una volta poi che il Ministero avesse avuto il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato e avesse accettato il disciplinare, subordinatamente alla dimostrazione della solidità finanziaria dell'impresa, solo allora avrebbe provvisto "con Decreto Reale alla concessione del servizio pubblico e del relativo sussidio, quando ne [fosse stato] il caso"[150]. In realtà l'AITA aveva fortemente insistito perché le concessioni venissero rilasciate "senza l'intervento dei Consigli Superiori [Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e

---

precedenti, come si può aspettare che altri capitali affluiscano all'industria automobilistica in Italia, impegnandosi oggi in domande che avranno il loro esito fra qualche anno, quando forse le condizioni del mercato saranno tanto mutate da non permettere di costituire una Società di esercizio? Gli è così che Società e capitalisti seri non impegnano il proprio nome in domande di concessioni di esito lontano, ed il ministero, per quanto faccia per eliminare gli affaristi, non vi riuscirà mai, finché non avrà trovato modo di abbreviare il periodo delle istruttorie" (A. Campiglio, *I servizi di trasporto con automobili in Italia*, in "Rivista dei trasporti", a. II, n. 3, marzo 1910).

148 R.D. 29 luglio 1909, n. 710, titolo III, art. 33.

149 Sul merito dei disciplinari di concessione e su alcune delle richieste che vennero allora avanzate al Ministero dei lavori pubblici dalle associazioni di categoria si veda Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, *Istanza presentata al Ministero dei LL. PP. sul nuovo disciplinare per la concessione di pubblici servizi di trasporto con automobili*, in "Rivista dei trasporti", a. II, n. 4, aprile 1910.

150 Art. 38.

Consiglio di Stato], sopra semplice parere dell'ufficio locale del Genio Civile"[151], e questo perché, a loro avviso, i consigli in questione si erano mostrati in passato incompetenti e non avevano ottenuto altri risultati se non quello di rallentare enormemente i tempi del procedimento:

> Ci permettiamo quindi di richiamare l'attenzione di cotesta On. Commissione sulle nuove complicazioni che ne avverrebbero, qualora le domande di concessione […] dovessero ancora essere sottoposte all'approvazione del Consiglio di Stato, il quale verrebbe chiamato a coprire colla sua responsabilità il giudizio sopra *materia tecnica affatto nuova*. Il meno quindi che se ne potrebbe conseguire sarebbe un'ingiustificata perdita di tempo[152].

Quello che chiedeva l'associazione dei "trasportatori automeccanici", di fatto, era che si snellisse la procedura, facendo notare come alcuni organi dello stato non avessero il diritto di pronunciarsi su complesse questioni tecniche che non potevano conoscere. Sebbene possa suonare come una posizione per certi versi arrogante, in realtà in questa sede l'istanza dell'AITA aiuta a illuminare un problema tutt'altro che irrisorio, ossia la difficoltà in cui necessariamente dovette trovarsi il legislatore nell'approntare un apparato normativo attorno a una tecnologia e a un servizio che erano allora sostanzialmente sconosciuti e i cui sviluppi non si potevano prevedere. Come si è visto, in ogni caso, l'AITA non ebbe soddisfazione della sua richiesta dalla commissione parlamentare.
Sul tipo di veicoli autorizzati a circolare sulle autolinee per ora basti sapere che essi dovevano essere sottoposti, come d'altronde anche gli impianti fissi dell'impresa, "ad una visita e prova, da praticarsi a cura del Circolo ferroviario di ispezione"[153]. Successivamente, se la prova avesse avuto esito positivo, il prefetto avrebbe rilasciato "la licenza di circolazione e [provveduto] alla immatricolazione della vettura"[154]. L'elevato grado di severità delle istituzioni formali risulta evidente quando si consideri, come abbiamo accennato poco sopra, che i veicoli collaudati per una linea non potevano che effettuare il servizio esclusivamente su quello stesso percorso e su nessun altro, ciò che costituiva un notevole fattore di rigidità gestionale per l'imprenditore che avesse avuto in concessione

---

151 Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, *Memoriale indirizzato alla On. Commissione Parlamentare per l'esame del disegno di legge Concessione e costruzione di ferrovie*, in "Rivista dei trasporti", Anno I, n. 2, novembre 1909.
152 *Ibidem*. Corsivo nostro.
153 Art. 40.
154 *Ibidem*

una discreta rete di autolinee[155]. Un ulteriore fattore di rigidità riguardava non solo e non tanto il lunghissimo iter burocratico cui doveva sottoporsi un conducente per ottenere l'autorizzazione a circolare (non lontano a dire il vero da quello attualmente in vigore per i vari tipi di patente di guida), quanto il fatto che, una volta ottenuto il certificato di idoneità come conducente di automobili in servizio privato – il che era possibile, salvo rare eccezioni, a partire dal diciottesimo anno d'età, ossia tre anni prima di entrare nella maggiore età –, il passo successivo prevedeva che venisse rilasciato sì un certificato di idoneità per conducente in servizio pubblico, ma vincolato anch'esso, come le vetture, alla linea su cui veniva effettuato l'esame. In altri termini, ogni qual volta un imprenditore avesse voluto spostare, per esigenze organizzative o del proprio personale, un autista da una linea all'altra, questi avrebbe dovuto sostenere un nuovo esame.

L'ingresso dei veicoli meccanici senza guida di rotaie all'interno della lenta e silenziosa campagna italiana aveva certamente avuto un impatto di non facile gestione dal punto di vista, diremmo oggi, dell'educazione stradale, tanto che il legislatore si sentì in dovere di precisare che "se [era] giusto dare ai servizi automobilistici ogni ragionevole ausilio, non [conveniva] dimenticare che maggiore riguardo e provvide cure [meritava] la sicurezza dei viandanti", e continuava: "Troppo dolorose e troppo frequenti disgrazie si succedono, perché possa lasciarsi senza una più intensa vigilanza tale servizio, e senza prescrizioni che costringano i guidatori ad ogni possibile cautela"[156]. Effettivamente i rilievi per eccesso di velocità degli omnibus in servizio pubblico avvenivano allora con una certa frequenza, tanto che il consiglio di amministrazione della SACSA, per esempio, aveva stabilito di addossare al "personale viaggiante tutte le contravvenzioni o multe che potessero essere applicate per colpa del personale stesso conducente le vetture per eccessiva velocità, mancanza di fanali ecc." [157] e, stando alle parole della relazione appena citata, tutt'altro che rari erano gli incidenti (con conseguenze anche gravi) sulle strade popolate assai più spesso da uomini e da animali che non da veloci mezzi meccanici. Fu quindi per queste ragioni che venne stabilito con la legge 15 luglio 1909, n. 524, che le ammen-

[155] La regola in questione era prescritta dall'articolo 31 delle "Norme per l'applicazione del regolamento 29 luglio 1909", approvate con Decreto Ministeriale 8 dicembre 1909. Anche Ancillotti faceva notare come questa disposizione costituisse "un grave incaglio, perché [impediva] di distribuire le vetture, che in genere [avevano] diversa capacità e pesantezza, sulle varie linee, secondo le esigenze del traffico, le condizioni stradali, lo stato momentaneo di funzionamento delle macchine, ecc.". Cfr. G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 38.

[156] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909 – documenti – disegni di legge e relazioni, C.n. 169.

[157] ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 2 settembre 1910. A questo proposito, si veda anche *Ibidem*, Adunanza del 22 giugno 1911.

de sarebbero ammontate alle seguenti cifre: "da lire 1000 a lire 2000, a carico dei fabbricanti d'automobili o di altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, nei casi di abusivo od irregolare rilascio del certificato di conformità al tipo approvato; da lire 100 a lire 500, pagabili in solido dal guidatore e dal proprietario del veicolo, nei casi di eccesso di velocità; da lire 50 a lire 300 negli altri casi"[158].

Quando, nel giugno del 1911, il deputato Silvio Crespi – celebre industriale cotoniero che ebbe un meno noto, ma fondamentale ruolo nella storia dell'automobilismo[159] – si accinse a illustrare la relazione della commissione della Camera sul nuovo disegno di legge attorno alla "circolazione degli automobili" a cui il governo stava lavorando (il ministro dei lavori pubblici era allora Ettore Sacchi), aprì il discorso con queste parole:

> Un seguito non interrotto di gravi disgrazie, l'abuso della velocità, la frequente mancanza di riguardo ai diritti, alla tranquillità, alle comodità altrui da parte di molti conducenti di automobili, provocarono, or sono circa tre anni, un senso di avversione verso il nuovissimo mezzo di locomozione, una serie di interpellanze e di interrogazioni nel Parlamento, e la compilazione del regolamento 29 luglio 1909[160].

Erano questi gli anni in cui, come abbiamo visto, si stava consumando la lotta per l'affermazione dell'*automobilismo* all'interno della cultura dominante dell'età liberale, anni caratterizzati da polemiche che talora raggiungevano toni piuttosto duri e innumerevoli – quanto talvolta fantasiose – accuse reciproche rimbalzavano tra la fazione degli automobilisti da un lato e quella degli avversari dell'automobile (o "autmobilofobi", come li chiamava Crespi[161]) dall'altro: da un parte si attestavano i "pedoni ostinati e tardigradi", i "refrattari paurosi", i "politicanti imbecilli nati e vissuti prima della macchina"[162],

---

158 Legge 15 luglio 1909, n. 524, art. 3; Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909 – Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 169.

159 Crespi, che fra l'altro fece parte del consiglio della più volte citata AITA fino al 1918, presiedette dal 1905 l'Automobile Club di Milano e in seguito l'Automobile Club d'Italia, fu promotore di diverse manifestazioni automobilistiche sportive e negli anni Venti fu protagonista della prima avventura autostradale italiana, presiedendo la Società anonima Autostrade che realizzò le prime arterie fra Milano e i laghi di Como e di Varese (R. Romano, *Silvio Benigno Crespi*, in *Dizionario biografico degli italiani*, Vol. XXX, Roma, Treccani, 1984, pp. 728-732). Sulla storia industriale della famiglia Crespi si veda R. Romano, *I Crespi: Origini, fortuna e tramonto di una dinastia lombarda*, Milano, Franco Angeli, 1984; sul ruolo di Silvio Crespi nella prima avventura autostradale italiana si veda M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane (1922-1943). Modernizzazione, affari e propaganda*, Torino, Trauben, 2007.

160 Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909-11 – Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 824-A.

161 *Ibidem*.

162 "L'automobile", 17 marzo 1905, cit. in F. Paolini, *Storia sociale dell'automobile*…, cit., p. 29.

dall'altro invece si stagliavano le inquietanti e losche figure degli automobilisti "cavalieri della morte", che compivano quotidiane "stragi di innocenti", stringendo compiaciuti la mano all'assassino e al pedofilo[163]. Nel mezzo avrebbero dovuto trovarsi – e di fatto si trovavano dal momento che entrambe le fazioni erano rappresentate in parlamento – le istituzioni dello stato, che attraverso l'emanazione di una serie piuttosto ravvicinata di leggi e regolamenti tentarono di mediare fra le esigenze della circolazione dei pedoni e degli altri mezzi a trazione animale e quelle dei nuovi veicoli automobili, alla cui diffusione, salvo rare eccezioni, non si intendeva in alcun caso rinunciare. Come abbiamo già visto, nel 1901 erano stati emanati due regolamenti per la circolazione automobilistica in rapida successione, il primo il 10 gennaio e il 28 luglio il secondo; un altro ancora seguì l'8 gennaio del 1905, ratificato in alcuni punti da una legge del 15 luglio 1909, a cui fece seguito il più completo nuovo regolamento emanato col Regio Decreto 29 luglio 1909, n. 710. Già nel 1910, però, il governo lavorava a una nuova normativa (quella su cui riferiva Crespi nel giugno del 1911 alla Camera), che fu poi varata, in seguito a lunghi lavori e discussioni, con la legge 30 giugno 1912, n. 739; ma erano trascorsi soltanto due anni quando venne votato il Regio Decreto 2 luglio 1914, n. 811, col quale veniva partorito l'ennesimo "regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie". "Si sa che le leggi – scriveva Filippo Tajani nel 1918 –, mentre apparentemente precedono l'iniziativa tecnica, nel fatto la seguono"[164], ed è evidente come anche in questo caso le norme stessero inseguendo con certo affanno un'evoluzione tecnologica – e quindi sociale e culturale – che, com'è normale nelle fasi pionieristiche, creava rapidamente e caoticamente sempre nuovi bisogni e nuovi problemi, di cui fino a poco tempo prima si ignorava completamente e, si può dire, in buona fede l'esistenza; oppure, ancora, ci si poteva trovare di fronte a problemi già in qualche misura presenti, ma esasperati, in questo caso, dall'aumento sia della velocità di circolazione sia del numero e del tipo di mezzi che popolavano le strade. Certamente non era in torto Silvio Crespi quando faceva notare come le regole sulla circolazione andassero osservate da tutti, "mentre i conducenti d'altri veicoli [continuavano] a trascurare ogni norma elementare di sicurezza propria ed altrui"[165], ma è evidente che l'esempio che egli stesso forniva, ossia quello di un carro a trazione animale che viaggiasse di notte privo di fanali, costituiva un pericolo relativa-

163 M. Moraglio, *Lo spazio conteso…*, cit.
164 F. Tajani, *Per Ambrogio Campiglio*, in "Rivista dei Trasporti", a. X, n. 6, giugno 1918.
165 Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909-11 – Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 824-A.

mente basso per gli altri frequentatori della strada, mentre poteva divenire causa di incidenti gravissimi dal momento in cui l'automobile fece la sua apparizione sul teatro stradale[166]. Ecco quindi che la nuova tecnologia di trasporto induceva le vecchie tecnologie, con cui dovette convivere a lungo, a trasformarsi e ad aggiornarsi, osservando regole e adottando strumenti di cui fino a poco tempo prima avrebbe potuto fare a meno.

Ma vediamo ora quali fossero le principali disposizioni in fatto di circolazione stradale, a cui "tutti i veicoli a trazione meccanica, destinati a circolare senza guida di rotaie sulle strade ordinarie"[167], erano soggetti secondo il regolamento del 1909. Detto che dovevano considerarsi "motocicli" i veicoli a due o tre ruote e "automobili" quelli a quattro[168], le velocità consentite erano: 15 km/h in città e in aperta campagna 40 km/h di giorno e 20 di notte, mentre occorreva "limitarsi al passo d'uomo nelle traverse degli abitati rurali"[169]. Le norme varate nel luglio del 1909, tuttavia, subirono attacchi molteplici da parte delle associazioni sportive e no, legate a vario titolo all'automobilismo, e uno dei punti di discussione più roventi fu proprio, com'è intuitivo, quello relativo ai limiti di velocità, alle relative ammende e alle modalità con cui queste avrebbero dovuto essere comminate[170]. A lungo vi si soffermò anche Silvio Crespi nella sua relazione sul disegno di legge sulla "circolazione degli automobili", sostenendo una posizione, che potremmo definire

166 "D'altronde – notava Ambrogio Campiglio nel 1911 – colla limitata circolazione e colla velocità che, si può dire, avesse il suo limite massimo in quella di un cavallo al trotto, non frequenti erano le accidentalità di scontri od investimenti […]. Ma oggi le cose non corrono più così. La circolazione è aumentata enormemente sia nell'interno degli abitati, sia sulle strade extraurbane" (A. Campiglio, *Sulla mano da tenersi nella circolazione dei veicoli*, in "Rivista dei Trasporti", a. III, n. 9, settembre 1911).

167 R.D. 29 luglio 1909, n. 710, titolo I, art. 1.

168 Art. 2.

169 Art. 4.

170 Per una panoramica esaustiva sui principali problemi sollevati dal nuovo regolamento si veda A. Campiglio, *Le nuove disposizioni di legge e di regolamento per la circolazione degli automobili in Italia*, in "Rivista dei Trasporti", a. I, n. 3, dicembre 1909, in cui si leggeva: "Dell'alzata di scudi che a ragione oggi si fa in tutta Italia contro il nuovo regolamento per gli automobili, io non posso che rallegrarmi, e non ho che a dare il pieno mio assenso alla grandissima parte delle ragioni di opposizioni che oggi si svolgono, ma trovo che più che contro agli uffici ministeriali che compilarono il famoso regolamento, gli strali dovrebbero dirigersi contro il Parlamento che a cuor leggero approvò disposizioni legislative così enormi, le quali dovevano poi condurre, per naturale andamento di cose, a regolamenti ancora più vessatori". Oltre a contestare i limiti in sé e l'aumento delle relative multe, ciò che più aveva dato adito a polemica era il fatto, come ricordava l'AITA, che "gli agenti, oltre a essere talora incompetenti a giudicare, [fruivano] di forte partecipazione nelle contravvenzioni", ciò che secondo molti osservatori poteva spingere e di fatto spinse, "pur anche volendo ammettere l'onestà degli agenti stessi, […] a giudicare in modo non conforme a realtà in moltissimi casi dubbi", tanto che in qualche caso pare venissero "elevate contravvenzioni a persone che non erano mai passate da quel comune e ad altre che da più anni non possedevano più automobili" (Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, *Memoriale inviato al Ministero dei Lavori Pubblici in merito al nuovo regolamento per la circolazione degli automobili*, in "Rivista dei Trasporti", a. II, n. 1, gennaio 1910).

relativista, piuttosto diffusa fra gli automobilisti dell'epoca e che trovò negli anni un'effettiva applicazione:

> Bisogna […] considerare che il pericolo della velocità non è tanto in relazione col limite aritmetico, quanto col limite imposto dalle condizioni della strada. In una strada di campagna mal tenuta, stretta, molto carreggiata, con molti attraversamenti o in curva può essere pericolosa anche la velocità di 30 chilometri; lo è certamente per una vettura pesante, lo è meno per una macchina bassa e leggera (*torpedo*).
> In uno stradone ben lisciato, largo, diritto in cui si veda molto lontano non è affatto pericolosa la velocità di 50 chilometri con qualunque macchina moderna, purché, s'intende, il guidatore sappia il suo mestiere[171].

Crespi sottolineava inoltre come l'automobile negli ultimi dieci anni fosse "enormemente migliorato non soltanto nei suoi organi motori, ma, e specialmente, in quelli atti a frenare la velocità, ad arrestare, anche di colpo, il veicolo", sostenendo peraltro come fosse dimostrato che "un automobile si ferma nella terza parte dello spazio necessario a fermare una carrozza a quattro cavalli" e come fosse evidentemente più maneggevole "lo sterzo di una macchina che la guida di una pariglia, più pronta l'azione dello *chauffeur* che quella di un ordinario cocchiere"[172]. Per queste ragioni dunque, dal momento che a nessuno sarebbe venuto in mente di limitare a 15 chilometri orari – "dati dal trotto di qualunque discreto cavallo" – il limite di velocità delle carrozze, egli contestava che nella gran parte degli stati europei – Italia inclusa – si limitasse la velocità delle automobili a "45 chilometri e meno", come in Francia, dove il limite era addirittura di 30 chilometri orari, e così concludeva: "Il limitare dunque in modo assoluto e fra angusti confini la velocità equivarrebbe a uccidere l'automobilismo" [173]. Posto che l'evoluzione normativa in fatto di limiti di velocità ha in parte seguito, sul lungo periodo, l'indirizzo suggerito da Crespi in queste righe, adeguando i limiti al tipo di macchina e al genere di strada percorsa, non tutti credevano che l'imporre margini severi alla corsa della automobili fosse dispregevole. Nel 1912, per esempio, F. Pagliano, che divenne in seguito membro dell'AITA e che quindi non era certo tacciabile di "automobilofobia", ma che al contrario i redattori della Rivista dei Trasporti descrivevano come un "apostolo

[171] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909-11 – Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 824-A.
[172] *Ibidem.*
[173] *Ibidem.*

dell'automobilismo", pubblicò un breve ma interessante articolo *Sulle disgrazie automobilistiche e sui danni che le automobili recano alle proprietà situate sulle strade carrettiere ed agli incomodi che procurano ai pedoni-carri-vetture*, in cui scriveva che "le catastrofi avvengono […], il più delle volte, per eccesso di velocità", e così proseguiva:

> Per quanto i regolamenti limitino le andature, nessuno o pochi, osservano le prescrizioni. Una forza, un fascino superiore, trascina chi va in automobile ad essere invogliato a divorare la strada spingendo i motori ai massimi rendimenti, quindi sulle carrettiere ove il controllo è minore, la limitazione di velocità tassativamente fissata è impossibile vederla rispettata.
> Un sicuro mezzo per mettere gli automobilisti nell'impossibilità di mancare, sarebbe quello di prescrivere ai fabbricanti di automobili di non poter fabbricare macchine sviluppanti velocità superiori ai 40-50 chilometri per ora, a carico normale, ovvero non abilitarle alla circolazione[174].

Naturalmente una siffatta disposizione, come lo stesso Pagliano ammetteva, non avrebbe potuto che suscitare "proteste a spada tratta" nell'ormai sempre più vasto – e via via più potente – movimento dell'automobilismo, e in effetti non solo non venne mai presa in considerazione, ma i limiti di velocità furono leggermente modificati, negli anni successivi, in favore di una maggiore libertà. Malgrado però l'accresciuta influenza politica, i risultati ottenuti dagli automobilisti in parlamento in questo periodo, sebbene non insensibili, rimasero certamente lontani dalle aspettative della categoria: si arrivò a conquistare un aumento di 10 km/h sulle strade extraurbane, portando il limite, nel 1914, a 50 km/h, abolendo il limite notturno dei 20 km/h e lasciando invariato quello all'interno degli spazi urbani: non a caso i 15 km/h che contraddistinguevano la velocità media del trasporto a cavalli e a cui le automobili – destinate sul lungo periodo a espellere uomini e

[174] F. Pagliano, *Sulle disgrazie automobilistiche e sui danni che le automobili recano alle proprietà situate sulle strade carrettiere ed agli incomodi che procurano ai pedoni-carri-vetture*, in "Rivista dei Trasporti, a. IV, n. 12, dicembre 1912. L'interessante gerarchia delle cause delle disgrazie automobilistiche secondo Pagliano era la seguente: "Eccesso di velocità; la polvere sollevata dagli automobili che impedisce i *chauffeurs* [sic] di poter vedere la strada come lo impedisce ai pedoni, carrettieri e cavalli; non mantenere la propria destra specialmente nelle curve e non rallentare in curva; stato fisico alterato o distrazione del conducente; mancanza od insufficienza dei segnali colla tromba o sirena; indecisione di manovra, inesperienza dello *chauffeur*; viaggi di notte, fanali spenti; per non rallentare le macchine che vanno incrociandosi o che incrociano carri o vetture a cavalli oppure che sorpassano altri automobili, carri, vetture; non rallentare e far con molta prudenza gli svolti su strade sboccanti ad angolo retto; cavalli che si spaventano e sbarrano la strada, carrettieri che dormono ecc.; guasti alle macchine, rotture di pneumatici" (*Ibidem*).

animali dallo "spazio contesto" della carreggiata stradale[175] – per ora erano costrette a uniformarsi[176]. Così come la nuova macchina condizionava le tecnologia preesistente, questa a sua volta era tutt'altro che priva di influenza sull'innovazione destinata a soppiantarla.

C'era poi la questione della mano da tenere nella circolazione stradale, che infinite discussioni suscitò tra gli appassionati, i tecnici, i politici, ognuno dei quali adduceva ragioni quando storiche, quando antropologiche, quando anche psicologiche nel sostenere la sinistra contro la destra o viceversa. Come riportava Ugo Casalis, in Francia – dove si discusse altrettanto animatamente la questione – i partigiani della mano sinistra sostenevano che "il sistema [rispondesse] ad un istinto naturale che non si può distruggere da nessun regolamento per quanto praticato da secoli e ad un bisogno atavico universalmente constatato"[177]. L'ingegner Ambrogio Campiglio, fondatore e presidente della Federazione dei Trasporti nonché promotore di importanti e fortunate iniziative imprenditoriali nel campo dei servizi di trasporto pubblico[178], fu preso da un impeto tale nel so-

175 M. Moraglio, *Lo spazio conteso*…, cit.

176 L'articolo 10 del regolamento emanato con R. D. 2 luglio 1914, n. 811, così affrontava la questione della velocità, in poco discostandosi dal regolamento del 1909: "La velocità dei veicoli a trazione meccanica deve essere regolata in modo da evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e, in particolare, deve essere moderata convenientemente nei tratti a visuale non libera, negli incroci, nei passaggi ferroviari a livello e dovunque la circolazione sia intensa. In nessun caso la velocità può superare i 50 chilometri all'ora. Nell'interno degli abitati la velocità dei veicoli a trazione meccanica non può mai superare i km. 15 all'ora, salvo il caso di veicoli destinati a soccorsi urgenti".

177 U. Casalis, *La circolazione dei veicoli all'estero sulle strade ordinarie*, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 1, gennaio 1912.

178 Ambrogio Campiglio, nato nel 1842, si laureò al Politecnico di Milano e si occupò nella prima parte della sua carriera della costruzione di canali, prendendo parte ai lavori del canale Cavour e del noto canale Villoresi. Fin dai primi anni Settanta tuttavia diresse il suo interesse verso le costruzioni ferroviarie, esattamente nel periodo in cui la rete ferroviaria principale era stata disegnata nelle sue linee fondamentali e si cominciava a sentire il bisogno di penetrare all'interno delle sue maglie con le cosiddette "ferrovie d'interesse locale", al cui studio tecnico ed economico l'ingegnere si dedicò. Le prime linee che progettò furono la Milano-Saronno e la Milano-Erba, che costituirono il primo nucleo di quella che nel 1883 diventò la Società Anonima delle Ferrovie Nord Milano, di cui dapprima Campiglio assunse la direzione e in cui in seguito ricoprì la carica di amministratore e che costituì indubbiamente un tassello importante della crescita del territorio dell'Alto Milanese (sulla storia industriale dell'Alto Milanese si veda R. Romano, *La modernizzazione periferica. L'Alto Milanese e la formazione di una società industriale. 1750-1914*, Milano, Franco Angeli, 1990). Campiglio fu altresì promotore di solide iniziative di associazionismo imprenditoriale nel settore dei trasporti pubblici e fondò nel 1889 l'Unione delle ferrovie d'interesse locale, stimolò la nascita dell'Associazione tramviaria e fu tra i fondatori dell'Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, le tre associazioni che nel 1909 diedero vita alla Federazione dei trasporti, dallo stesso Campiglio presieduta fino alla morte, avvenuta il 5 aprile del 1918 (le notizie sulla vita di Ambrogio Campiglio sono tratte principalmente dal ricordo che di lui scrisse il suo successore alla presidenza della Federazione dei trasporti, Filippo Tajani: F. Tajani, *Per Ambrogio Campiglio*, in "Rivista dei trasporti", a. X, n. 6, giugno 1910, pp. 49-54. Si veda anche M. Gaudiano, *Ambrogio Campiglio*, *Dizionario Biografico degli Italiani*,

stenere la circolazione unica a sinistra, a emulazione di quella tramviaria e ferroviaria, che sulla "Rivista dei Trasporti" pubblicò almeno una decina di articoli sullo stesso tema nell'arco di qualche anno, dal 1911 al 1915 circa[179]. Nel primo di questa serie di articoli, per giustificare la sua scelta Campiglio scriveva:

> Chi è che non vede quanta maggior sicurezza presenti il far tenere ai veicoli la mano manca conservando la destra per i pedoni? I pedoni scorgono così i veicoli che essi debbono evitare, vedendoli di fronte, e non sono obbligati a voltarsi al rumore di ogni carrozza od automobile che sentano dietro di loro. Il fatto ha tanto più peso nelle città, ove non esistono marciapiedi rialzati o dove questi, per la ristrettezza delle strade, non possono essere adottati […]. E quanti non sono gli investimenti di persone le quali al sentire la tromba d'un automobile, che corra, tenendo come esse la destra, istintivamente si portano a sinistra attraversando la strada e facendosi magari così travolgere dal veicolo?[180]

Così invece, sempre nella stessa importante relazione, riassumeva la questione Silvio Crespi che – in aperto disaccordo con Campiglio, col quale doveva avere rapporti frequenti dal momento che entrambi facevano parte dell'AITA – era fautore della mano destra:

> Molto si è discusso e si discuterà ancora sull'opportunità di far tenere ai veicoli la mano destra piuttosto che la mano sinistra. Si sostiene da molti che sia preferibile imporre la sinistra, perché guidando a sinistra meglio si schiva il pedone che tiene abitualmente la destra. In Inghilterra ed in molti altri paesi si tiene costantemente la sinistra, così dai veicoli con guida di rotaie, come da quelli senza guida di rotaie. In Italia le ferrovie e le tramvie a trazione meccanica tengono tutte la sinistra. In tutte le provincie della penisola, per inveterata abitudine, si tiene invece la destra dai veicoli a trazione animale, fatta eccezione del-

---

http://www.treccani.it/enciclopedia/ambrogio-campiglio_(Dizionario_Biografico)/, 12 agosto 2011).

[179] Si vedano a titolo di esempio: A. Campiglio, *Sulla mano da tenersi nella circolazione dei veicoli*, in "Rivista dei Trasporti", a. III, n. 9, settembre 1911; Id., *La "Mano unica" nella circolazione dei veicoli*, in "Rivista dei Trasporti", a. V, n. 1, gennaio 1913; Id., *Circolazione stradale*, in "Rivista dei Trasporti", a. V, n. 7, luglio 1913; Id., *Intorno alla circolazione dei veicoli sulle strade,* in "Rivista dei Trasporti", a. VI, n. 2, febbraio 1914; Id., *Sulla mano unica nella circolazione dei veicoli in Italia*, in "Rivista dei Trasporti", a. VII, n. 2, febbraio 1915.

[180] A. Campiglio, *Sulla mano da tenersi nella circolazione dei veicoli*, cit.

> la provincia di Roma. Il regolamento di circolazione ha poi sempre obbligato le automobili a tenere la destra in tutte le strade di campagna, compresa la provincia di Roma[181].

Se a queste disposizioni si unisce quella, esistente fin dai primi regolamenti automobilistici, di poter disporre la circolazione sinistra in quei comuni superiori ai 25.000 abitanti o che avessero una circolazione tramviaria urbana, risulta palese lo stato confusionale all'interno del quale un conducente di qualunque veicolo doveva districarsi lungo le strade della penisola[182]. Prosegue infatti Crespi:

> Così un automobilista che percorra l'Italia è esposto a gravi pericoli ogni qual volta debba cambiare mano per entrare in questa o quella cittadina che non segnali sufficientemente i suoi doveri: ed è costantemente in pericolo nella provincia di Roma o di contravvenire al regolamento o di scontrarsi con carri, specialmente agli svolti […]. *E in tanta confusione ognuno tiene la mano che vuole o che può*, intralciando così la circolazione a danno di tutti e specialmente della manutenzione stradale, per bruschi attraversamenti compiuti dai veicoli[183].

Pare evidente che il problema, qui, era non solo o non tanto quello di scegliere quale fosse la mano da tenere, quanto piuttosto quello di decretarne una e una soltanto per tutte le strade del paese, per le arterie delle campagne così come per quelle delle città, giacché, come scriveva Campiglio, "per quanto vi siano molti analfabeti e molti ignoranti fra i conducenti di carri, quando una disposizione di legge è molto elementare e semplice, non è poi difficile farla entrare nel cervello della gente"[184]. In realtà, si dovette attendere il Regio Decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, con cui venne varato quello che Maggi ha definito "il primo Codice della strada italiano"[185], per avere la mano destra unica in tutto il regno, ciò che non può che confermare quanto caotica e complessa dovette

---

[181] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909-11 – Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 824-A.

[182] L'usanza di prescrivere la mano sinistra nei comuni con popolazione superiore ai 25.000 abitanti era evidentemente piuttosto diffusa dal momento che nel marzo del 1922 su "L'autovia" si leggeva: "Gli automobilisti italiani che varcano la frontiera Italo-francese circolano spesso tenendo la sinistra col pericolo di gravi inconvenienti, giacché i regolamenti francesi obbligano a tener la destra. Il Touring Club di Francia si è fatto iniziatore di una viva propaganda presso le associazioni turistiche italiane, perché venga fatto conoscere a tutti il regolamento francese per la circolazioni delle automobili, motociclette e biciclette" (*Gli automobilisti italiani in Francia*, in "L'autovia", anno II, n. 3, 15 marzo 1922, p. 47).

[183] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909-11 – Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 824-A. Corsivo nostro.

[184] A. Campiglio, *Sulla mano da tenersi nella circolazione dei veicoli*, cit.

[185] S. Maggi, *La circolazione automobilistica in Italia*…, cit., p. 136

risultare agli occhi dei contemporanei l'introduzione sul territorio della tecnologia automobilistica, che, nello stesso modo in cui sollevava la polvere dalle strade, faceva emergere ogni giorno nuove complicazioni tecniche, normative e sociali.

Il regolamento proseguiva poi con la dotazione dei veicoli, secondo cui ogni automobile doveva essere munita, nella parte anteriore, di "fanali con vetri incolori capaci di illuminare la strada per una distanza di 100 metri" e nella parte posteriore di "un fanale, collocato lateralmente alla targa di riconoscimento in modo da illuminarla con luce bianca e proiettare luce rossa verso la strada"[186], oltre a "una tromba ad un sol suono […], grave per gli automobili e acuto per i motocicli"[187]. Tutti i veicoli, inoltre, dovevano essere forniti di "apparecchi atti ad evitare l'eccessivo rumore e le esalazioni moleste", ma "l'uso dello scappamento libero [era] permesso in aperta campagna"[188], il che ci può fare immaginare a quale violenza acustica, per così dire, fossero sottoposte le popolazioni contadine che per millenni non avevano udito che il passo dei cavalli, il calpestio degli zoccoli degli animali da soma e il rumore delle ruote dei carri sulla strada e come fossero quindi in certa misura comprensibili le prime reazioni di diffidenza – quando non di condanna – nei confronti dell'automobile e degli automobilisti. I freni, che naturalmente rivestono una certa importanza nel sistema automobile, dovevano essere almeno due e indipendenti tra loro, mentre per le vetture adibite a servizi pubblici, oltre a questi, erano prescritti un dispositivo per la marcia indietro, un meccanismo di sicurezza che impedisse la retrocessione nel caso in cui si rompessero i freni e "un recipiente che [contenesse] una quantità di benzina od altro combustibile […] sufficiente per una corsa di andata e ritorno, quando non vi [fossero] stazioni intermedie di rifornimento"[189]. Sempre gli autoveicoli pubblici, oltre alla targa di riconoscimento prevista per tutti, dovevano portare chiaramente indicati "gli estremi del percorso e il nome della Ditta esercente; il numero distintivo della vettura; il numero massimo dei posti […] stabilito nella licenza di circolazione"[190]. Tutta la complessa congerie normativa relativa all'esercizio delle autolinee in concessione, escluse quindi le norme per la circolazione degli autoveicoli in generale, venne poi nel 1912 raccolta e armonizzata in un testo unico "contenente le disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli

186 R.D. 29 luglio 1909, n. 710, titolo I, art. 7.
187 Art. 6.
188 Art. 9 (corsivo nostro).
189 Titolo III, art. 42.
190 Art. 41.

automobili"[191], durante la redazione del quale non si apportarono modifiche sostanziali, limitandosi a integrare piuttosto tutte le innumerevoli disposizioni precedenti e a eliminare ripetizioni e contraddizioni: fu questo testo, con le opportune variazioni, a costituire il riferimento normativo per il settore fino alla vigilia della seconda guerra mondiale.

Tab. 5. Autoveicoli circolanti in Italia dal 1905 al 1915.

anno	autovetture		autocarri		autobus		Totale	
		var. %		var. %		var. %		var. %
1905	2.119		10		45		2174	
1910	7.061	333,2	216	2.160	485	1.077,8	7.762	357
1915	22.710	321,6	1.540	713	630	129,9	24.880	320,5

Fonte: nostra elaborazione da Anfia, *Automobile in cifre*, cit., p. 200.

Tab. 6. Produzione di autoveicoli (automobili private e veicoli industriali) dal 1901 al 1915.

anno	autoveicoli	var. %
1901	300	
1902	350	16,67
1903	1308	273,71
1904	3080	135,47
1905	8870	187,99
1906/1910	...	
1911	5280	
1912	6670	26,33
1913	6760	1,35
1914	9210	36,24
1915	15420	67,43

Fonte: Anfia, *Automobile in cifre*, cit., p. 89.

L'affannoso susseguirsi delle leggi sull'automobilismo e le caotiche e animate discussioni che sulla loro promulgazione si scatenarono erano stati una conseguenza per certi versi necessaria – a cui come abbiamo accennato non era sfuggita nemmeno la Francia, patria dell'automobile – degli altrettanto affannosi e caotici ritmi di espansione della tecnologia automobilistica e dei servizi a essa collegati. Pur restando l'Italia fra le nazioni europee con la più bassa concentrazione di autoveicoli per abitante[192], l'aumento in termini asso-

[191] R.D. 9 maggio 1912, n. 1447.

[192] Considerando che i censimenti del 1901 e del 1911 rilevavano rispettivamente una popolazione residente di 33.778.000 e di 36.921.000 (ISTAT, *Sommario di statistiche storiche dell'Italia*. 1861-1975, Roma, 1976, p. 11), si può desumere che nel 1901 in Italia la densità di veicoli per abitanti era di 1 a 112.593 circa, mentre nel 1911 le distanze si erano sensibilmente accorciate, passando a un veicolo

luti delle unità circolanti nell'arco di un solo decennio fu davvero considerevole. La Tab. 5, che basa i propri valori sui veicoli che avevano pagato la tassa di circolazione e che esclude quindi, nel caso degli autobus, tutte le unità che effettuavano il trasporto postale e che erano per legge sollevate da quest'onere, indica chiaramente come l'incremento percentuale degli autoveicoli circolanti in Italia, presi nel loro complesso, compì un brusco salto, del 357% (ma le variazioni percentuali di autocarri e autobus furono assai più sostenute), dal 1905 al 1910, mentre nel quinquennio successivo si ridusse a poco più del 320%. Allo stesso modo, i livelli produttivi delle fabbriche italiane, i cui valori in ogni caso vanno presi come puramente indicativi, mostrano una progressione consistente nel primo quindicennio del secolo (Tab. 6), anche se gli effetti della crisi del 1907 ridimensionarono per qualche anno la capacità produttiva del settore nel suo complesso.

Tab. 7. Crescita dei servizi pubblici automobilistici in Italia 1906-1916.

anno	n. linee	km totali	var. %	n. esercenti
1906	13	822		
1909	?	1.400	70	
1910	62	2.900	107	
1912	162	6.600**	128	
1913	284	10.600**	61	
1914*	346	11.751	11	192
1916*		13.398	14	

*Esclusivamente servizi sovvenzionati dallo stato.

** Per il 1912 e il 1913 Carlo Mochi, citando gli *Annuari statistici*, fornisce cifre diverse: rispettivamente 8.377 e 8.444 (G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, Milano, Ipsoa, 1982, Tomo II, p. 199).

Fonti: nostra elaborazione da U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie…*, cit., pp. 200-209; *L'avvenire degli autobus nei pubblici trasporti*, in "L'autovia"., anno III, n. 3, 15 marzo 1923, p. 31; G. Franceschi, "Annuario dei trasporti", anno IV, 1912-13, Milano, Stabilimento Tipografico Succ. Wilmant, 1913, pp. 4-31; G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia dall'Unità a oggi…*, cit., p. 95; Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1914; Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1916*, Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1916.

ogni 6.993 abitanti. Per quanto riguarda la comparazione su scala internazionale, per questo periodo purtroppo non si dispone di molti dati attendibili, ma si consideri che quando in Italia si aveva un complesso di 2.174 autoveicoli, nel Regno Unito ne circolavano 32.000, in Germania 27.000, in Francia 22.000 e negli Stati Uniti 79.000 (S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, cit., p. 103).

Mentre da un lato quindi cresceva la diffusione delle automobili private, dall'altro anche i servizi pubblici di trasporto per passeggeri aumentavano a un ritmo decisamente sostenuto. Come si vede, per compilare la Tab. 7 si è dovuto attingere da numerose fonti, la cui natura estremamente eterogenea non ha consentito un'affidabile omogeneizzazione dei dati. Per questo motivo i valori in essa contenuti vanno considerati esclusivamente come indicativi di un andamento tendenziale e a tale scopo, crediamo, rispondono efficacemente. Oltre al nutrito incremento sia del numero delle linee sia dei chilometri della rete – la cui fase più intensa avvenne non a caso in seguito alla promulgazione della legge del 1908 che aveva innalzato i sussidi fino a 600 lire al km – l'unico anno per il quale disponiamo del numero di esercenti, il 1914, ci permette di considerare il grado di concentrazione raggiunto dal settore, il quale si presentava, come abbiamo già avuto modo di notare, estremamente frammentato. Le 346 linee sovvenzionate dallo stato (dunque non tutte quelle in esercizio, che vennero rilevate da statistiche ufficiali soltanto a partire dal 1927) erano concesse a 192 imprese di varia forma e dimensione (le società anonime erano 40 ed esercitavano 2.911 km di rete, il 24,7% del totale), il che significa che ogni esercente gestiva una media di 1,8 linee per una lunghezza media di 61,2 km. Come mostra la Tab. 8, di questi 192 concessionari, soltanto 19 – il 10% del totale – avevano in concessione dalle 3 linee in su, e di questi soltanto 2 esercitavano 6 linee e uno solo 11. Vale la pena di notare che il nome di Alberto Laviosa, che nel frattempo era riuscito a espandere la sua rete oltre le prime due linee, compare fra gli unici tre gestori con 6 o più linee e che un nome illustre spicca per la sua assenza: la SITA, fondata come sappiamo nel settembre del 1912 e che era entrata in attività l'anno successivo, non compariva nell'elenco delle società anonime, mentre la Fiat risultava avere in concessione soltanto quattro linee automobilistiche[193].

[193] All'interno dell'elenco delle società anonime figura, a dire il vero, una Società Italiana Trasporti Automobilistici (SITA) con sede a Moliterno, in Basilicata, e con all'attivo un'autolinea. Riteniamo però improbabile che si tratti della SITA di Torino: anche se la sede in questione fosse stata una succursale dedicata all'autolinea Noepoli-Valsinni (di cui in ogni caso non risulta l'esistenza dai documenti sociali), il paese di Moliterno non sarebbe stato adatto allo scopo in quanto si trovava in una posizione geografica sfavorevole per la gestione della linea stessa, a una distanza di circa 80 km dai centri interessati. È invece più probabile che si tratti di una società – che non dovette avere significativi sviluppi nel tempo – che portava lo stesso nome dell'impresa torinese, certo non particolarmente fantasioso né originale. Del resto anche Ambrogio Campiglio, in un suo articolo del 1910, si era dilungato sulle disavventure burocratiche in cui era incappata una società chiamata SITA che gestiva una rete di tre linee, per un totale di 180 km, nel leccese e che aveva iniziato il proprio esercizio nel 1906 (A. Campiglio, *I servizi di trasporti con automobili in Italia*, cit.). Esisteva inoltre anche una Società Italiana Trasporti Automobili a Milano, che nel 1906 propose alla Fiat di partecipare al proprio capitale sociale con una quota azionaria di 10.000 lire, iniziativa che non ebbe alcun seguito

Tab. 8. Imprese concessionarie di 3 o più autolinee sovvenzionate dallo stato nel 1914 in Italia.

forma societaria	ragione sociale	linee (n)
società anonime	Società anonima Abruzzo (Giulianova)	5
	Società anonima Aemilia (Bologna)	11
	Società anonima Aquila (Aquila)	6
	Società anonima Fabbrica Italiana Automobili Torino – FIAT – (Torino)	4
	Società anonima Fiumana Bella (Genova)	3
	Società anonima per Servizi Automobilistici (Schio)	3
società diverse	Società Garage "Modica" (Modica)	3
	Società servizi automobilistici del Furio e di Bocco Trubaris (Urbino)	5
	Società trazione automobili (Roma)	3
ditte e imprese diverse	Garbini Igino (Viterbo)	3
	Laviosa Alberto (Piacenza)*	6
	Lo Faro Giacinto (Termini Imerese)	4
	Perogio Vincenzo e C. (Macerata)	3
	Pitotti E., Fusacchia G. e de Santis A. (Perugia e Roma)	5
	Prosperi Alfredo (Arezzo e Genova)	4
	Puppìn Fratelli (Pordenone)	3
	Ramo [?] Saverio e Raffaele (Benevento)	3
	Rosso Nunzio (Caltanisetta)	4
province e comuni	Modena (Provincia di)	4
	totale	83

*Il numero delle linee gestite dall'impresa di Alberto Laviosa è ricavato dall'accorpamento di 5 linee gestite con la Ditta Alberto Laviosa, di cui 3 appaltate dalla provincia di Piacenza, e 1 con la Ditta Alberto Laviosa e Fratello.

Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit.

In realtà, è assai probabile che in questo senso i dati statistici falsassero la realtà e che fosse la neonata SITA a gestire tutte le autolinee che figuravano sotto il marchio della fabbrica torinese[194]. Un altro assente illustre è la Lazzi, impresa pistoiese che venne fondata soltanto nel 1919 ma che fu destinata a occupare presto i primi posti nelle classifi-

nell'immediato, ma di cui la Fiat sembrò allora intuire le potenzialità sul fronte commerciale, giacché nel corso della seduta del consiglio d'amministrazione in cui la faccenda venne discussa si disse che "il consiglio non sarebbe [stato] alieno dal prendere in considerazione la proposta, qualora la S.I.T.A. si [fosse impegnata] a fare acquisti di alcuni omnibus e carri Fiat" (Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat. Verbali dei Consigli di Amministrazione 1899-1915*, Vol. I, Milano, Franco Angeli, 1987, p. 402).

194 Nella relazione che Cesare Cappa lesse all'assemblea dei soci del 25 marzo del 1915 si diceva: "Come ricorderete le linee che abbiamo in esercizio non erano state chieste in concessione dalla nostra società, ma ci siamo sostituiti alla Fiat nell'assunzione di esse" (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale straordinaria del 25 marzo 1915).

che del settore per dimensioni ed efficienza[195]. La SACSA invece, arroccata sulla piccola collina di Cupramontana, compariva naturalmente all'interno dell'elenco delle società anonime e risultava avere in concessione una sola linea, come sappiamo la Cupramontana-Castelplanio, di poco più di 9 km. Delle quaranta società anonime che figuravano nell'elenco statistico, però, la SACSA rientrava nella ristretta minoranza delle imprese che gestivano una rete inferiore ai 20 km, che erano in totale 8, e di queste soltanto la metà aveva linee inferiori ai 10 km. Com'è noto, le forme societarie non sono determinate necessariamente dalle dimensioni, tuttavia per più di un aspetto la SACSA sembrava in questi anni, per così dire, eccedere nella forma rispetto allo stato reale della propria attività: come si ricorderà, per esempio, la società si era dotata fin dalla fondazione di un consiglio di amministrazione di cinque membri, mentre la SITA, ben più potente e ambiziosa, aveva esordito con il più modesto numero di tre amministratori.

Per tratteggiare un quadro complessivo dello sviluppo dei servizi automobilistici fino alla vigilia della prima guerra mondiale, resta da approfondire un aspetto centrale per qualunque rete di trasporto, ossia la sua distribuzione sul territorio, quella che poco sopra abbiamo chiamato la *questione geografica*, analizzata con un buon grado di approfondimento dalla Tab. 9 e dalle Figg.15 e 16. Nonostante la disponibilità di buone statistiche e di interessanti mappe geografiche, occorre premettere che tutte le notizie ufficiali – le uniche a poter avere un respiro nazionale – attorno alla diffusione delle autolinee in Italia prima del 1927 sono relative esclusivamente alle linee sussidiate dallo stato. Se da un lato questo costituisce ovviamente un limite, che impedisce di verificare l'effettiva crescita della rete di trasporto pubblico e le sue traiettorie di sviluppo complessive, dall'altro ci offre la possibilità di esaminare in che modo si attuassero le politiche nazionali in termini di incentivi alla crescita delle autolinee e se rispettassero effettivamente gli indirizzi proposti in parlamento e attraverso le principali pubblicazioni tecniche che abbiamo avuto modo di analizzare.

[195] Una storia celebrativa della Lazzi è narrata in N. Cefaratti, *Dalla montagna pistoiese alle strade del mondo. Storia dell'impresa automobilistica Lazzi*, Cortona, Calosci, 1999. L'archivio storico della Lazzi, situato a Firenze in via Mercadante al civico 2, almeno fino a tutto il 2010 è rimasto custodito all'interno di locali del tutto inadatti alla conservazione del materiale, nonostante che su di esso esista il vincolo della Sovrintendenza per i beni archivistici della Toscana. In ogni caso i documenti reperiti al suo interno presentano grosse lacune e non consentono, allo stato attuale, di ricostruire l'attività dell'impresa nella sua completezza.

Tab. 9. Distribuzione dei servizi automobilistici sussidiati dallo stato sul territorio italiano nel 1914.

REGIONE	PROVINCE	KM	%	REGIONE	PROVINCE	KM	%
Piemonte	Alessandria	49		**Marche**	Ancona	179,2	
	Cuneo	267,1			Ascoli	184,3	
	Novara	92,5			Macerata	297,3	
	Torino	329,4			Pesaro-Urb.	377	
	totale	738	**6,3**		**totale**	1037,7	**8,8**
Liguria	Genova	126,9		**Umbria**	Perugia	808,8	
	Porto Maurizio	134,9			**totale**	808,8	**6,9**
	totale	261,8	**2,2**	**Lazio**	Roma	602,6	
Lombardia	Bergamo				**totale**	602,6	**5,1**
	Brescia	60,5		**Abruzzo e Molise**	Aquila	463,5	
	Como	43,4			Campobasso	334,3	
	Cremona	69,5			Chieti	131,9	
	Mantova				Teramo	354,4	
	Milano	27,4			**totale**	1284,1	**10,9**
	Pavia	44,2		**Campania**	Avellino	316,6	
	Sondrio	42			Benevento	145,3	
	totale	286,9	**2,4**		Caserta	86,5	
Venezia	Belluno	43,8			Napoli		
	Padova				Salerno	348,5	
	Rovigo				**totale**	896,9	**7,6**
	Treviso	28,4		**Puglie**	Bari	37,3	
	Udine	71,8			Foggia	258,7	
	Venezia				Lecce	27	
	Verona				**totale**	323	**2,7**
	Vicenza	65,6		**Basilicata**	Potenza	884,3	
	totale	209,5	**1,8**		**totale**	884,3	**7,5**
Emilia	Bologna	345,5		**Calabria**	Cosenza	285,8	
	Ferrara				Catanzaro	543,5	
	Forlì	232,9			Reggio	27,4	
	Modena	242,5			**totale**	856,7	**7,3**
	Parma	162,8		**Sicilia**	Caltanissetta	248,2	
	Piacenza	93,1			Catania	192,8	
	Ravenna	15,2			Girgenti	3	
	Reggio	175,2			Messina	74	
	totale	1267	**10,8**		Palermo	277,7	
Toscana	Arezzo	77,9			Siracusa	197,7	
	Firenze	269,3			Trapani	27,6	
	Grosseto	205,3			**totale**	1020,9	**8,7**
	Livorno	45,7		**Sardegna**	Cagliari	262	
	Lucca				Sassari	267	
	Massa-Carrara	50			**totale**	529	**4,5**
	Pisa						
	Siena	95,3					
	totale	743,5	**6,3**		**TOT. ITALIA**	**11750,7**	

Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit.

Come appare chiaro dalla Tab. 9, le regioni in cui inizialmente i servizi pubblici automobilistici sovvenzionati dallo stato si svilupparono nel modo più capillare coincidono sostanzialmente con quelle meno dotate di infrastrutture ferroviarie o tramviarie e con le zone dall'orografia più tormentata, dati che non fanno che confermare la più volte sottolineata funzione sostitutiva o sussidiaria delle autolinee rispetto ai servizi su reti a impianti fissi. Dalla Fig. 17 emerge in modo piuttosto netto come le linee sovvenzionate si trovassero principalmente sui rilievi della penisola (le strade più tortuose determinavano ovviamente più elevate spese di esercizio), principalmente concentrati lungo la dorsale appenninica, ma anche sulle alpi. Erano quindi effettivamente le regioni montane, le stesse per cui Tommaso Mosca aveva pronunciato quel lungo e accorato discorso alla camera[196], quelle a cui lo stato dedicò principalmente il proprio aiuto economico in questa fase. La Fig. 18 invece, ottenuta sovrapponendo la rete automobilistica a quella ferroviaria, fornisce un'immagine inequivocabile di quella funzione riempitiva delle maglie della rete ferroviaria a cui assolsero, soprattutto nel primo periodo della loro esistenza, le linee automobilistiche pubbliche. Se il primato di consistenza della rete era detenuto per pochi chilometri dall'Abruzzo, con il 10,9% del totale della rete nazionale, immediatamente dopo veniva l'Emilia di Alberto Laviosa, con il 10,8%, regione di cui abbiamo già descritto – soprattutto per la provincia di Piacenza – la carenza di linee ferroviarie. Seguivano poi le Marche, territorio della SACSA, con l'8,8% e la Sicilia con l'8,7%, non molto distanti da Basilicata (una delle tre regioni in cui si svolsero i primi esperimenti della SITA) e Calabria, rispettivamente col 7,5 e il 7,3%. La Lombardia, la Liguria e il Veneto, invece, contavano appena, rispettivamente, per il 2,4, il 2,2 e l'1,8%, mentre faceva relativamente eccezione nel panorama settentrionale il Piemonte, non a caso tra le regioni più montuose dell'area – nonché sede centrale della SITA – con il 6,3% dei chilometri totali di autolinee, dato che condivideva con un'altra importante regione dell'Italia centrale destinata a giocare un ruolo considerevole nello sviluppo delle autolinee, la Toscana.

[196] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° sessione – Discussioni – 1° tornata del 29 giugno 1909.

Fig. 17. La rete delle linee automobilistiche sovvenzionate dallo stato nel 1912 (rosso: linee in esercizio; verde: linee in progetto).

Fonte: nostra elaborazione da A.L. Piccardo, *Servizi automobilistici*..., cit.

Fig. 18. L'integrazione delle linee automobilistiche nella rete ferroviaria principale (rete ferroviaria 1906, rete autolinee 1912).

Fonte: nostra elaborazione da A.L. Piccardo, *Servizi automobilistici*..., cit. e da L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, cit., p. 341.

Il Mezzogiorno sembrava quindi essere stato effettivamente oggetto di una cura particolare da parte dello stato in età giolittiana, avendo ricevuto – almeno fino al 1914 – la maggior parte dei fondi stanziati per le sovvenzioni alle autolinee a livello nazionale, fondi che a loro volta erano cresciuti consistentemente negli ultimi anni, come dimostra la Tab. 10.

Tab. 10. Stanziamenti del Ministero dei Lavori Pubblici per le sovvenzioni ai servizi automobilistici (1908-1913).

Esercizio	£	Var %
1908-1909	192.443,85	
1909-1910	961.530,52	399,6
1910-1911	1.646.291,25	71,2
1911-1912	2.848.511,40	73,0
1912-1913*	5.626.055,48	97,5

*Previsione di spesa.
Fonte: *L'automobilismo nei servizi pubblici*, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 10, ottobre 1912; *Circa 6 milioni per i servizî automobilistici. Un discorso dell'on. De Seta*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 7, luglio 1912.

Se il Mezzogiorno continentale veniva, per numero di chilometri, soltanto poco dopo l'Italia centrale (rispettivamente 4.244,9 km, ossia il 36,1% del totale, contro 4.459,5 km, che corrispondono al 38% della rete nazionale), aggiungendo al continente le isole maggiori (1.549,8 km,13,2%), l'Italia meridionale risultava percorsa da ben 5.794,8 km di servizi automobilistici sovvenzionati, ossia il 49,3% del totale, mentre l'Italia settentrionale contava appena per il 12,7%, con una dotazione complessiva di 1.496,2 chilometri. Se fosse stato vero quanto aveva affermato Tommaso Mosca nel 1909, ossia che l'asfissia dei traffici era "l'unica ragione di quello stato d'inferiorità in cui si [trovavano] le nostre regioni meridionali, specialmente di montagna, di fronte alle regioni del nord"[197], allora si potrebbe dire che i governi liberali avevano posto le giuste basi per un rilancio del sottosviluppo che dall'Unità in avanti aveva caratterizzato i territori del vecchio Regno delle Due Sicilie[198]. In realtà però, così come nessun singolo elemento di un

197 Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° sessione – Discussioni – 1° tornata del 29 giugno 1909.
198 La letteratura storiografica conta un buon numero di opere che hanno analizzato lo squilibrio tra nord e sud nella storia dell'Italia unita da diversi punti di vista. A titolo d'esempio si veda il noto L. Cafagna, *Dualismo e sviluppo nella storia d'Italia*, Venezia, Marsilio, 1989. Tutti i lavori che abbiano affrontato un settore relativo ai trasporti a livello nazionale, inoltre, contengono un'analisi più o meno approfondita del dualismo nord-sud, si vedano in particolare A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo*…, cit.; L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, cit., e G. Fumi, *Vie di comunicazione e trasporti*, cit.

sistema economico è in grado, da solo, di promuovere processi di sviluppo, allo stesso modo i servizi automobilistici da soli non potevano sostituire gli effetti di un sistema integrato di trasporti terrestri (tanto più sulle pessime strade di cui erano dotate le regioni meridionali nel periodo considerato), che in quanto *sistema* può diventare efficiente solo se ogni sua parte è posta nelle condizioni di poter agire al massimo delle proprie potenzialità in una struttura il più possibile equilibrata[199]. È altresì vero che con ogni probabilità un eventuale studio controfattuale potrebbe dimostrare che senza l'ausilio dei servizi pubblici automobilistici, la vita economica e sociale del Mezzogiorno fino alla diffusione dell'auto privata – che avvenne in modo sensibile soltanto a partire dagli anni Sessanta del Novecento – avrebbe potuto essere più rigida nella sua mobilità (fisica ma non solo) di quanto in realtà non fu. Per concludere l'analisi della distribuzione delle autolinee sul territorio occorre considerare che gli autoservizi meridionali non erano i più meridionali del Regno d'Italia: fra le autolinee citate dall' "Annuario dei trasporti" relativo al 1912-1913, ne comparivano anche tre situate nella "colonia italiana africana del Benadir" – nell'attuale Somalia – per una lunghezza complessiva di 220 km[200]. Il ruolo strategico che questo genere di servizi di trasporto poteva ricoprire sul suolo delle nascenti colonie italiane, come sappiamo, era già stato sottolineato da numerosi esperti, sia relativamente al suo impiego militare – che nella campagna di Libia aveva esercitato una funzione rilevante e che durante la prima guerra mondiale dispiegò tutte le sue potenzialità – sia in relazione a scopi civili[201].

---

199 In età giolittiana, secondo Carlo Mochi, "sotto il profilo complessivo […] lo sviluppo localistico e settoriale dei trasporti esasperò i sistemi economici preesistenti e avviò forme di concorrenzialità tra i vari subsistemi, *a scapito della produttività tecnica del sistema e del valore dei servizi offerti*" (G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, Milano, Ipsoa, 1982, cit., p. 185, corsivo nostro).

200 G. Franceschi, "Annuario dei trasporti", cit., p. 31.

201 Sarebbe auspicabile che la storia dei trasporti nelle colonie italiane divenisse oggetto di attente ricerche in futuro. Nel 1927, Pietro Sibert aveva scritto che "nelle nostre colonie l'attivazione di servizi automobilistici, che suppliscono sollecitamente alle funzioni che in un lontano avvenire potranno avere le ferrovie, ha dato già risultati eccellenti sia dal punto di vista politico-militare, sia da quello economico e commerciale" (P. Sibert, *I servizi automobilistici e di corriera*, Torino, UTET, 1927, p. 9), sottolineando ancora una volta come il ruolo delle autolinee venisse inteso come ausiliario, e in questo specifico caso preparatorio, rispetto alla rete ferroviaria. Per un'interpretazione militare dei servizi automobilistici si veda A.L. Piccardo, *Servizi automobilistici sovvenzionati*…, cit.. Per un'analisi della storia ferroviaria nelle colonie africane si veda S. Maggi, *Le ferrovie nell'Africa italiana: aspetti economici, sociali e strategici,* Siena, Università degli Studi di Siena, 1995.

L'associazionismo imprenditoriale negli autoservizi e l'ingresso dei concessionari nella prima guerra mondiale

La progressiva e costante crescita di questa nuova rete di trasporti pubblici sul territorio aveva creato non poche difficoltà, come abbiamo visto, a chi si trovò a doverla gestire sotto il profilo istituzionale e organizzativo. La polverizzazione dimensionale del settore inoltre non aveva aiutato né lo stato a trovare un interlocutore coerente con cui rapportarsi né le stesse imprese a far sentire chiaramente la propria voce in parlamento e all'interno degli organismi statali preposti al controllo e alla gestione delle concessioni. Ciò nonostante i concessionari di autoservizi, che allora si consideravano ed erano a tutti gli effetti parte integrante del movimento dell'automobilismo, svilupparono fin da subito un certo spirito di categoria, utile, oltreché a dotarsi di potere contrattuale in parlamento, a diffondere informazioni e conoscenze attorno agli ultimi sviluppi di carattere tecnico e giuridico che riguardavano la produzione di veicoli industriali, la costruzione e la manutenzione della rete viaria e tutti gli altri temi inerenti alla gestione dei servizi automobilistici. La frammentazione del panorama di settore in migliaia di piccole imprese generò specularmente un'iniziativa di rappresentanza di interessi scarsamente coesa e omogenea, fragile nelle sue azioni e per gli stessi motivi tendenzialmente poco longeva, caratteristiche queste che si riflettono negativamente anche sulle possibilità della ricerca storica, mancando di conseguenza la relativa documentazione. A differenza delle singole imprese, alcune delle quali come sappiamo hanno avuto una lunga vita e hanno per fortuna non solo conservato, ma anche reso disponibile il proprio materiale d'archivio (a fronte di altre che negano più o meno esplicitamente l'accesso ai propri scaffali), tutte le associazioni di categoria sorte prima della fine della seconda guerra mondiale si sono anche sciolte entro lo stesso termine, non lasciando traccia di sé se non, in alcuni casi, nei rispettivi organi di stampa o sulle riviste specializzate. La realtà più compatta e più longeva fra le associazioni di imprenditori venne fondata soltanto nell'agosto del 1944, prevedendo con certo anticipo l'enorme sviluppo che il settore avrebbe conosciuto nell'immediato secondo dopoguerra, col nome di ACAST (Associazione Concessionari

Autolinee e Servizi Turistici)[202], associazione che con l'attuale denominazione di ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori) conserva un'ottima documentazione, con poche lacune, che rende disponibile alla consultazione degli studiosi. Prima del 1944, dunque, ricostruire le vicende delle organizzazioni dei concessionari di autolinee è tutt'altro che semplice.

Una prima mossa nella direzione della costituzione di una associazione che, nel nome dell'automobilismo, legasse a sé tutti coloro i quali si riconoscevano nel "vessillo" del motore a combustione interna – e come sappiamo all'epoca erano i più svariati – fu la fondazione, avvenuta presumibilmente poco prima dell'ottobre del 1909, della più volte citata AITA, acronimo di Associazione Italiana Trasporti Automeccanici. Dietro questo nome volutamente generico ed estensibile a qualunque possibile attività che mantenesse i propri interessi all'interno del vasto mondo dell'automobilismo si celava un'iniziativa sostanzialmente lombarda, di origini nobili e altoborghesi. A differenza della Unione delle Ferrovie di interesse locale e della Associazione Tramviaria, associazioni con le quali concorreva a comporre la Federazione dei Trasporti e i cui quadri erano composti pressoché unicamente da ingegneri e da imprenditori del settore, l'AITA, presieduta dal più volte citato Ambrogio Campiglio (egli sì, ingegnere), aveva come segretario nel 1909 il cavalier Ugo Casalis e come membri del consiglio l'onorevole Silvio Crespi, "Deputato al Parlamento", il Conte Giannuzzi-Savelli, il Conte Carlo Sormani, allora segretario dell'Automobile Club di Milano, e il Conte Zoppi[203]. Un'*élite* di appassionati automobilisti, quindi, che si metteva al servizio della categoria, soprattutto al fine di esercitare un'azione di lobbying in parlamento per far valere gli interessi particolari degli esercenti di servizi automobilistici e dei produttori di automobili. Scrivevano nel 1911 Campiglio e Casalis nella relazione all'assemblea generale dell'associazione:

> Le iniziative per dotare di pubblici servizi con automobili le varie regioni ancora sprovviste di ogni comunicazione hanno potuto affermarsi con diversi progetti già in parte realizzati con impianti già eseguiti e che, da quanto ci risulta, funzionano con soddisfazione del pubblico.
>
> Noi speriamo che i vari nuovi concessionari riconosceranno l'utilità di partecipare ai nostri lavori, dando al nostro Comitato maggiori mezzi e maggior forza per svolgere la nostra azione nell'interesse di tutti.

[202] ASANAV, Associazione Concessionari Autolinee e Servizi Turistici, Statuto, dattiloscritto.
[203] "Rivista dei Trasporti", a. I, n. 1, ottobre 1909.

> Ci auguriamo egualmente che gli stessi costruttori abbiano a riconoscere la medesima utilità concorrendo ad aumentare l'esigua schiera che ci offrì il suo concorso fin dall'inizio[204].

L'idea alla base di questo sodalizio sembrava quindi quella, innovativa ma di scarsa fortuna sul lungo periodo, di radunare in un unico consesso sia gli imprenditori di servizi automobilistici industriali sia i produttori di automobili industriali, quasi inseguendo una sorta di corporativismo automobilistico. In che misura questo obiettivo venisse raggiunto non è facile dirlo, in quanto elenchi esaustivi dei soci che seguano l'evoluzione dell'associazione negli anni non sono stati reperiti. Quello che sappiamo con certezza è che, col passare del tempo, il consiglio direttivo dell'AITA perse quella composizione principalmente nobiliare che aveva nei primi anni, assumendo un profilo più simile a quello delle altre associazioni del settore dei trasporti pubblici, seguendo quindi la lenta ma costante discesa dell'automobile dai giardini delle ville nobiliari o alto borghesi verso le città, le fabbriche, le campagne e i mercati. Già dal 1911 un imprenditore piacentino a noi noto, Alberto Laviosa, entrò a far parte del consiglio e vi rimase fino al gennaio del 1916. Nel 1915 la composizione dei quadri dell'associazione, restando invariati il presidente Ambrogio Campiglio e il segretario Ugo Casalis, era così mutata: al posto dei conti Giannuzzi-Savelli e Zoppi erano entrati, oltre a Laviosa, l'ingegner U. De Benedetti, l'ingegner E. Marchesi e F. Pagliano. Era uscito nel frattempo Silvio Crespi, forse – ma si tratta di una supposizione – a causa di alcune frizioni avute con Campiglio[205], mentre era rimasto al suo posto il conte Carlo Sormani. Per deduzione da un documento del 1915, inoltre, possiamo conoscere alcuni dei nomi delle imprese aderenti all'AITA, che facevano capo esclusivamente all'Italia centrosettentrionale. Fra gli esercenti di autolinee o di filovie figuravano: l'impresa Alberto Laviosa, com'è logico, la Aemilia (unica fra le società anonime a gestire in quel periodo una rete superiore alle 11 autolinee, come mo-

[204] AITA, *Relazione del Comitato Direttivo all'Assemblea Generale tenutasi l'11 settembre 1911, ore 14*, in "Rivista dei Trasporti", a. III, n. 11, novembre 1911.

[205] Una dei temi su cui Campiglio e Crespi ebbero idee opposte fu quello della circolazione automobilistica. L'industriale cotoniero, come abbiamo visto, si risolse per sostenere in sede parlamentare la scelta della mano destra, lasciando facoltà ai comuni che avessero una circolazione tranviaria di scegliere la mano sinistra, e di questa posizione rese conto nel corso di una riunione dell'AITA. Campiglio dal canto suo, fiero sostenitore della circolazione a sinistra, disse durante la stessa riunione che "la ragione per cui l'On. Crespi non consentirebbe a votare una riforma radicale, non lo [avrebbe fatto] indietreggiare", anche perché la legge così formulata avrebbe promesso una mano unica, mentre nei fatti sarebbero rimaste due (AITA, *Riunione tenutasi il 9 gennaio 1912, ore 14.20*, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 2, febbraio 1912).

stra la Tab. 8), la Società Servizi Automobilistici di Schio (futura controllata della SITA), le Messaggerie Automobili Valtellinesi, le Filovie Albesi, le Filovie Valle d'Intelvi, i Servizi Automobilistici Perosa-Alte Valli e i Servizi Automobili della Valchiusella, tutte attive, come si è detto, nell'area centrosettentrionale del paese. Fra i produttori di automobili figuravano invece niente meno che la Fiat e la Isotta-Fraschini [206]. Come già specificato questo elenco è solo dedotto da un documento (il verbale di una riunione) in cui non era prevista una lista completa di tutti gli aderenti, quindi si potrebbe trattare di una parte, non sappiamo quanto grande, del numero complessivo. Ciò nonostante, la qualità dei nomi degli associati indica che l'AITA era un'organizzazione tutt'altro che priva di influenza, e come abbiamo potuto vedere nelle pagine precedenti aveva intrapreso, con alterna fortuna, numerose iniziative in parlamento per difendere tanto gli interessi dei concessionari di autolinee quanto quelli più generali degli automobilisti, sia attraverso l'azione di Ambrogio Campiglio (in qualche occasione chiamato a Roma a far parte di commissioni tecniche per la valutazione di iniziative legislative) sia attraverso la voce autorevole di Silvio Crespi. Sebbene l'iniziativa intrapresa per la difesa della "mano unica a sinistra" non avesse sul lungo periodo avuto riscontri di sorta, pure alla riunione organizzata dall'AITA nel gennaio del 1912 per accordarsi sulla linea da tenere con i rappresentanti del governo in materia avevano preso parte importanti personalità: per il parlamento, oltre a Crespi, erano presenti i deputati Magni e C. Montù; per il Touring Club Italiano l'avvocato Gatti e il Cavaliere A. Zafferoni; per la Fiat l'avvocato Edoardo Jannaccone (come si è visto, componente del consiglio di amministrazione della SITA); per l'Automobile Club d'Italia il conte di Mirafiori[207]. Avevano poi aderito all'iniziativa "per corrispondenza" importanti industriali di vari settori e altre autorità: "H. D'Entrin, presidente dell'Automobile Club di Torino; d.r. Ettore Candiani; on. G.B. Milani, deputato al parlamento; ing. C. Gamba, presidente dell'Automobile Club di Genova; senatore Pirelli; R. d'Isola e C. Automobili Humpmobile; barone Nicola Giunti di Catanzaro; comm. Ettore Conti; conte Diego Filangeri, presidente Automobile Club di Napoli […]; Fabbrica di automobili Lancia & C.; Fonderie Officine Frejus, Società Ligure Piemontese Automobili S.P.A.; fabbrica automobili ITALA; Fiat America Latina"[208]. Oltre all'attività di lobbying, l'AITA, specialmente attraverso il presidente Ambrogio Campi-

[206] *AITA, Riunione del 24 giugno 1915*, in "Rivista dei Trasporti", a. VII, n. 10, ottobre 1915.
[207] AITA, *Riunione tenutasi il 9 gennaio 1912, ore 14.20*, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 2, febbraio 1912.
[208] *Ibidem.*

glio e l'attivo ed esperto segretario Ugo Casalis, si occupò anche con certa costanza della divulgazione delle principali problematiche tecniche ed economiche relative al settore dell'automobilismo industriale attraverso le pagine della "Rivista dei Trasporti" e, sempre attraverso la stessa rivista, si fece promotrice di indagini sullo stato dell'automobilismo in altri paesi[209] o di concorsi (nazionali e internazionali) per la soluzione di alcuni dei più delicati problemi tecnici del sistema automobile, come le "sospensioni elastiche" per autoveicoli[210]. Per quanto ne sappiamo, però, le tracce dell'Associazione Italiana Trasporti Automeccanici si perdono a partire dal gennaio del 1919, quando il suo nome scomparve dall'intestazione della "Rivista dei Trasporti" – e quindi presumibilmente anche dall'organico della Federazione dei Trasporti –, non a caso pochi mesi prima che la rivista stessa, come vedremo meglio in seguito, denunciasse a gran voce i danni che le ferrovie d'interesse locale e le tramvie extraurbane stavano subendo, a giudizio della federazione, a opera della temibile "concorrenza automobilistica"[211].

Non solo in Lombardia, ma anche nel Lazio in questi anni esisteva un gruppo di concessionari di autolinee, al cui vertice si trovava, tra gli altri, il già noto Guido Ancillotti[212], determinati a fondare una federazione che coordinasse tutta la categoria su basi veramente nazionali. Ancillotti già all'inizio del 1909 aveva pensato alla costituzione di "una associazione fra i concessionari dei servizi pubblici automobilistici", assieme al collega e amico "ing. Narizzano, Direttore della Ventimiglia-Vievola", ma con "profondo rincre-

---

209 U. Casalis, *La circolazione dei veicoli all'estero su strade ordinarie*, in "Rivista dei trasporti", a. IV, n. 1, gennaio 1912; *L'automobilismo negli Stati Uniti*, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 10, ottobre 1912; *Primo congresso nazionale francese dei trasporti automobilistici*, in "Rivista dei Trasporti", a. V, n. 3, marzo 1913; U. Casalis, *La trazione auto-meccanica nei servizi urbani*, in "Rivista dei Trasporti", a. V, n. 11, novembre 1913.

210 A. Campiglio, *Il problema delle ruote o sospensioni elastiche nei veicoli automobili per servizi di trasporto*, in "Rivista dei Trasporti", a. II, n. 11, novembre 1910; *Concorso per nuovi sistemi elastici per veicoli auto meccanici*, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 4, aprile 1912.

211 *La concorrenza automobilistica*, in "Rivista dei Trasporti", a. XII, n. 12, dicembre 1920.

212 Ancillotti, che conosciamo soprattutto per l'importante pubblicazione del suo trattato sui servizi automobilistici nel 1911, era naturalmente anch'egli esercente di un impresa concessionaria di autolinee. Così ricordava gli inizi della sua attività nel settore la redazione della rivista "L'Autolinea" – organo di stampa dell'ANAC, di cui fu presidente dalla fondazione – poco dopo la morte, sopraggiunta il 26 agosto del 1948: "Mutilato di guerra e decorato al valore, abbandonata la professione delle armi, fondò nel 1907, col compianto Comm. Igino Garbini la Soc. Igino Garbini e C. che iniziò nel gennaio 1908 la prima autolinea Viterbo-Faenza, quando in Italia esistevano soltanto cinque linee automobilistiche" (*Guido Ancillotti Presidente dell'ANAC è morto. L'opera dello studioso, dell'organizzatore e del pubblicista*, in "L'Autolinea", a. V, n. 9, settembre 1948).

scimento" aveva dovuto allora constatare che "i tempi non erano ancora maturi"[213]. Aveva in seguito dedicato all'argomento l'ultimo capitolo ("La Cooperazione fra le Imprese di trasporti automeccanici") del suo trattato sui servizi automobilistici pubblicato per la prima volta nel 1911, in cui elencava come segue gli scopi e i vantaggi di una "associazione fra impresari":

[L'associazione] dovrebbe soprattutto:

1. Emanciparsi dalla speculazione e costruire da sé tipi di macchine veramente industriali, veramente adatte a servizi pubblici, cioè semplici, robuste, economiche nell'acquisto, nella manutenzione e nell'ammortamento;
2. Costruire egualmente e cogli stessi criteri le parti di ricambio per questi tipi di macchine, che dovrebbero essere due, uno medio ed uno pesante, e che potrebbero generalizzarsi in tutti i servizi pubblici d'Italia.
3. Eseguire nella propria officina, a prezzo onesto, le grandi riparazioni alle macchine in essa costruite;
4. Aiutare gli esercenti, mediante un ufficio tecnico competente, nell'impianto e nel funzionamento dei nuovi servizi;
5. Formare nella stessa officina di costruzione, mediante apposita scuola, e sia tecnicamente che moralmente, il personale destinato alle macchine;
6. Ottenere dalle Autorità centrali tuttociò [sic] che nell'interesse generale è giusto esigere pel buon funzionamento dei servizi pubblici, e specialmente la razionale manutenzione delle strade;
7. Informare tutti i servizi pubblici automeccanici del Regno a unità di criteri e di indirizzo nel trattamento del personale, nelle regole di trasporto, nelle tariffe, ecc.;
8. Ottenere dalle Case fornitrici delle materie di consumo condizioni uniformi e migliori nelle forniture;
9. Aiutare i soci in ogni circostanza, e formare nel suo seno un Sindacato di assicurazione contro gli infortuni di qualunque specie inerenti ai loro servizi;
10. Difendere i soci stessi con solidarietà d'intenti nelle questioni giuridiche d'interesse generale, e principalmente in quelle d'indole fiscale[214].

[213] G. Ancillotti, *La Federazione e la sua opera nei riguardi del personale*, in "L'auto industriale", anno II, n. 6, giugno 1912, pp. 81-84.
[214] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., pp. 228-229.

I temi cari ad Ancillotti furono poi in gran parte ripresi dalla futura federazione, ma l'obiettivo a cui più degli altri l'imprenditore sembrava tenere, quello che egli stesso definiva "lo scopo principale"[215] della cooperazione, ossia la costruzione in proprio delle macchine "veramente industriali" – liberandosi dalla tirannia delle fabbriche automobilistiche che, come abbiamo visto in precedenza, erano da più parti accusate di modellare l'automobile industriale troppo pedissequamente su quella "da turismo" –, fu destinato a crollare. Effettivamente la coesione degli aderenti alla per ora solo agognata associazione avrebbe dovuto essere di una solidità fuori dal comune per riuscire a mettere insieme le forze di centinaia di singole unità imprenditoriali, per altro per la gran parte di modestissima dimensione e capacità manageriali, in vista di un obiettivo produttivo di tutt'altro che semplice realizzazione tecnica e finanziaria come quello della produzione automobilistica. In ogni caso fu forse anche la pubblicazione del libro di Ancillotti, ristampato già nel 1912 e che quindi aveva conosciuto probabilmente una discreta diffusione, a stimolare la maturazione dell'idea di un'associazione fra concessionari, ma né Ancillotti né altri membri della futura federazione fecero mai cenno alcuno all'esistenza dell'AITA, forse per una rivalità di carattere regionale (l'AITA, lo ricordiamo, era principalmente lombarda nella composizione sia del consiglio direttivo sia dei soci) o forse per divergenze politiche o ancora per differenze di altra natura, che non ci è dato di conoscere. Il primo passo verso la creazione di questa nuova associazione che aveva i suoi vertici nell'Italia centrale fu la fondazione, avvenuta a Roma nel 1911, della rivista "L'Auto industriale. Rivista per l'industria automobilistica e dei trasporti", dalle pagine della quale venne lanciata già nel 1912 una proposta molto precisa:

> Una nostra idealità più che un nostro intendimento, appena fondata la Rivista, era quella di raggruppare, sotto gli auspici dell' "Auto Industriale", le forze vive di tutti coloro che coraggiosamente hanno voluto impiegare opera e capitali per risolvere uno dei problemi più ardui della civiltà e delle esigenze moderne: i trasporti facili, rapidi e comodi in regioni non ancora beneficate dalla vaporiera.
> […] È quindi giusto che le novelle energie non cadano sperdute o fiaccate per miopia o mal volere di funzionari. Vero che l'attuale Ministro dei lavori pubblici on. Sacchi ha dimostrato in parecchie occasioni di avere completa coscienza dell'utilità di questo nuovissimo e importante ramo di pubblici servizi; ma giova sempre che gli interessati riuniscano

[215] *Ibidem*, p. 229.

> le loro forze e s'avvincano nel concetto della solidarietà, la quale soltanto può produrre vantaggi sensibili[216].

A tale scopo dunque venne inviata una lettera a tutti i concessionari di autoservizi – firmata dal direttore della rivista, Ernesto Vitari – per esporre gli scopi principali che la federazione si sarebbe preposta, sostanzialmente riassumibili in una funzione intermediaria fra la categoria da un lato e lo stato, i suoi organismi e le pubbliche amministrazioni dall'altro, in un'azione di trattative collettive con i produttori di automobili e infine in un'omogeneizzazione delle relazioni con i dipendenti, e in particolar modo con i temutissimi conducenti, tentando di porre "così argine alle rappresaglie di alcuni meccanici e chauffeurs, le quali purtroppo si [avevano] a deplorare, con evidente danno dei concessionari"[217]. Sulla questione del personale, che come abbiamo visto anche Ancillotti indicava come uno dei più fieri ostacoli alla crescita del settore insieme all'inadeguatezza delle macchine, torneremo fra breve. Già in questo primo articolo di proposta della federazione la redazione poté elencare le prime quaranta linee – non divise per imprese – che avevano aderito nominalmente all'iniziativa, e tutte si trovavano fra l'Italia centrale e quella meridionale. Dopo alcuni numeri in cui venne pubblicato un elenco crescente di aderenti alla nuova federazione, in cui figuravano anche le prime linee settentrionali come la Aosta-Courmayeur, la Ventimiglia-Vievola e la Schio-Rovereto, nonché la Cupramontana-Castelplanio della nota SACSA, venne finalmente annunciata, col numero di novembre del 1912, la costituzione della Federazione Nazionale Servizi Automobilistici.

> Dobbiamo confessarlo lealmente: quando dalle colonne di questa Rivista fu lanciata l'idea di costituire una Federazione nazionale tra i concessionari di pubblici servizi automobilistici, non diremo già che mancasse la fede nell'attuazione, ma certo si era alquanto perplessi. […] Ma la fede era viva e ardente, il proposito fermo, la volontà forte e tenace. E la vittoria ci ha arriso[218].

Accompagnando quindi con una retorica enfatica la descrizione dell'evento, i redattori della rivista che adesso era diventata l'organo ufficiale di stampa della federazione, riferirono di uno spirito mai visto prima di cordialità e di concordia, di sobrietà e di compe-

[216] *La Federazione fra i concessionari dei servizi pubblici automobilistici*, in "L'auto industriale", anno II, n. 3, marzo 1912, p. 33-34.
[217] *Ibidem*, p. 34.
[218] *A Federazione costituita*, in "L'auto industriale", anno II, n. 11, novembre 1912, p. 161.

tenza fuori dal comune e di solide unità di intenti. Alla presidenza venne eletto dall'assemblea il direttore dell' "Auto industriale", Ernesto Vitari, che risultava essere concessionario di una sola autolinea fra Cosenza e Paola e che aveva evidentemente guadagnato la stima e il rispetto dei suoi colleghi, mentre Guido Ancillotti fu nominato consigliere delegato. A membri del consiglio vennero invece eletti: "Ing. Colli, Comm. Jacobacci, Dott. Giannini, Cav. Garbini, Ing. Prosperi". Per dare un segnale immediato al governo venne inviato, al termine dell'assemblea costitutiva, un telegramma diretto al ministro dei lavori pubblici, Ettore Sacchi, in cui si comunicava il "vivissimo plauso" che l'assemblea della nascente federazione riservava al ministro "per opera efficace, benemerita spiegata a prò [sic] sviluppo automobilismo industriale" e in cui si ponevano fin da subito le basi per un dialogo il più possibile proficuo e vantaggioso per i concessionari, concludendo il telegramma con queste esplicite parole di rito: "Con piena fiducia che attuazione programma Federazione trovi presso Vostra Eccellenza benevolo favore"[219]. La lista dei federati al momento della fondazione mostra una realtà che, sebbene non coprisse tutte le imprese allora esistenti, pure ne era ampiamente rappresentativa, tanto in termini quantitativi quanto in termini qualitativi. I 62 concessionari iscritti alla FNSA esercitavano in totale 105 linee, per una media di 1,7 linee a testa, non molto discosta dalla media nazionale del 1914, che era di 1,8 linee a testa su un totale di 192 imprese di varia forma[220] (Tab. 11). Lo stesso presidente dell'associazione, anziché essere, come ci si potrebbe aspettare, titolare di un'impresa di medie o grandi dimensioni, rappresentava al contrario la grande massa dei concessionari che gestiva una sola linea che collegava, nel caso specifico dell'impresa di Vitari, due città attraversate da linee ferroviarie parallele, esercitando quindi quella funzione integrativa e ausiliaria della ferrovia che come abbiamo visto era tipica di questo periodo. Le società anonime erano in totale 23, rappresentando circa il 22% del totale degli aderenti, mentre nel 1914, come si ricorderà, le statistiche nazionali parlavano di 40 società per azioni, ossia quasi il 21% del totale.

[219] *Relazione dell'Assemblea Costitutiva per la Federazione Nazionale Servizi Automobilistici, riunitasi in Roma il 16 Novembre 1912 negli Uffici de L'Auto Industriale*, in "L'auto industriale", anno II, n. 11, novembre 1912, p. 167.
[220] Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit.

Tab. 11. Imprese aderenti alla Federazione Nazionale Servizi Automobilistici alla data della fondazione (16 novembre 1912).

Ditte aderenti	Sede	Linee in esercizio
Soc. An. Vialis Esperica	Castiglione dei Pepoli	Castiglione-Casalecchio di Reno
Aoc. Autom. S.A.N.T.A.	Matera	Altamura-Matera
		Matera-Ferrandina
Avv. Falconi Edoardo	Roma	Carovilli-Capracotta
Domenico Lorenzi	Portoferraio	Portoferraio-Rio Marina
		Portoferraio-Marciana Marina
Rovere Ottavio	Oneglia	Oneglia-Ormea
		Albenga-Pieve di Teco
Geom. A. Prosperi (Impr. Velox)	Perugia	Perugia-Scheggia
		Perugia-Gualdo Tadino
		Perugia-Marsciano
		Perugia-Bettona
Soc. An. Serv. Autom. Valle Macra	Dronero	Dronero-Acceglio
Cl. Blanchet e C.	Cesana Torinese	Oulx-Cesana Torinese
Impr. Autom. A. Trombetta	Cortemilia	Cortemilia-Alba
		Cortemilia-Bistagno
Raffaele Nicoletti	Catanzaro	Cosenza-Catanzaro
Silvio Montesi e C.	Pergola	Pergola-Senigallia
		Mondavio-Orciano
Igino Garbini e C.	Viterbo	Viterbo-Farnese
		Viterbo-Orvieto
		Viterbo-Tuscania
		Tuscania-Montalto staz.
		Viterbo-Civitavecchia
		Montefiascone città-staz.
Mario de Martini	Campolattaro	Campolattaro-Castelvetere Valfort
Vergati e Antonelli	Civitavecchia	Civitavecchia-Tolfa
G. De benedittis e C.	Corato	Corato-Trani-Andria
Soc. An. L'Umbra	Todi	Perugia-Todi-Terni
		Perugia-Umbertide
		Amelia-Narni Stazione
Soc. Del Vecchio e C.	S. Agata di Puglia	Candela-S. Agata di Puglia
		S. Agata-Ariano
Soc. Romagna-Montefeltro	Sogliano al Rubicone	Savignano-S. Agata Feltria
Soc. An. Aquila	Aquila	Aquila-Avezzano
		Aquila-Popoli
		Aquila-Amatrice
		Antrodoco-Montereale
		Amatrice-Ascoli
Impr. Panzini-Petracci	Osimo	Osimo-stazione Osimo

Soc. Autom. Urbino	Urbino	Urbino-Pesaro
		Pesaro-Macerata Feltria
		Cattolica-Macerata Feltria
		Rimini-Marciano
Soc. L.A.P.A.	Pescasseroli	Pescina-Alfedena
Soc. Valle del Savio	Mercato Saraceno	Cesenatico-Bagni Romagna
Soc. Valdostana Auto-Trasporti	Aosta	Aosta-Courmayeur
		Aosta-Gran S. Bernardo
Soc. Trazione Automob	Roma	Frosinone-Piperno
		Frosinone-Sora
		Frosinone-Fiuggi-Anticoli
		Frosinone città-Stazione
Soc. Ing.ri Gonella e C.	Torino	Chieri-Castelnuovo d'Asti
Soc. De Martis e C.o.	Terranova Pausania	Terranova Pausania-Nuoro
Ing. Reami Eliseo	Bertinoro	Bertinoro-Forlì
		Bertinoro-Forlimpopoli
Cav. Uff. E. Vitari	Roma	Cosenza-Paola
Alfio Giglio e C	Ramacca	Ramacca-Scordia
Soc. An. Adriana	Atri	Atri-Mutignano
		Atri-Stazione
Soc. An. Fiumana Bella	Genova	Chiavari-Cicagna
		Chiavari-Borzonasca
		Recco-Cicagna
Paolo Ventura e C.i	Nicastro	Monteleone-Rosarno-Calabro
Soc. S.A.S.P.	S. Angelo in Pontano	Macerata-Amandola
Soc. An. Auto Cars del Roja	Ventimiglia	Ventimiglia-Vievola
Bernabei Augusto	Leonessa	Terni-Leonessa-Cascia
Pitotti Enrico e C.i.	Rieti	Rieti-Fara Sabina
		Rieti-Poggio Mirteto
Rotati Gabriele	Arcevia	Senigallia-Arcevia-Sassoferrato
Soc. An. Calabro-Lucana	Lagonegro	Lagonegro-Castrovillari
Soc. An. Potentina	Potenza	Potenza-Montemurro
		Potenza-Corleto Perticara
Deidda, Cardu, Cadeddu	Cagliari	Cagliari-S. Vito
		Cagliari-Teulada
Soc. An. Trasporti per la montagna	Spoleto	Spoleto-Norcia
Impresa R, Pierazzoli	Ripatransone	Grottammare-Montedinove
Michelangelo Grande	Villavallelonga	Avezzano-Villavallelonga
Filippo Todini	Orvinio	Orvinio-Mandela
Ella Micangeli	Borgocollefegato	Avezzano-Rieti
Gualtieri, Schiappa e C.	Scanno	Scanno-Stazione
Soc. An. Cingolana	Cingoli	Macerata-Cingoli-Jesi
Rocco Pasciuto	Lacedonia	Rocchetta-S. Angelo dei Lom-

		bardi
M. e B. F.lli Panu	Sassari	Sassari-Tempio-Palau
Garace Modica	Modica	Sortino-Lentini
		Sortino-Priolo
		Ragusa-Vizzini
		Marzamemi-Noto
		Solarino-Siracusa
Soc. An. Casoli-Atessa	Casoli	Casoli-Torino di Sangro
		Atessa-Lanciano
Soc. An. Servizi Automob	Schio	Schio-Recoaro
		Schio-Rovereto
Pasquale Odorisi	Catignano	Chieti-Civitaquana
Servizi Automobili	Rimini	Rimini-Pennabilli
Soc. An. Servizi Automob	Cupramontana	Cupramontana-Castelplanio staz.
Galli, Rossi e C.	Cutigliano	Pracchia-Pievepelago
De Domenico e La Rocca	Messina	Messina-Bordonaro
		Messina-Massa S. Giorgio
Nunzio Russo	Caltanissetta	Caltanissetta- circuito chiuso
		Canicattì-Vigne Vanasco
		Piazza Armerina-Raddusa staz.
Soc. An. Gissana	Gissi	Gissi-Vasto
Beducci ing. Luigi	Mogliano	Mogliano-Pansula
Impresa S. Tosco e C. Aosta	Aosta	Aosta-Courmayeur (serv. Estivo)
Altri federati		
Cap. Guido Ancillotti	Roma	
Cap. Francesco Bertini	Roma	
Vacum Oil C.la	Roma	
Bonzi e Marchi	Milano	
Rag. Carlo Saporiti (Daimler)	Milano	
Granieri Luigi	Romano	
Continental Cautchoec	Milano	
Berna Motor Limited	Roma	

Fonte: *I federati*, in "L'Auto industriale", anno II, n. 11, novembre 1912, pp. 169-170.

Anche la composizione per aree geografiche risultava relativamente equilibrata e, sebbene rimanesse piuttosto evidente l'origine centro-meridionale dell'iniziativa, le imprese settentrionali non mancavano all'appello e l'Italia nel suo complesso, dalle Alpi fino alla Sicilia, era rappresentata all'interno della federazione: le 17 linee settentrionali coprivano il 16,2% del totale degli iscritti, le 48 linee dell'Italia centrale rappresentavano il 45,7%,

mentre le restanti 40 linee del mezzogiorno e delle isole maggiori costituivano il 38,1%. Ernesto Vitari e Guido Ancillotti, in sostanza, potevano dire di aver costituito un'associazione imprenditoriale che era effettivamente in grado di esprimere i tratti principali della categoria dei concessionari di autolinee. Lo statuto della nuova organizzazione, attorno al cui progetto avevano lavorato i promotori dell'iniziativa lungo i mesi precedenti alla fondazione, sottoponendo l'evoluzione delle bozze anche ai lettori dell' "Auto industriale", risultò così redatto all'articolo 2, che merita di essere citato nella sua completezza:

> La Federazione ha per iscopo di tutelare e difendere i molteplici e svariati interessi che derivano dall'esercizio dei servizi automobilistici, e di favorire con tutti i mezzi possibili lo sviluppo, il regolare funzionamento ed il buon esito finanziario dei servizi stessi, e quindi si propone principalmente di:
>
> a) agire presso il Ministero dei LL. PP., delle Poste e delle Finanze, per ottenere disposizioni di legge e di regolamento più adatte alla necessità dei servizi automobilistici;
> b) interessarsi presso lo Stato, le Provincie e i Comuni affinché sia meglio curata la manutenzione delle strade;
> c) formare fra i concessionari un Sindacato, il quale assuma tutte le assicurazioni che lo Stato rende obbligatorie, cioè: assicurazione contro la responsabilità civile, contro gli infortuni sul lavoro, e contro gli incendi, salvo ad ottenere pei confederati condizioni di favore da Società di assicurazione che diano completa garanzia;
> d) sostenere le ragioni dei soci in tutte le questioni giuridiche di interesse generale, e specialmente in quelle di indole fiscale;
> e) ottenere dalle Case fornitrici condizioni migliori nelle forniture di tutto ciò che attiene all'automobilismo industriale;
> f) incoraggiare la costruzione di tipi di omnibus veramente studiati e adatti a servizi automobilistici, cioè semplici, solidi ed economici, in modo da ottenere economia nell'acquisto delle macchine e delle parti di ricambio, maggior durata, minori spese di manutenzione e maggior garanzia di regolare servizio;
> g) concordare fra tutte le Imprese confederate regole uniformi nell'ordinamento del servizio dei trasporti, ed in ispecie unificare le norme pel trasporto viaggiatori, bagagli, pacchi e merci;
> h) patrocinare la istituzione di una scuola riconosciuta dallo Stato per conducenti in servizio pubblico, i quali dovrebbero essere patentati come tali dal Circolo ferroviario al termine di un corso, e dati in nota alla Federazione coi loro requisiti;

i) concordare per il personale subalterno un regolamento di massima comune a tutte le imprese confederate, per ottenere uniformità di criteri nel trattamento disciplinare del personale stesso;

l) istituire un ufficio di informazioni che permetta ai concessionari di conoscere le vere qualità tecniche e morali dei nuovi elementi che si offrono o che la Federazione propone pel servizio presso una Impresa, e impedisca il passaggio del cattivo personale da una Impresa ad un'altra;

m) provvedere nei casi di sciopero, sia concordando regole uniformi e severe contro gli istigatori, sia fornendo alle Imprese, colpite da uno sciopero, nuovo personale idoneo fra quello disponibile;

n) patrocinare presso il Ministero competente la formazione di un piano regolatore dei servizi automobilistici, procurare l'accordo fra gl'Impresari nei casi di concorrenza e l'unificazione del servizio sulle linee che hanno punti di contatto o interessi comuni. All'ufficio tecnico-legale, che si costituirà in seno alla Federazione, potranno anche rivolgersi i soci, sia per il disbrigo delle pratiche occorrenti per ottenere nuove concessioni governative di linee automobilistiche in Italia, sia per l'espletamento di tutte quelle altre pratiche che potranno riguardare gl'interessi particolari delle loro imprese: e ciò con le norme e condizioni che verranno determinate dal Regolamento[221].

L'associazione, che nasceva appena due anni dopo Confindustria[222], si dava quindi a tutti gli effetti la forma di un sindacato degli imprenditori di pubblici servizi automobilistici, ponendosi l'obiettivo di realizzare una sorta di coordinamento interno per la gestione delle linee e per l'omogeneizzazione normativa dei servizi, un ufficio di assistenza tecnica e legale, una linea comune per le trattative con le fabbriche fornitrici al fine di ottenere non solo prezzi più favorevoli, ma anche modifiche negli stessi prodotti adeguandoli alle esigenze dei concessionari e un coordinamento nazionale per relazionarsi in modo univoco, omogeneo e quindi forte con i poteri pubblici (stato e pubbliche amministrazioni). La mano di Guido Ancillotti risulta evidente quando si confronti l'elenco sintetico degli scopi che nella sua opinione avrebbe dovuto avere una associazione di catego-

[221] *Federazione Nazionale Servizi Automobilistici. Statuto*, in "L'auto industriale", anno II, n. 11, novembre 1912, p. 161.

[222] Non a caso la lettera che Vitari e la redazione dell' "Auto industriale" avevano inviato ai concessionari di autolinee per invitarli ad aderire al progetto della federazione così esordiva: "Nel periodo storico che attraversiamo, nel quale tutte le classi sentono il bisogno di stringersi in leghe ed associazioni, sempre al fine di salvaguardare e tutelare i propri interessi, anche i Concessionari di servizi pubblici automobilistici dovrebbero, a nostro parere, costituirsi in Federazione" (*La Federazione fra i Concessionari dei servizi pubblici automobilistici*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 3, marzo 1912, p. 33).

ria[223] e l'articolo 2 dello statuto della FNSA, dove l'unico elemento che manca è l'intento, evidentemente giudicato irrealizzabile e obiettivamente quasi utopico, della fondazione di una nuova fabbrica di autoveicoli e parti di ricambio esplicitamente dedicata ai veicoli industriali per affrancarsi dalla tirannia e dall'insipienza degli altri produttori di automobili[224]. Comune a entrambi, forse più di ogni altro singolo elemento, era l'avversione contro il "personale subalterno", e nella fattispecie contro i temibili *chauffeurs* (si vedano in particolare i punti *l* e *m* dello statuto della federazione), moderni luddisti che erano soliti – a sentire i concessionari – scagliarsi sulle macchine effettuando atti di sabotaggio gratuiti o finalizzati all'ottenimento di un miglioramento del salario e sfrecciare per le strade senza rispetto delle regole, offrendo un servizio scadente al pubblico e determinando infine elevatissimi livelli di consumo del carburante, dei lubrificanti e della macchina stessa nei suoi vari elementi. Il tutto, peraltro, approfittando della esclusività del loro sapere meccanico e del potere di ricatto che questa esclusività oligopolistica poneva nelle loro mani. Che gli automobilisti stessero affrontando in questi anni una vasta opposizione e ostilità al loro ingresso sulle strade è cosa di cui abbiamo già discusso: il cammino verso l'attuale cultura automobilistica, diffusa e dominante, fu tortuoso e rimase in salita per tutta la prima metà del Novecento: nel 1909 il pur entusiasta dell'automobile capitano Giovanni Hesse non esitava a definire gli *chauffeurs* "ignorantissimi e villani […], rovina delle macchine e dei servizi"[225], e ancora nel 1929 gli automobilisti erano definiti senza mezzi termini "gli Erodi del volante che rinnovano la strage degli innocenti"[226]. Ma era lo stesso Hesse a sottolineare la differenza che avrebbe dovuto esistere fra lo "*chauffeur* turistico" e lo "*chauffeur* industriale". Il primo, sosteneva, "troppo [era] spiaciuto a pubblico e padroni", e proseguiva:

---

223 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., pp. 228-229.

224 L'intervento e la guida di Ancillotti nella redazione della bozza di statuto presentata all'assemblea nel giorno della fondazione vennero del resto esplicitamente riconosciute dalla redazione dell' "Auto industriale": "Coadiuvati validamente da alcuni egregi colleghi residenti in Roma – tra i quali c'è grato fare il nome del nostro valoroso collaboratore capitano Ancillotti, che alla mente perspicua accoppia un'operosità giovanilmente fervida – abbiamo con intenti pratici studiate tutte le questioni riflettenti questo importantissimo ramo della grande industria italiana, e abbiamo cercato di rispecchiarle e costringerle, con sintesi chiara, nella breve cerchia di pochi capitoli e di non molti articoli" (*Per la Federazione dei Servizi Automobilistici – Il primo Convegno a Roma*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 9, settembre 1912).

225 G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., p. 160.

226 L. De Rosa, *Il salvagente terrestre contro le moderne insidie della strada*, Torino, Arti grafiche L. Giachino, 1929, p. 5.

> Improvvisato gran signore, questi, che s'era pure allora lavate le mani che putivano di stallatico od erano sporche di terra per vestire la pelliccia, si dimostrò assolutamente impreparato alla nobilissima impresa alla quale veniva chiamato; destituito di seria preparazione tecnica apparve bene spesso un assai modesto conoscitore di un sol tipo di macchina, cosicché, col mutar di padrone, egli si trovava nella penosa condizione di non conoscere i bisogni della macchina nuova che proprio non da altri che da lui attendeva protezione e cure; e si videro macchine le quali fino a ieri avevano prestato ottimo servizio, divenire tra la sorpresa di tutti inservibili appena cambiato lo chauffeur. La verità è che troppo facile riesce ad uno chauffeur inabile ridurre con guasti, *pannes*, incidenti, rapidissimamente una macchina in condizioni rovinose[227].

Era quindi prima di tutto nel troppo repentino passaggio dalle stalle o dai campi all'alto compito di condurre una tecnologia delle più nuove e complesse – e intrinsecamente pericolose e potenti – dei primi anni del Novecento che Hesse vedeva il vizio originario dell'autista improvvisato. E attraverso queste osservazioni in effetti emerge uno dei primi e fondamentali problemi che ogni tecnologia, una volta immessa su un mercato di massa, deve affrontare: la sua fruibilità, quello che, prendendo in prestito un termine impiegato con altri significati in economia, possiamo chiamare il grado di *appropriabilità* della tecnologia stessa da parte del pubblico, dei cosiddetti "utenti". In economia, l'"appropriabilità tecnologica" consiste sostanzialmente nella possibilità, da parte di un imprenditore, di impossessarsi (di appropriarsi appunto) dei vantaggi derivati dall'introduzione di un'innovazione, proteggendola dagli altri concorrenti e rallentando quanto più possibile il processo di imitazione[228]. La stessa espressione tuttavia può essere utile per interpretare i tempi e i modi con cui le nuove tecnologie, una volta immesse sul mercato, vengono recepite dai loro utilizzatori. Gli studi sociologici, in particolare quelli orientati sulle cosiddette "Information System technologies", hanno introdotto a loro volta l'interessante concetto di "appropriazione tecnologica", con cui fondamentalmente vengono esaminati i rapporti fra il comportamento umano, la tecnologia e le

[227] G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., pp. 165-166.
[228] "Appropriability conditions refer to the ability of innovators to protect their innovation from imitation, and therefore to reap results and profits from their innovations" (D. Archibugi and J. Michie, *Technology, Globalisation and Economic Performance*, Cambridge – UK, Cambridge University Press, 1997, p. 243).

"strutture sociali"[229]. Ora, in questo studio useremo entrambi i concetti, quello di *appropriabilità* e quello di *appropriazione tecnologica*, ma modificandone il significato più o meno marcatamente rispetto ai rispettivi contesti originari. Perché una nuova tecnologia o un nuovo prodotto conoscano una significativa diffusione, occorre che coloro ai quali questi beni sono destinati se ne approprino, ne prendano cioè possesso non solo nell'ovvia accezione di "proprietà", ma che ne avvertano il bisogno e che siano poi in grado di utilizzarli con relativa facilità, avvalendosi quindi almeno di una parte dei vantaggi che essi offrono, vantaggi che sul lungo periodo tendono a modificare lo stesso stile di vita e le pratiche sociali della popolazione; la tecnologia stessa inoltre, come vedremo, sembra spesso venire modificata, quasi reinventata dai suoi utenti a seconda dei contesti in cui viene calata, configurando quindi un quadro che potremmo dire di scambio e di influenza reciproca fra tecnologia e utenti (termine, quest'ultimo, in effetti inappropriato per la sua intrinseca valenza passiva, di meri ricettori del prodotto tecnologico) nel processo di *appropriazione*. I tempi e i modi dell'appropriazione, tuttavia, possono dipendere da numerose variabili che possiamo riassumere appunto nel livello di *appropriabilità* caratteristico della tecnologia stessa, livello che è a sua volta legato non solo alle caratteristiche più semplicemente tecniche – che pure giocano ovviamente un ruolo determinante –, ma anche al contesto economico, politico e sociale che ha prodotto quella particolare tecnologia in quel particolare momento storico. Tornando quindi all'Italia del primo decennio del Novecento, pare evidente da quanto esposto finora che al loro primo apparire, dunque nella fase davvero iniziale della loro diffusione, le automobili private e industriali costituissero un sistema tecnologico caratterizzato da una certa difficoltà di appropriazione e, parallelamente, da un livello non molto elevato di appropriabilità: si trattava pur sempre di un sistema assolutamente nuovo ed altamente complesso (composto com'era di parti meccaniche, elettriche, magnetiche), ancora tecnologicamente acerbo e quindi caratterizzato da un basso livello di affidabilità, ideato e prodotto da un gruppo relativamente ristretto di persone formatesi nel clima della rivoluzione industriale e nel segno delle conoscenze tecniche e scientifiche che di quel fenomeno economico e socia-

[229] Quello di "appropriazione" è un concetto che ha giocato un ruolo di fondamentale importanza all'interno della scuola sociologica internazionale che va sotto il nome di *Social Constructivist School of Information Systems*: "Early proponents of social structures as an influence on appropriation were DeSanctis and Poole. Their Adaptive Structuration Theory (AST) combined the notions of appropriation and Giddens' social structures to examine the relationship between human behaviour and information technology" (P. Delaney, G. Timbrell and T. Chan. 2008. *A Marxian Model of Technology Appropriation*, Proceedings of JAIS Theory Development Workshop, *Sprouts: Working Papers on Information Systems*, 8-28 (2008), 2, http://sprouts.aisnet.org/8-28, 10 settembre 2011).

le erano state causa ed effetto, e che veniva però calato all'interno di un tessuto che nella sua grandissima parte era ancora sostanzialmente e profondamente preindustriale. Erano in effetti coloro che fino al giorno prima lavoravano chini sui campi o si ponevano alla guida distratta e lenta di un carro trainato da buoi i nuovi conducenti di automobili che Hesse stimmatizzava come "chauffeurs turistici", non certo l'esigua *élite* di nobili istruiti e appassionati di automobilismo che portavano da sé, saltuariamente, la propria macchina. Secondo lo stesso autore sarebbe stato, quello in cui scriveva, il momento adatto per forgiare una nuova classe di autisti:

> La nuova generazione di *chauffeurs* che noi chiameremmo di preferenza *chauffeurs industriali* per distinguerla nettamente da quella che fin qui è stata causa di tanti lagni e tanti rancori, dovrebbe assolutamente persuadersi che se l'automobilismo è destinato alla piena conquista della strada, non per questo gli è lecito di compierla questa conquista violentemente, a patto di disgrazie e di incidenti più o meno gravi[230].

Come abbiamo avuto modo di vedere, gli incidenti in questo periodo erano tutt'altro che rari e, sebbene tendessero a diminuire negli ultimi anni secondo alcuni osservatori[231], pure restavano oggetto di ansia e preoccupazioni collettive non indifferenti e date principalmente dalla brutalità del fenomeno e dalla sua novità, ossia dalla stessa caratteristica che rendeva in parte inevitabili proprio gli incidenti stessi. A questo proposito sembravano analizzare con certa lucidità il fenomeno anche i redattori dell' "Auto industriale" quando, soffermandosi su una questione che definivano "molto scottante", osservavano come fosse proprio l'immaturità, quella che potremmo chiamare la giovinezza della tecnologia stessa a incidere in modo preponderante nella scarsa perizia, abilità e anche affidabilità dei primi autisti:

> Non v'è proprietario d'automobile il quale non abbia a lagnarsi del proprio personale, e ben rari sono i soddisfatti. E non c'è da meravigliarsi: si tratta d'una professione nuova e modernissima, che, a causa dell'enorme sviluppo preso rapidamente dall'automobilismo,

[230] G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., p. 164.

[231] Non esistono per questo periodo statistiche attendibili sul numero di incidenti stradali, si consideri però che secondo il ministro Ettore Sacchi nel 1909 "s'ebbero quattrocentosessantun investimenti con quarantanove morti e quattrocentoquarantaquattro feriti […], e vi furono molte riduzioni su queste cifre negli anni susseguenti" (*Sulla circolazione degli automobili. La legge approvata*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 2, febbraio 1912).

> ha incontrato un facile e ben retribuito collocamento; epperò non era possibile evitarne gli inconvenienti che derivano dalla urgente e pressante richiesta e dalla ancora esigua offerta[232].

Se questo discorso sembrava essere valido per tutti i proprietari di automobile che volessero avvalersi di personale specializzato per la conduzione e la manutenzione della macchina, il problema risultava tanto più "scottante" per chi sulla conduzione di automobili basava i propri servizi e i propri affari, come i concessionari di autolinee. Come si ricorderà, il consiglio di amministrazione della SACSA, appena formato, si pose il problema di come e quali macchine scegliere per dare inizio all'attività e, ammettendo che nessuno dei membri avesse sufficiente competenza in materia, aveva stabilito di istituire una commissione che studiasse le varie offerte sul mercato, avvalendosi anche di consulenze specializzate[233]. Sebbene questa ignoranza in fatto di automobili non appartenesse né alla SITA, per ovvie ragioni, né ad Alberto Laviosa, che come sappiamo aveva svolto un apprendistato di un paio d'anni all'interno di fabbriche automobilistiche, pure si trattava in realtà di una condizione che potremmo dire generale e caratterizzante la gran parte degli imprenditori del settore: "I concessionari […] – come sostenevano gli stessi redattori dell' "Auto industriale" –, in maggior parte, non hanno competenza tecnica"[234]. Nel caso della SACSA, non solo il consiglio d'amministrazione non aveva competenze specifiche, ma nemmeno esisteva nella zona di Cupramontana un solo abitante che fosse in grado di padroneggiare un'automobile al punto da potergli affidare lo svolgimento del servizio. Fu così che la società si trovò a dover risolvere in tempi relativamente brevi il problema dello *chauffeur*, che in questi anni, e soprattutto nelle aziende di dimensioni ridotte, doveva essere allo stesso tempo un meccanico, sia per poter fronteggiare eventuali imprevisti che si verificassero in servizio – imprevisti dovuti sostanzialmente alla scarsa affidabilità dell'immatura tecnologia automobilistica – sia per gestire la manutenzione ordinaria della macchina senza aumentare il numero di dipendenti e quindi i relativi costi di esercizio. Ma dove trovarlo? La piccola società marchigiana risolse il problema stipulando con la stessa casa fornitrice delle prime due macchine acquistate, ossia con la SPA di Torino, una convenzione per cui assieme alle automobili sarebbe stato inviato anche uno

---

232 *La Federazione tra i concessionari dei servizi pubblici automobilistici*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 5, maggio 1912, p. 65.
233 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 1° luglio 1909.
234 *Ibidem*.

"chauffeur-meccanico"[235]. Lo stipendio per l'autista "in prestito", che sarebbe stato tale Casa Beltrame, venne stabilito in 175 lire mensili per un periodo minimo di quattro mesi. La SPA però non fornì soltanto il personale specializzato, venendo stabilito sempre all'interno del contratto per la vendita dei due autobus che la fabbrica torinese formasse nel frattempo "un incaricato della società per abilitarlo come conduttore", naturalmente a pagamento, e il consiglio di amministrazione della SACSA stabilì addirittura di prestare a Raffaele Rossi, il prescelto per l'iniziazione a *chauffeur*, 200 lire mensili per coprire le spese relative alla permanenza a Torino[236]. Questo dunque il percorso scelto dall'impresa marchigiana per formare il primo nucleo di personale tecnico per lo svolgimento dei propri servizi, percorso che avrebbe dovuto almeno in linea teorica – per l'autorevolezza della SPA – assicurare loro di disporre di autisti affidabili e competenti. Era però palese che lo "chauffeur-meccanico", unico di tutta la zona a essere depositario del sapere utile a condurre e a manutenere un'automobile, avrebbe disposto di un notevole potere contrattuale nei confronti del consiglio di amministrazione. Ed era infatti quanto sostenevano i redattori dell'Auto industriale quando scrivevano che, non avendo i concessionari in genere sufficienti competenze tecniche, si esponevano ai ricatti dei loro dipendenti, "i quali, ben avvalendosi di tale condizione di cose, [avrebbero fatto] continue richieste d'aumenti, e [sarebbero ricorsi], in caso di negativa, anche a minacce d'abbandono del servizio, d'ostruzionismo e di poco larvato *sabotage*"[237]. Come abbiamo già avuto modo di notare, Guido Ancillotti era fra i più fieri sostenitori dell'inadeguatezza del personale viaggiante per lo svolgimento dei servizi automobilistici, inadeguatezza che a suo avviso era fra le principali cause di malfunzionamento dei servizi stessi. Scriveva nel maggio del 1912 in un articolo esplicitamente dedicato al tema:

> Chi ha la responsabilità del buon funzionamento del servizio e chi vi ha arrischiato un forte capitale vive in una preoccupazione continua che i conduttori facciano strazio di queste macchine; che essi non si curino della loro buona manutenzione; che vi producano dei guasti per non viaggiare; che non osservino in viaggio le prescrizioni del regolamento

235 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 20 luglio 1909.
236 Se avesse poi passato l'esame per l'abilitazione da conducente di veicoli meccanici in servizio pubblico, la società si impegnava ad assumerlo a cento lire mensili, trattenendogliene 15 fino a estinzione del debito; se invece non avesse avuto successo, l'aspirante autista avrebbe dovuto restituire per intero la somma in una sola rata (ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 20 e 28 luglio 1909).
237 *La Federazione tra i concessionari dei servizi pubblici automobilistici*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 5, maggio 1912, p. 65.

> ministeriale a cui ogni servizio è soggetto; che si abbandonino all'innata bramosia di correre e di sfoggiare la loro bravura in manovre difficili e audaci; che niente facciano per economizzare sui consumi, ed anzi speculino su questi; che trattino altezzosamente il pubblico, o rifiutino con pretesti di accettare i passeggeri o i loro bagagli; che alle più legittime rimostranze assumano quell'atteggiamento di resistenza che ad essi riesce così facile pel fatto che sono gli arbitri di un arresto nel servizio; che di questa arma si servano per chiedere aumenti di carriera; che ogni misura di rigore presa a loro carico si ripercuota sulla vita stessa delle macchine[238].

Evidentemente la sua personale esperienza con i dipendenti della Iginio Garbini e C., almeno nella fase di avvio della società, non aveva dovuto essere delle migliori, se tanto sdegno emergeva dalla sua accorata invettiva contro gli autisti. In ogni caso anche Ancillotti, come qualche anno prima aveva fatto Hesse, collegava il lato più degenere degli autisti alla loro derivazione da conduttori di automobili private: "Tutti sappiamo – scriveva sempre nello stesso articolo – il come e il perché questi abbiano sempre costituito un personale fra i più deficienti e corrotti: pieni di una superbia che ben si accorda con la loro ignoranza, tiranni della strada, nemici dei pedoni, delle regole di viabilità, delle macchine stesse, dei loro proprietari, che hanno sempre […] cercato di sfruttare il più possibile"[239]. Purtroppo scarsissima è la documentazione attorno al tema – ovviamente di cruciale importanza – del rapporto fra capitale e lavoro nell'evoluzione del settore dei servizi automobilistici sia per il periodo che stiamo esaminando sia per i periodi successivi: poco è stato reperito negli archivi aziendali e poco anche nelle pubblicazioni di categoria. Ma oltre alla scarsa quantità del materiale, esiste anche un problema relativo alla sua qualità, ossia il fatto che tutto ciò che rimane e che è stato finora individuato è stato prodotto da una sola delle due parti, dagli imprenditori e dalle loro organizzazioni, restituendoci quindi un'immagine forzatamente parziale di queste dinamiche. Degli archivi di impresa che abbiamo potuto consultare, solo quello della SACSA ha reso possibile rintracciare dei riscontri documentari a quanto affermavano Ancillotti e altri relativamente

---

[238] G. Ancillotti, *La Federazione e la sua opera nei riguardi del personale*, in "L'auto industriale", anno II, n. 6, 30 giugno 1912, p. 81.

[239] *Ibidem*, p. 82. Effettivamente poteva accadere che uno chauffeur si trasferisse dal servizio presso una ricca famiglia a quello presso un'impresa concessionaria di autolinee, passando quindi dalla guida di un'automobile da turismo a quella di un'automobile industriale. Alla SACSA nel 1911 assunsero in prova "un certo Zappa, attualmente chauffeur presso il Marchese Honorati di Jesi, il quale nato da una famiglia di meccanici di Osimo, è stato presso diverse fabbriche di automobili, come anche nel Garage di Osimo" (ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 7 dicembre 1911).

al comportamento degli chauffeur. Effettivamente, prendendo come riferimento il brano appena citato dell'imprenditore viterbese, molte delle ragioni delle sue lamentele prendono forma anche nei verbali del consiglio d'amministrazione della SACSA, sebbene alcune di queste facciano parte della normale routine nel rapporto fra lavoratore e datore di lavoro. Non stupisce per esempio, né si avvertono toni polemici nel documento originale, che Beltrame – lo chauffeur inviato dalla SPA – chiedesse un aumento di stipendio, addirittura retroattivo, fino ad arrivare a 275 lire al mese, contro le 175 lire pattuite inizialmente, tanto più che limitandosi a constatare che la richiesta era eccessiva, il consiglio d'amministrazione gliene concesse 250, purché restasse un mese in più rispetto ai quattro previsti[240]. Certo è che non fu altro che la sua posizione "monopolistica" a consentirgli di ottenere un aumento pressoché immediato di circa il 43% dello stipendio, confermandoci che i primi autisti si trovavano effettivamente in una posizione di relativa forza in quanto detentori di un sapere tecnico nuovo e raro nell'Italia contadina: il consiglio d'amministrazione della SACSA, insomma, per quanto ne sappiamo non aveva molte armi per trattare con Beltrame, a parte che non intendesse sospendere il servizio appena iniziato. Dove invece i margini di manovra esistevano, la società non esitò a utilizzarli: Beltrame avrebbe voluto assumere per proprio conto la fornitura di gomme, olii e grassi, ma la sua richiesta venne respinta in quanto giudicata non conveniente dal momento che esisteva già un rapporto diretto fra la società e un fornitore di Torino[241]. Quanto ai presunti sabotaggi e danni – fatti in mala fede o per insipienza – subiti dalle macchine a opera del personale, resta effettivamente traccia di un episodio poco chiaro nei primi mesi di vita della SACSA. Il 24 gennaio del 1910 Alfonso Umani – presidente, lo ricordiamo, della società – riferì al consiglio di amministrazione che il giorno precedente "una vettura Omnibus guidata dal meccanico Sig. Casa Beltrame ritornando dalla Stazione a circa 200 m dal paese dové fermarsi per una improvvisa rottura del motore"[242]. Il danno in questione era piuttosto grave, tanto da impedire una possibile riparazione in loco e da costringere, volendo risolvere la situazione, a spedire l'autobus alla stessa SPA a Torino. Interrogato sull'origine del guasto, Beltrame aveva risposto che

[240] ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 25 novembre 1909. Le condizioni contrattuali, occorre specificarlo, restavano comunque molto flessibili per il datore di lavoro: "In caso di malattia naturale non contemplata dall'assicurazione si stabilisce di accordare stipendio completo per i primi 15 giorni e metà per i 15 successivi. Dopo un periodo di Trenta giorni la società si ritiene libera da qualsiasi impegno. A carico dello Chauffeur rimarranno le tasse di ricchezza mobile e tutte le altre ad eccezione di quella d'Assicurazione stabilita per legge" (*Ibidem*).
[241] *Ibidem*.
[242] ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 24 gennaio 1910.

"l'incidente non era che una conseguenza dello sbaglio nel quale [era incorso] il guidatore Rossi[243] circa un mese avanti nell'eseguire un cambiamento di velocità, tantoché ad impressione dello stesso meccanico la Fabbrica non sarebbe [stata] tenuta alla riparazione dei danni sebbene le vetture si [trovassero] sotto il periodo di garanzia, perché l'Amministrazione della Società non [avrebbe dovuto] ancora permettere di condurre le vetture dal Rossi, qualificato dal meccanico ancora inabile e per lo meno sbadato"[244].

Fig. 19. Pubblicità della prima scuola guida aperta a Roma intorno al 1910.

Fonte: "L'Auto industriale", a. II, n. 4, aprile 1912, p. 63.

Ora, al di là della contingenza e del respiro naturalmente assai ridotto che questo singolo episodio può assumere all'interno della storia dei servizi automobilistici, pare chiaro che perlomeno un fondo di verità, com'era intuibile, esisteva nelle affermazioni dei concessionari: la mossa dello "chauffeur-meccanico", che attribuiva un danno avvenuto mentre era egli stesso alla guida all'incapacità e immaturità di un altro conducente per un errore commesso un mese prima non aveva certo i tratti della limpidezza, tanto più che a detta

243 "Il guidatore Rossi" a cui si fa riferimento era lo stesso che qualche mese prima era stato mandato a Torino alla SPA per essere formato come conducente.
244 *Ibidem*.

dei consiglieri della SACSA egli stesso aveva affermato a tempo debito che l'errore commesso dal collega non aveva avuto alcuna conseguenza sull'apparato motore[245] e che, una volta inviato il motore alla SPA per la riparazione, i tecnici della fabbrica avevano risposto dicendo che "il danno gravissimo non [poteva] esser dipeso che da assoluta trascuranza nella manutenzione, cosa che non [poteva] che riferirsi al meccanico"[246]. Era insomma un dato di fatto che la novità tecnologica, per quanto come vedremo più avanti avesse in sé caratteristiche che la potevano posizionare, sul medio periodo, su un livello di fatto non bassissimo di appropriabilità, avesse inizialmente messo in difficoltà una popolazione non preparata alla sua ricezione immediata, mentre più dubbi permangono attorno alle presunte continue vessazioni che i concessionari dovevano subire per mano dei malvagi e incapaci conducenti[247]. In ogni caso, quale poteva essere la via d'uscita per porre riparo alla situazione descritta da Ancillotti e dagli altri imprenditori? Questa secondo l'imprenditore viterbese avrebbe dovuto essere la strategia da adottare dalla federazione:

1. approvare per il personale subalterno un regolamento che avesse vigore per tutte le Imprese confederate (le quali concorrerebbero a formarlo), e assicurasse un trattamento uniforme di questo personale presso tutti i servizi automobilistici;
2. attuare un ufficio di informazioni che permettesse ai concessionari di conoscere le vere qualità tecniche e morali degli individui che si offrissero o che la Federazione stessa proponesse pel servizio presso una Impresa, sia per gli ordinari bisogni che pel caso di scioperi;
3. patrocinare l'istituzione, presso una scuola di conducenti autorizzata dallo Stato, e preferibilmente presso quella di Roma, di una sezione in cui si istruissero i conduttori

245 *Ibidem*.
246 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 10 febbraio 1910.
247 Sempre alla SACSA e sempre con protagonista il meccanico Beltrame si verificò un altro episodio dal quale emerge l'esistenza di una certa frizione nei rapporti fra la dirigenza e l'autista, ma i verbali del consiglio di amministrazione non entrarono sufficientemente nel merito della questione ed è quindi difficile intuire le dinamiche dell'accaduto. In ogni caso i diverbi intercorsi fra Beltrame e il presidente della società, Aldo Mergari, non dovettero essere lievi dal momento che lo stesso Mergari presentò le sue dimissioni, poi ritirate, il 2 agosto del 1911 e, interrogato dal resto del consiglio di amministrazione sulle ragioni del gesto, così le motivò: "Il Dott. Mergari […] dichiara di esservi stato spinto dal fatto che il servizio da qualche tempo non va troppo bene e ciò a causa della trascuranza del personale, o meglio dello chauffeur meccanico Casa Beltrame. Osserva poi che qualche volta lo ha ripreso facendogli osservare che il servizio non avrebbe potuto procedere in quelle condizioni ma che ciò non aveva giovato. Dice anche di essersi formata la convinzione che, dato il carattere del Casa Beltrame e le sue attitudini, non è possibile sperare in un cambiamento" (ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 2 agosto 1911).

destinati a pubblici servizi e si comunicassero alla Federazione le esatte note caratteristiche di ogni licenziato[248].

Per quanto riguarda il regolamento del personale, non è stata reperita purtroppo alcuna fonte che possa indicarci se la direzione in queste pagine proposta (ossia quella della compilazione di un regolamento nazionale uniforme per tutte le imprese) venisse più o meno seguita né per il periodo ora considerato né per i periodi successivi, e lo stesso vale per il proposito, più volte avanzato anche da altri articolisti dell'"Auto Industriale" e inserito come abbiamo visto addirittura all'interno dello statuto della FNSA, di costituire una "specie di casellario" dei conducenti abilitati – e quindi presenti sul mercato – che contenesse informazioni sulle "qualità tecniche e morali" degli autisti stessi, un'opera – se fosse stata realizzabile – di dimensioni colossali e di tutt'altro che facile gestione visto che per ognuna delle centinaia di linee esistenti erano attivi almeno un paio di autisti, e almeno altrettanti erano pronti a rimpiazzare quelli in servizio[249]. Naturalmente, un discorso a parte meriterebbero le valutazioni relative alla legalità di un siffatto casellario parallelo e segreto, comune a tutte le imprese associate, attorno a fatti e misfatti della categoria degli chauffeur. Lo sviluppo delle scuole di guida, infine, che costituisce ovviamente argomento cruciale per la comprensione della qualità del processo di appropriazione della tecnologia automobilistica da parte della popolazione, è stato purtroppo anch'esso del tutto trascurato nella poca letteratura nazionale sull'argomento, ma anche in questo caso esiste un problema di assai scarsa reperibilità delle fonti. Una delle prime scuole venne aperta a Torino – ovviamente una città non casuale – intorno al 1905: la "Scuola italiana per meccanici e conduttori", presieduta dall'allora sindaco di Torino Secondo Frola e patrocinata dal locale Automobile Club[250]. I corsi di questa pionieristica scuola erano articolati, secondo quanto ha riportato Sara Moscatelli, in due specializzazioni non tanto o non solo di natura tecnica, ma caratterizzate chiaramente dall'estrazione sociale degli iscritti. Se infatti per entrambi i percorsi il fine era il mede-

[248] G. Ancillotti, *La Federazione e la sua opera nei riguardi del personale*, in "L'auto industriale", anno II, n. 6, 30 giugno 1912, p. 81.
[249] Si leggeva sul numero del maggio 1912 dell' "Auto industriale": "Ora non è chi non vede quindi l'utilità che potrebbe derivare ai concessionari soci della Federazione da un ufficio di informazioni annesso alla propria associazione. Questo ufficio dovrebbe tenere un archivio segreto nel quale figurassero i nomi di tutti i *meccanici* e *chauffeurs*, una specie di casellario, esatto e preciso, con tutte le indicazioni e i precedenti sul personale. Così solamente potranno eliminarsi i grandi sconci che, dannosi a tutti, sono ancora più esiziali per i concessionari dei servizi pubblici automobilistici" (*La Federazione tra i concessionari dei servizi pubblici automobilistici*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 5, maggio 1912, p. 66).
[250] S. Moscatelli, *Il veicolo della modernità*, cit., p. 66.

simo – ossia "formare abili conduttori […] in grado di provvedere prontamente alle eventuali riparazioni che in qualunque momento si rendessero necessarie" –, non identico era il censo di chi poteva parteciparvi: una delle due specializzazioni era per "conduttori di automobili, meccanici, domestici, ecc.", l'altra, invece, "per *gentlemen*"[251]. Nel corso del successivo decennio, a quanto è dato di sapere, altre scuole aprirono i battenti, come quella patrocinata dall'Automobile Club di Milano sotto la presidenza di Silvio Crespi e quella fondata a Roma col nome di "Scuola professionale romana conducenti automobili"[252] (Fig. 19), ma alla diffusione delle scuole stesse seguì, secondo alcuni osservatori, un parallelo decadimento della qualità dell'istruzione e conseguentemente un aumento degli incidenti stradali provocati dagli incauti e incolti automobilisti. Così Silvio Crespi stigmatizzava il fenomeno in una discussione alla camera relativa all'approvazione di uno dei numerosi regolamenti per la circolazione automobilistica promulgati in quegli anni:

> A questo proposito abbiamo avuto nelle due città, dove più rapido si svolge il movimento automobilistico, a Milano e a Torino, una serie di inconvenienti veramente gravi […]. In queste due città sono sorte una quantità di scuole private le quali dànno la licenza, una specie di licenza, che però non vale senza l'esame, introducono all'esame solo dopo pochissime lezioni; ed abbiamo visto scuole che hanno pubblicamente annunciato che si sentivano in grado di formare un buon *chauffeur* in un mese, e poi, dicono i manifesti, anche in una settimana, e finiscono col dire: in casi di urgenza anche con due sole giornate[253].

Da una parte questo continuo fiorire di scuole automobilistiche già negli anni precedenti alla guerra mondiale conferma quanto era stato precedentemente individuato attraverso l'analisi dei dati statistici, ossia che, seppur lentamente, la diffusione dell'avveniristica tecnologia automobilistica all'interno dell'arretrata Italia contadina seguiva ritmi di crescita se non sbalorditivi, certamente caratterizzati da una progressione costante. Per un altro verso, però, la testimonianza di Crespi conferma altresì quanto aveva affermato Giovanni Hesse quando aveva messo in guardia contro i pericoli che il troppo rapido passaggio "dai carri all'automobile" avrebbe potuto comportare: mettere in moto e gui-

[251] *Ibidem*, pp. 66-67.
[252] *La scuola di guida*, in "L'Auto industriale", anno II, n. 4, aprile 1912, p. 52.
[253] *Sulla circolazione degli automobili. La legge approvata*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 2, febbraio 1912, p. 22.

dare un'automobile degli anni Dieci del Novecento era un'attività tutt'altro che semplice, e questo non soltanto perché si trattava di una tecnologia nuova, ma anche perché era obiettivamente molto più complessa e farraginosa di quanto si possa immaginare. Pochi o più probabilmente nessuno di coloro i quali oggi utilizzano abitualmente e giornalmente un'automobile per motivi turistici, di svago o di lavoro, sarebbe in grado di mettere in moto una macchina dei primi del Novecento, tanto innovativa quanto ostica nei suoi meccanismi. Si consideri che queste erano le istruzioni per la sola sequenza di accensione del motore di un'automobile contenute in un manuale del 1916:

> Prima di tutto il guidatore osserverà che benzina e olio siano nei rispettivi serbatoi e il radiatore sia pieno d'acqua. Il manometro dovrà segnare la pressione necessaria al serbatoio di benzina: quando così non fosse, basterà aprire il rubinetto ed azionare la pompa fino ad ottenere 2 atmosfere al manometro. Quindi si apre il rubinetto che porta la benzina al carburatore e si pone il contatto per l'accensione, nella posizione corrispondente alla marcia. La manetta che serve a spostare l'istante di accensione, e che si trova verso il volano di guida, va portata nel suo punto intermedio tra il massimo e il minimo, notando che il massimo anticipo viene dato ordinariamente girando la manetta nella posizione estrema verso il sedile del conduttore. La sua posizione di messa in marcia dev'essere conforme al tipo di accensione ed all'anticipo iniziale più o meno grande. Si sposta anche un poco la manetta del moderatore verso il punto di massimo, assicurandosi che la leva del cambio sia nella posizione di folle. Manovrata la maniglia di decompressione, collocata davanti al radiatore, si impugna la manovella di messa in marcia, facendola girare energicamente finché si hanno i primi scoppi, ed il motore funziona. Si deve sempre avere la preoccupazione di manovrare la manovella partendo dal basso verso l'alto, perché *se il motore desse un colpo indietro, ripercuotendosi sull'avambraccio, potrebbe causarne la frattura*. Se il motore subito non parte, si muova l'asta del galleggiante del carburatore in modo di aumentare l'altezza del livello della benzina. Se tutto ciò non bastasse, si versa, per mezzo dei rubinetti, un po' di benzina nell'interno di ogni cilindro. […] Appena il motore è partito, si toglie subito la decompressione, si pone la manovella nella posizione di arresto e si regolano le manette del moderatore dell'accensione portandole nella loro posizione di minimo, e riducendo così di quanto possibile la velocità del motore[254].

Anche per queste ragioni strettamente tecniche, che come si è visto potevano rendere il veicolo pericoloso per i frequentatori della strada ma anche per lo stesso autista e, natu-

[254] C.A. Blanche, *L'automobile*, Milano, Sonzogno, 1916, p. 56. Corsivo nostro.

ralmente, per i suoi passeggeri, gli esperti dell'epoca lamentavano l'eccessiva facilità con cui secondo alcuni venivano rilasciate le licenze per la circolazione non solo con le automobili private, ma anche e soprattutto con gli autobus in servizio pubblico[255]. Ed era esattamente questa una delle strozzature alla crescita del settore dei servizi automobilistici che la FNSA intendeva sciogliere sostenendo quelle iniziative che venissero considerate più affidabili e serie nel campo dell'istruzione dei conducenti. Faceva parte di queste la già citata scuola di guida romana, a cui ampio spazio venne dedicato sulle pagine dell'"Auto industriale". Fondata nel 1911 da un ex funzionario del Genio Civile, Alessandro Belardi, con "lo scopo precipuo di volgarizzare l'uso dei trasporti meccanici"[256], non si può certo dire che la scuola avesse aule particolarmente affollate di studenti dal momento che, a quanto riportava l' "Auto industriale" in un trafiletto del marzo del 1912, all'inizio del 1911 aveva avuto circa otto o dieci allievi per ogni corso e che, al momento della pubblicazione dell'articolo, raggiungeva il numero di trenta iscritti per il "corso professionisti" e di quindici "per i dilettanti"[257]. Si tratta certamente di numeri esigui, soprattutto qualora si consideri che, a giudicare da quanto si leggeva sulle loro stesse inserzioni pubblicitarie, quella di Roma era l'unica istituzione "professionale" di addestramento alla guida dei veicoli automobili di tutta l'Italia centromeridionale (Fig. 17). È però un dato interessante, benché isolato e non generalizzabile se non con molta cautela, il fatto che gli aspiranti alla professione di "*chauffeurs*-meccanici" fossero il doppio di quelli che venivano definiti "dilettanti", il che conferma ancora una volta, se ce ne fosse bisogno, come il possesso e la guida di un'automobile privata, sportiva o da turismo, costituissero un fatto assolutamente elitario, mentre il primo approccio di una parte più ampia della popolazione alla guida dei veicoli meccanici avvenne non per diletto, ma per lavoro. La democratizzazione della conduzione dell'automobile, insomma, ebbe origine dalla professione dello *chauffeur*, "turistico" o "industriale" che fosse, per poi invadere gli spazi dello svago e del tempo libero soltanto decenni e decenni più tardi. L'obiettivo a cui tutte queste scuola di guida avrebbero dovuto mirare, particolarmente

[255] Scrivevano i redattori dell' "Auto industriale" nel 1912: "A noi risulta che troppo si largheggia dai circoli nel rilascio delle patenti e che essi rimangono incerti di fronte a giustificati reclami di concessionari provanti la malafede del personale che, per eccessive esigenze di miglioramenti, non di rado s'abbandona ad atti di *sabotage*; mentre basterebbe un solo esempio d'energia per epurare, con indubbio vantaggio di tutti, il personale di condotta, il quale costituisce, purtroppo, la vera incognita dell'automobilismo industriale" (*Il trionfo del buon senso*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 2, febbraio 1912, p. 22).

[256] *La scuola di guida*, in "L'Auto industriale", anno II, n. 4, aprile 1912, p. 52.

[257] *Scuola di guida*, in "L'Auto industriale", anno II, n. 3, marzo 1912, p. 35.

per l'istruzione e l'addestramento dello "chauffeur industriale", era la formazione di un individuo che – nella retorica comune del tempo – doveva aspirare a divenire tutt'uno con la macchina, organismo fragile e vigoroso che solo sotto l'attenta egida di colui che l'avesse intimamente capita, conoscendone gli umori e i più reconditi segreti, accudendola giornalmente con cura e con amore quasi fondendosi con essa, avrebbe potuto offrire il massimo della sua efficienza al servizio della società: la farraginosa e rumorosa tecnologia automobilistica, che disseminava al suo passaggio "esalazioni moleste" e più o meno gravi feriti, veniva in questo modo addolcita e si tentava di favorirne l'accettazione da parte del popolo elogiandone gli aspetti più umani – talora valorizzandone la mascolina potenza, talaltra sottolineandone la delicatezza femminile –, così come si tentava di ottenere l'obbedienza dei riottosi e indomabili chauffeur attraverso un'esaltazione quasi eroica del loro ruolo all'interno della società da un lato e ammiccando dall'altro a un rapporto di seduzione e di cura che essi avrebbero potuto e dovuto intrattenere con la fulgida automobile. Scriveva con la consueta enfasi, mediante più che significative similitudini e metafore, Giovanni Hesse nel suo trattato sull'automobilismo industriale:

> Oh! la macchina ogni conduttore dovrebbe veramente amarla come se fosse una creatura sua, come se venutagli dalla fabbrica vergine ancora di fatiche e fredda e senza vita, l'avesse egli riscaldata col calore del suo cuore, e con le cure diligenti l'avesse rifatta organo per organo come per un prodigio.
>
> La macchina è dei bravi e giovani chauffeurs industriali, essa è come un albero che vuole il sole per fiorire, come un giovane che vuole il bene degli altri per farsi buono, essa ha bisogno di loro per la sua buona fortuna.
>
> Essa tutta di se stessa può donare nulla chiedendo; la sua voce di gioia o di dolore non la intende che chi sa volerle bene, e quando un qualche ignoto nascosto nemico la tormenta, essa pare che se ne lagni fra il grande frastuono di ferro, e lo chauffeur che l'ama sente il suo grido, e giunge fino alla ferita, e rimuove il danno, e le dà sicuro sollievo. Egli così rinnovando quasi di tempo in tempo l'opera di creazione del genio che la formò, la rivede tutta pezzo per pezzo dal motore al dado, dallo *châssis* alla reticella d'acciaio più sottile, alla valvola più nascosta, la rivede ed impara ad amarla sempre più.
>
> La generosità della macchina non conosce che un limite solo, l'egoismo del suo signore. […] Lo chauffeur, la macchina e la strada dissociati oggi, dovranno apparire saldamente

congiunti il giorno che da noi si imparerà a considerarli come inscindibili elementi di uno stesso corpo: il servizio industriale[258].

Purtroppo nessuno degli archivi d'impresa consultati per questo studio è in grado di restituire un'immagine più precisa, in particolar modo per questo specifico periodo, della qualità del sicuramente non lineare né scontato processo di appropriazione della tecnologia automobilistica da parte della popolazione italiana. Se qualche notizia è stata raccolta e analizzata come si è visto attraverso i verbali del consiglio di amministrazione della piccola SACSA di Cupramontana, poco o nulla si sa del personale attivo all'interno dell'impresa di Alberto Laviosa se non a partire dai tardi anni Trenta o di quello impiegato alla SITA[259], entrambe società che al contrario della SACSA sperimentavano, in quegli stessi anni, una fase di continuo e relativamente intenso sviluppo e di parallela conquista di nuove fette di mercato nelle loro rispettive aree di influenza.
L'espansione di quella che adesso veniva chiamata Impresa Trasporti con Automobili[260] attorno al suo centro originale nelle valli piacentine continuò, negli anni precedenti alla prima guerra mondiale, a un ritmo decisamente sostenuto per l'epoca e nel 1912 il numero delle linee servite era salito a cinque: alla Lugagnano-Bardi e alla Carpaneto-Castellana si erano aggiunte la Piacenza-Bobbio, lungo la Val Trebbia in direzione di Genova, sulla quale si effettuavano quattro corse giornaliere durante la stagione invernale e 6 durante quella estiva su un percorso di 46 km[261]; la Salsomaggiore-Pellegrino-Fornovo, in provincia di Parma, e, in territorio lombardo, la Codogno-Crema. Laviosa però, diversamente dalla gran parte dei contemporanei concessionari di autolinee, non si accontentò di gestire un piccolo gruppo di linee provinciali[262] e perseguì una strategia di

[258] G. Hesse, *Automobilismo industriale*…, cit., pp. 171-172.
[259] Le notizie attorno al personale dipendente delle Autoguidovie sono quelle contenute nelle schede individuali del "personale esonerato", ma nell'archivio della società sono state conservate solo a partire dalla metà degli anni Trenta (ASA, Personale esonerato 1934-1944, schede individuali), e forniscono notizie estremamente particolari e di difficile omogeneizzazione e utilizzo. Tutto ciò che riguarda invece la storia del personale della SITA è andato perso – pare – a causa di una delle molte esondazioni del torrente Mugnone, affluente dell'Arno che scorre vicino alla sede fiorentina della società.
[260] ARI CCP, Registro ditte, fascicolo n. 19, lettera di Alberto Laviosa al presidente della Camera di Commercio di Piacenza, dattiloscritto su carta intestata, Piacenza, 9 agosto 1912. L'intestazione del foglio è la seguente: Impresa Trasporti con Automobili. Officina – Alberto Laviosa – Garage.
[261] Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Relazione semestrale sull'andamento agricolo, commerciale e industriale e sul prezzo delle merci in Provincia di Piacenza, luglio-dicembre 1912*, Piacenza, Tip. A. Del Maino, 1913, p. 52.
[262] Come si ricorderà, nel 1914 i 192 concessionari di autolinee sovvenzionate dallo stato sul territorio nazionale gestivano una media di 1,8 linee ciascuno.

continua crescita, senza dubbio agevolato in questo dall'iniziale posizione pionieristica che gli aveva consentito di porre barriere, seppur non invalicabili certamente consistenti, all'ingresso di altri concorrenti e da una evidente attitudine imprenditoriale. Alla vigilia della prima guerra mondiale, nel 1914, le linee della ditta, che aveva nuovamente cambiato nome in Impresa Auto-Trasporti Alberto Laviosa[263], si erano più che raddoppiate, arrivando a toccare quota tredici (di cui sei sovvenzionate dal Ministero dei Lavori Pubblici) e dislocandosi, come si vede dalla Tab. 12, in tre diverse regioni, con un estensione totale della rete di circa 495 chilometri.

Tab. 12. Autolinee dell'Impresa Auto-Trasporti Alberto Laviosa nel 1914.

REGIONE	AUTOLINEA	KM	SOVVENZIONE
Lombardia	Crema-Milano	42,84	
	Milano-Miradolo-S.Colombano	56,5	
	Crema-Bergamo	39	
	Lodi-Spino d'Adda-Melzo	31	
	Crema-Soresina-Codogno	25	sì
	Codogno-Castiglione-Crema	25	
Emilia	Codogno-Piacenza	14,83	
	Carpaneto-Castellana	17,75	sì
	Luganano-Bardi	36	sì
	Piacenza-Bobbio	45,3	sì
	Salsomaggiore-Pellegrino-Fornovo	40	sì
	Varano-Varsi	26	
Liguria	Genova-Ottone-Bobbio	95,9	sì
	totale km di rete	495,1	

Fonti: nostra elaborazione da ARI CCP, Registro ditte, fascicolo n. 19, lettera di Alberto Laviosa al presidente della Camera di Commercio di Piacenza, dattiloscritto su carta intestata, Piacenza, 19 marzo 1914; Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit.; ASA, pianta topografica delle linee, società Auto Guidovie Italiane, linee in esercizio al 1° novembre 1925; ANP, notaio Annibale della Cella, atto del 14 aprile 1919, n. 1577, Laviosa a favore di Betti, Rinuncia di concessione pel servizio automobilistico Salsomaggiore-Fornovo.

A questa data si era dunque già delineata la struttura principale della rete di autolinee di Alberto Laviosa che, se in seguito registrò ulteriori incrementi nei chilometri di rete e nel numero di linee, mantenne per tutto l'arco temporale qui considerato il profilo assunto in questi anni: al gruppo originario delle linee che si snodavano sull'Appennino emiliano a sud di Piacenza, si aggiunsero ora nuove direttrici fondamentali verso due dei tre vertici del triangolo industriale, Milano a nord e a ovest Genova. Il completamento

[263] ARI CCP, Registro ditte, fascicolo n. 19, lettera di Alberto Laviosa al presidente della Camera di Commercio di Piacenza, dattiloscritto su carta intestata, Piacenza, 19 marzo 1914. L'intestazione del foglio è la seguente: "Impresa Auto-Trasporti Alberto Laviosa".

dell'impegnativo collegamento fra Piacenza e il capoluogo ligure attraverso la Val Trebbia avvenne in due fasi, dapprima assicurandosi la concessione, nel maggio del 1912[264], per la Piacenza-Bobbio e in seguito ottenendo dalla Ditta Luigi Malagò il passaggio della concessione della Genova-Torriglia-Bobbio nel luglio del 1913[265]. Il tentativo di stabilire una relazione più diretta tra Genova e Piacenza attraverso la costruzione di una ferrovia che si sviluppasse sul fondo della Val Trebbia aveva una lunga storia, ma, nonostante la determinata insistenza della camera di commercio di Piacenza e di tutte le autorità locali – insistenza che si protrasse ancora per buona parte del XX secolo – il collegamento ferroviario in questione non venne mai realizzato[266]. L'unico servizio di trasporto pubblico sulla strada che i tecnici napoleonici avevano chiamato *Route 212 de Gênes à Plaisance par Bobbio longeant le Bisagno*[267] (ora nota come Strada Statale 45), oltre a quello istituito dalla celebre Ditta Luigi Orcesi di Piacenza con diligenze a cavallo nel secondo decennio dell'Ottocento[268], fu appunto il servizio automobilistico di Laviosa. Anche Ugo Baldini nel 1918 ricordava come alcune autolinee fossero state istituite "al posto di ferrovie da lungo tempo preconizzate, e che [avrebbero dovuto] farsi a suo tempo per lo sviluppo interno del nostro traffico", e come esempio portava proprio "l'importante linea automobilistica che da Piacenza per Bobbio e Torriglia va a Genova", la quale riparava, "almeno in parte, una deficienza ferroviaria che si [verificava] nell'ampia regione ligure-emiliana compresa nel quadrilatero Voghera-Parma-Spezia-Genova-Voghera"[269]. Poche righe più avanti, inoltre, Baldini si accingeva a tratteggiare un elenco delle imprese più importanti del settore e, subito dopo la SITA, citava "la ditta Alberto Laviosa di Piacen-

264 Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit., p. 17.

265 ANP, notaio Annibale Della Cella, atto del 7 luglio 1920, n. 1757, Rinuncia di concessione. Con tale atto Laviosa cedeva la linea alla sua nuova società, le Autovie Alta Italia. Contestualmente il notaio elencava i passaggi di concessione precedenti, dai quali risulta che la Ditta Luigi Malagò, ottenuta la concessione per la Genova-Torriglia-Bobbio nel dicembre del 1912, vi aveva rinunciato in favore di Laviosa il 24 luglio 1913.

266 Il primo progetto per la realizzazione di una linea ferroviaria che congiungesse "il Mar Ligure e la Pianura Padana per le Valli del Bisagno e del Trebbia" risaliva addirittura al 1865. Come riferisce Carmen Artocchini, "a questo primo progetto 'Grillo e Rossi', seguirono molti altri, fra i quali quello dell'ing. Soldati di Torino (1873), dell'ing. Manfredi di Piacenza (1883), dell'ing. Dal Verme di Pavia (1897)" (C. Artocchini, *Le comunicazioni*, in *Storia di Piacenza*, Vol. V, *L'Ottocento*, Piacenza, Cassa di Risparmio di Piacenza, 1980, p. 231).

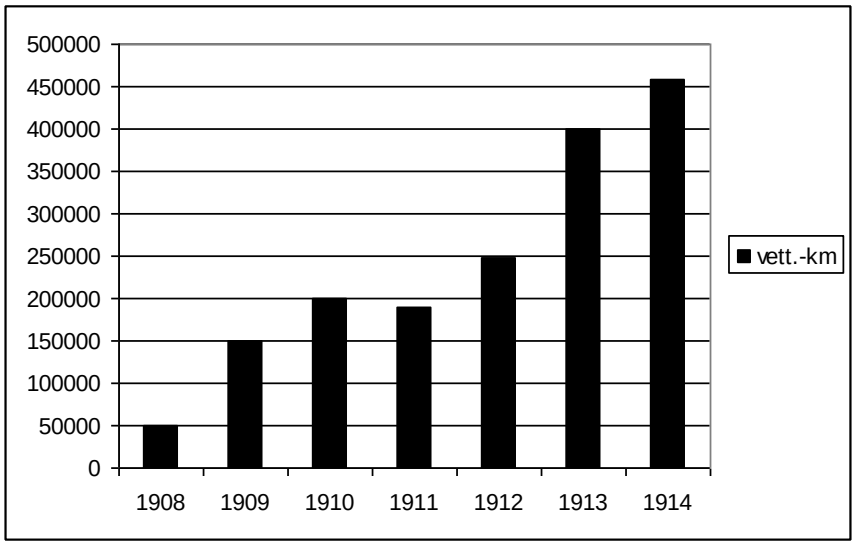
267 C. Bozzano, R. Pastore e C. Serra, *Prendiamo il Laviosa. Storia del trasporto pubblico tra Genova e Piacenza attraverso le valli Bisogno e trebbia e ricordi di una ferrovia: la Piacenza-Bettola*, Genova, Nuove edizioni del Giglio, 2004, pp. 37-39.

268 C. Artocchini, *Le comunicazioni*, in *Storia di Piacenza*, cit., pp. 226-228.

269 U. Baldini, *Autovie italiane*, estratto dalla "Rivista tecnica delle ferrovie italiane", a. VII, Vol. XIII, n.5, maggio 1918., p. 14.

za, ammirevole per l'ardimento avuto di iniziare l'esercizio della lunga, difficile e costosa linea Piacenza-Genova con la traversata dell'Appennino (km 143)"[270].

Graf. 1. Impresa Laviosa. Percorrenze annuali in vetture-km: 1908-1914.



Fonte: nostra elaborazione da ASA, Percorrenze annuali in chilometri, grafico, Piacenza, 1935[?].

Oltre alla crescita della rete in termini di chilometri di estensione, si verificò contestualmente un deciso aumento delle percorrenze annuali – espresse in vetture-km[271] nel Graf. 1 – che, partendo dalle circa 50.000 del 1908, raggiunsero già nell'anno successivo, con l'esercizio di due sole linee, la cifra di 150.000, registrando quindi una variazione percentuale positiva del 200%. Se si esclude la leggera flessione del 1911, inoltre, in questo primo settennio di attività si ebbe un continuo incremento delle percorrenze fino ad arrivare alle 458.000 vetture-km del 1914, con una crescita dal primo anno di esercizio di circa l'800%. Per quanto riguarda il traffico sulle singole linee i dati scarseggiano, ma relativamente alle tre linee in concessione all'Amministrazione provinciale e appaltate a Laviosa – la Piacenza-Bobbio, la Lugagnano-Bardi e la Carpaneto-Castellana – sono ri-

[270] *Ibidem*, p. 15.

[271] L'unità di misura delle vetture-chilometro o autobus-chilometro, espressa di sovente nella forma abbreviata "vett-km" o "bus-km", considera la somma dei chilometri percorsi da ogni vettura durante l'esercizio e costituisce naturalmente uno dei più importanti indicatori dell'attività di un'impresa di autoservizi. Occorre in ogni modo considerare che tale unità di misura non si riferisce al numero di chilometri sui quali si è effettivamente esplicato il servizio, ma contempla anche i chilometri percorsi a vuoto, per esempio per raggiungere le diverse località da cui inizia il servizio. Sebbene quindi in linea di massima un'espansione del numero di vett-km indichi tendenzialmente una crescita dell'attività dell'impresa, essa non dice nulla sull'effettiva efficienza economica del servizio. Per ottenere un indicatore più preciso in merito, occorre relazionare le vetture-km con altri dati come il numero di viaggiatori trasportati o i viaggiatori-km, o ancora con gli introiti dell'esercizio, ecc.

maste importanti notizie relative alle vetture-km, al numero di viaggiatori trasportati e ai prodotti derivati dal trasporto di bagagli, di collettame e di pacchi agricoli. Come si evince dalla Tab. 13, tutti i valori riportati, tolto un lieve calo nel triennio sulla Lugagnano-Bardi, segnano una crescita discreta sia sulla Carpaneto-Castellana sia sulla Piacenza-Bobbio. Gli aumenti percentuali più massicci da un anno all'altro si riscontrarono tuttavia dal 1913 al 1914 quando, se la Lugagnano-Bardi – linea che non fu mai fra le più redditizie – perse l'1,6% di vetture-km e poco meno dell'1% dei viaggiatori, la Piacenza-Bobbio guadagnò rispettivamente l'8,6 e il 14%, mentre la Carpaneto-Castellana registrò una crescita rispettiva del 10,3 e del 24%, segno che su questi itinerari la domanda di trasporto venne, oltre che soddisfatta, anche in una certa misura stimolata dall'introduzione dei servizi automobilistici. Ciò che più conta tuttavia, oltre all'aumento assoluto del numero di viaggiatori, che testimonia senza dubbio una progressiva accessibilità agli autoservizi (riservata comunque, come si vedrà meglio in seguito, a un fetta ancora molto limitata della popolazione), è l'incremento di efficienza – dovuto con ogni probabilità alla maggiore esperienza di Laviosa nella gestione dei servizi – che si ebbe contestualmente su tutte e tre le linee.

Tab. 13. Impresa Laviosa. Dati relativi agli esercizi 1912, 1913, 1914.

		Piacenza-Bobbio (46 km)	**Lugagnano-Bardi (36 km)**	**Carpaneto-Castellana (18 km)**
	vetture-km	81.846,7	52.608	22.572,2
1912	viaggiatori (n)	17.571	10.995	10.449
	proventi bagagli* (£)	800	1.900	1.200
	vetture-km	85.690,7	52.469,6	22.548,7
1913	viaggiatori (n)	18.973	13.363	9.766
	proventi bagagli* (£)	1.625,6	2.589,2	443,9
	vetture-km	93.056,4	51.634,3	24.869,5
1914	viaggiatori (n)	21.633	13.237	12.107
	proventi bagagli* (£)	56.653,7	34.923,6	10.958

* Sotto la voce bagagli rientrano anche il collettame e i pacchi agricoli.

Fonti: nostra elaborazione da Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Relazione semestrale sull'andamento agricolo, commerciale e industriale e sul prezzo delle merci in Provincia di Piacenza, luglio-dicembre 1912*, cit., p. 52; Id., *Relazione sull'andamento agricolo, industriale e commerciale in Provincia di Piacenza. Anno 1913*, Piacenza, Tip. A. Del Maino, 1914, p. 94; Id., *Relazione sull'andamento agricolo, industriale e commerciale in Provincia di Piacenza. Anno 1914*, Piacenza, Tip. A. Del Maino, 1915, p. 85.

Tab. 14. Impresa Laviosa. Indicatori di efficienza del servizio per gli esercizi 1912, 1913, 1914.

linee	vett-km/viaggiatori			vett-km/proventi bagagli		
	1912	1913	1914	1912	1913	1914
Piacenza-Bobbio	4,66	4,52	4,30	102,31	52,71	1,64
Lugagnano-Bardi	4,78	3,93	3,90	27,69	20,26	1,48
Carpaneto-Castellana	2,16	2,31	2,05	18,81	50,80	2,27

Fonte: nostra elaborazione da Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Relazione semestrale sull'andamento agricolo, commerciale e industriale e sul prezzo delle merci in Provincia di Piacenza, luglio-dicembre 1912*, cit., p. 52; Id., *Relazione sull'andamento agricolo, industriale e commerciale in Provincia di Piacenza. Anno 1913*, cit., p. 94; Id., *Relazione sull'andamento agricolo, industriale e commerciale in Provincia di Piacenza. Anno 1914*, cit., p. 85.

Dando uno sguardo alla Tab. 14 risulta chiaro come all'aumentare dell'offerta (misurata in questo caso dalle vetture-km, benché sarebbe più precisa l'unità di misura dei posti-km, di cui però non si dispone) si verifichi un incremento maggiore della domanda soddisfatta, corrispondente al numero di viaggiatori trasportati in un anno. Quanto ai tempi di percorrenza e alla velocità commerciale[272], le prime guide turistiche dell'Italia curate da Luigi Bertarelli per il Touring Club Italiano costituiscono fonti preziose e ricche di dati. Dalla Tab. 15 emerge con evidenza quanto la tortuosità e le pendenze delle strade – che secondo Bertarelli nelle valli dell'Appennino piacentino-ligure erano "in generale buone, ben tracciate, sufficientemente larghe, con curve frequenti, ma di raggio abbastanza ampio e pendenze lunghe, spesso vive, ma sempre non eccessive"[273] – incidessero sulla velocità commerciale che, se sulle linee di pianura si aggirava attorno alla buona media di 24-25 km/h, su quelle di montagna come la Bobbio-Genova e la Lugagnano-Bardi crollava attorno ai 13-14 km/h. Tortuosità e pendenza – oltre alla qualità del rivestimento stradale – incidevano pure, com'è intuitivo, sui costi sostenuti dall'impresa e conseguentemente sulla tariffa chilometrica, più alta sulle strade di montagna, intorno ai

[272] La velocità, ovviamente uno dei requisiti fondamentali dei servizi di trasporto, in economia dei trasporti è soggetta a varie definizioni. La velocità commerciale (detta anche velocità utile di viaggio) è data dal rapporto fra la distanza che intercorre tra l'origine e la destinazione del viaggio (s) e il tempo effettivamente impiegato per percorrerla (t): V= s/t. La velocità commerciale si distingue dalla velocità media di marcia (o di regime, o ancora velocità fondamentale media) in quanto quest'ultima è rappresentata sempre dallo stesso rapporto – distanza percorsa e tempo impiegato per percorrerla – dal quale però vengono detratti i tempi di avviamento, di fermata, di sosta e di rallentamento (P.L. Spaggiari, *Storia, politica ed economia dei trasporti*, cit., p. 112).

[273] L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. II, *Liguria*…, cit., p. 19. Sui giudizi che Beratrelli esprime intorno alle strade dell'Appennino piacentino occorre considerare come essi siano relativi all'epoca in cui la guida fu redatta, epoca in cui lo stato della rete stradale di tutta Italia – e particolarmente, come sappiamo, delle zone montuose – versava in pessime condizioni.

10 centesimi al chilometro, rispetto a quelle pianeggianti, la cui tariffa era di 8 centesimi al chilometro (cfr. Tab. 16).

Tab. 15. Impresa Laviosa. Tempi di percorrenza, velocità commerciale, numero di corse e tariffe di alcune autolinee.

anno	linea	km	durata (h)	velocità comm. (km/h)	coppie corse giornaliere (n)	tariffa (£)
1914	Codogno-Piacenza	14,825	0 40′	24,7	3	1,2
	Codogno-Castiglione-Crema	25	1 0′	25,0		2
1916	Piacenza-Codogno-Crema	39,825	2 0′	19,9	3	3,2
	Piacenza-Bobbio	45,3	2 0′	22,7	3	4,5
	Bobbio-Genova	95,9	7 0′	13,7	2/3	8,9
	Lugagnano-Bardi	36	2 30′	14,4	2	4

Fonti: nostra elaborazione da L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino*, Milano, TCI, 1914, p. 620; L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. II, *Liguria, Toscana settentrionale, Emilia*, Milano, TCI, 1916, pp. 20 e 32.

Se dunque in quest'area, per dirla con Bertarelli, "la penetrazione dei servizi pubblici d'auto [era] grandissima ed [aveva] democratizzato il magnifico mezzo di trasporto"[274], resta ora da capire quale fosse l'andamento delle altre imprese considerate nel nostro studio nelle rispettive aree di influenza. La disomogeneità dei dati disponibili, derivata a sua volta dal diverso materiale reperito nei rispettivi archivi, consente purtroppo soltanto parzialmente di istituire comparazioni valide sotto il profilo storico.

Tab. 16. Impresa Laviosa. Tariffe chilometriche su alcune autolinee.

linea	km	tariffa (£)	£/km
Codogno-Piacenza	14,8	1,2	0,08
Codogno-Castiglione-Crema	25	2	0,08
Piacenza-Codogno-Crema	39,8	3,2	0,08
Piacenza-Bobbio	45,3	4,5	0,10
Bobbio-Genova	95,9	8,9	0,09
Lugagnano-Bardi	36	4	0,11

Fonti: nostra elaborazione da L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino*, cit., p. 620; L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. II, *Liguria, Toscana settentrionale, Emilia*, cit., pp. 20 e 32.

[274] L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. II, *Liguria*…, cit., p. 19.

Tab. 17. Andamento del "conto perdite e profitti" dei bilanci SITA (1913-1918).

Anno	Utile netto/perdita esercizio*	Var. %
1913	-29.032,93	
1914	-27.772,57	4,3
1915	-71.900,32	-158,9
1916	-38.687,57	46,2
1917	-23.925,08	38,2
1918	25.441,21	206,3

*Gli utili netti (o le perdite) della SITA sono – e saranno nelle prossime tabelle – relativi esclusivamente all'esercizio dell'anno a cui si riferiscono. Al fine di valutare l'andamento relativo ai singoli anni, non si considerano perdite o utili accumulati negli esercizi precedenti e riportati in bilancio in quelli successivi.
Fonte: ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, anni relativi.

La SITA l'avevamo lasciata con l'assunzione sperimentale delle prime tre linee, tra la primavera e l'autunno del 1913, in Piemonte, Toscana e Basilicata, linee ereditate dalla precedente gestione FIAT e che erano state assunte in servizio da una società dedicata al fine di sondare le possibilità di crescita del settore. Sebbene dal punto di vista del profitto i risultati economici dell'impresa non fossero dei più brillanti – ma come vedremo è questa una caratteristica che potremmo dire comune a tutto il settore, soprattutto in questo primo periodo – avendo chiuso i bilanci dei primi cinque esercizi sempre in perdita (Tab. 17), pure la prudente ma determinata strategia di espansione condotta da Cesare Cappa e dai suoi collaboratori era proseguita costantemente nei primi anni di vita. Il capitale sociale, che come si ricorderà era stato fissato il primo anno nella prudenziale cifra di 50.000 lire, di poco discosta dalle 45.000 lire del capitale della piccola SACSA, venne innalzato già durante l'assemblea dei soci del maggio del 1913 a 150.000 lire, portandolo poi a 300.000 nel 1915 e a 500.000 nel 1917[275], manovra questa necessaria per seguire la costante espansione degli affari dell'azienda e quindi del valore delle sue infrastrutture fisse (garage, officine, sedi) e mobili (veicoli). La crescita del numero delle linee gestite dalla società torinese tuttavia fu inizialmente piuttosto lenta e se nel 1914, come abbiamo visto, Laviosa amministrava già una rete di tredici linee per un totale di quasi 500 chilometri, la SITA ne aveva ancora nello stesso anno soltanto tre, più lunghe in media di quelle di Laviosa, ma che misuravano in totale poco più di 100 chilometri. Di queste, la più onerosa nella gestione si dimostrò essere fin da subito la più settentrionale,

[275] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale straordinaria 20 maggio 1913, Assemblea generale straordinaria 25 marzo 1915, Assemblea generale ordinaria e straordinaria 30 marzo 1917.

ossia la Ivrea-Brusasco, che secondo Cesare Cappa era stata impostata con un eccesso di corse giornaliere rispetto all'esiguo traffico che si era potuto inizialmente soddisfare su questa lunga linea piemontese e rispetto ai magri sussidi concessi inizialmente dallo stato e dai comuni interessati[276], tanto che l'amministratore delegato aveva avviato "delle trattative colle Autorità competenti per ottenere una revisione del disciplinare di concessione di questa linea in modo da poter migliorare sensibilmente le attuali condizioni di esercizio"[277]. E in questo piccolo esempio emerge chiaramente una delle maggiori difficoltà e rigidità gestionali a cui erano sottoposti i concessionari di autolinee in quegli anni e a cui in parte sono sottoposti tutt'ora, insieme a tutti i gestori di servizi pubblici svolti in concessione: alle oscillazioni della domanda un'impresa fornitrice di servizi in concessione non può, per ovvie ragioni, reagire nei tempi e con i margini di manovra consentiti invece al privato che opera liberamente sul mercato. Non è libera la scelta del prezzo del servizio e non lo è nemmeno la consistenza della produzione, produzione che peraltro non può in nessun modo essere accantonata dal momento che l'atto produttivo e il consumo non possono che essere simultanei. Per queste ragioni, come si vedrà meglio in seguito, la dirigenza di un'impresa di autolinee può solo tentare di agire d'anticipo, intuendo i cambiamenti del mercato e avviando prontamente tutte le pratiche che le consentano di porsi al riparo dai periodi di crisi e nel caso in cui per diverse ragioni non riesca o non possa muoversi per tempo, sarà costretta a subire più a lungo degli altri gli effetti dei suddetti cambiamenti[278]. Fra le cause della prima passività di bilancio dell'azienda (Tab. 17), il collegio sindacale annoverò naturalmente le "notevoli spese di impianto" che, sebbene inferiori a quelle di una linea ferroviaria, erano considerevoli soprattutto nella fase di avviamento, quando oltre al materiale mobile era necessario procurarsi i garage, le officine con i loro attrezzi e gli uffici necessari allo svolgimento del servizio. Ciò che però desta la maggiore attenzione è il fatto che non la concorrenza fer-

[276] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 28 marzo 1914.
[277] *Ibidem*. Purtroppo non è possibile risalire al numero effettivo di corse giornaliere effettuate sulla linea Ivrea-Brusasco in questi anni. Sappiamo però che i 48 km del percorso dichiarati dalla *Guida d'Italia* del Touring Club Italiano erano effettuati in 3 ore e 15 minuti e offerti alla tariffa di 3,90 lire complessive per la corsa di andata, per un prezzo chilometrico quindi di 0,08 lire al km e una velocità commerciale di 14,8 km/h, ciò che sostanzialmente rispecchia e conferma i dati già prodotti intorno alle linee di Alberto Laviosa (L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino*, cit., p. 170).
[278] Si consideri che ancora nel marzo del 1915 la società attendeva che il ministero dei lavori pubblici autorizzasse una riduzione del numero delle corse sulla Ivrea-Brusasco e un aumento dei sussidi per la stessa tratta (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 25 marzo 1915).

roviaria o tramviaria era chiamata in causa per giustificare le difficoltà di avviamento dei servizi, bensì "la concorrenza ippica che ebbe a contendere palmo a palmo il terreno"[279]. Non sono state reperite altre fonti, comprese le riviste di settore, che denuncino in modo così chiaro difficoltà per i gestori di autoservizi di fronte alla concorrenza degli antichi ma persistenti servizi a trazione animale, né il consiglio di amministrazione della SITA fece mai più menzione di problemi analoghi in seguito. Ciò non toglie che in questo frangente, in cui con estrema gradualità i servizi automobilistici stavano penetrando all'interno di un contesto da millenni dominato dalla trazione animale nelle sue molteplici forme, il passaggio dalla diligenza ippotrainata all'autobus non dovette essere immediato né scontato. Un confronto tariffario dei due servizi è purtroppo difficile da attuare in modo sistematico, in quanto assai poche tracce restano dei servizi di trasporto pubblico a trazione animale soprattutto sulle tratte extraurbane dell'epoca (il servizio urbano era più diffuso e pubblicizzato, ma ci porterebbe lontano dagli obiettivi di questo studio), servizi che con ogni probabilità erano offerti da un numero ben più alto di soggetti rispetto ai pochi autorizzati alla gestione delle cosiddette "vetture postali"[280]. Da una guida turistica del Touring Club Italiano del 1916 si evince per esempio che il percorso di 13,5 km fra i paesi di Zavattarello e Varzi sull'appennino ligure-emiliano – dove ancora non erano giunti i servizi automobilistici –, era servito con una corsa al giorno di una vettura postale ed effettuato in due ore al prezzo di una lira. La velocità commerciale era quindi di 8,8 km/h e la tariffa chilometrica di 0,07 lire al km[281]. Considerando che la velocità commerciale dei servizi automobilistici della zona (quelli di Laviosa) andava come abbiamo visto da un minimo di 13,7 a un massimo di 25 km/h (Tab. 13) e che i prezzi al chilometro erano solo leggermente superiori per le linee caratterizzate da maggiori pendenze oscillando tra un minimo di 0,08 a un massimo di 0,11 lire al km (Tab. 14), pare evidente che sotto il profilo della convenienza – così com'è intesa all'inizio del XXI secolo –, i servizi automobilistici apparivano più appetibili e quindi effettivamente concorrenziali nei confronti delle antiche diligenze postali. Non dobbiamo però dimenticare

[279] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 28 marzo 1914.
[280] Si consideri che spesso il noleggio di cavalli e dei relativi carri e carrozze avveniva attraverso trattative private e non esisteva un tariffario ufficiale, tranne, per quanto riguarda il territorio extraurbano, nei casi delle diligenze che effettuavano il servizio postale. Nella *Guida d'Italia* del Touring Club, per esempio, per quanto riguarda gli spostamenti nei dintorni di S. Vincent, in Val d'Aosta, si leggeva questo significativo suggerimento: "NOLEGGIO VETT.: Non esiste tariffa, Patti chiari coi vetturini" (L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino*, cit., p. 176).
[281] L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. II, *Liguria, Toscana settentrionale, Emilia*, cit., p. 27.

che le vecchie tecnologie, appena prima di essere scalzate, da un lato tendono a migliorarsi tecnicamente e, in questo caso, forse, anche nella qualità del servizio, in modo da resistere alla concorrenza delle nuove, e dall'altro continuano – indipendentemente dalle proprie caratteristiche tecniche ed economiche – a esercitare per un certo periodo un potere di attrazione nei confronti degli utenti, che per una sorta di "effetto inerziale" continuano ad affidarsi alla tecnologia più nota e sperimentata piuttosto che avvalersi dei vantaggi di quella più recente ma meno familiare e spesso, almeno nelle fasi iniziali, più cara[282]. Nel caso specifico, se fosse esistito – ma non risulta dalla fonte consultata – un servizio automobilistico in concorrenza con quello a cavalli fra i due paesi di Varzi e Zavattarello e se avesse effettuato il percorso alla velocità commerciale più bassa, avrebbe impiegato poco meno di un'ora (59 minuti) a svolgere il servizio a un prezzo che sarebbe stato al massimo di 1,48 lire[283]: la metà del tempo con un rincaro del 50% circa. Ecco che se proviamo a immaginare l'utente medio dei servizi di trasporto pubblico delle zone rurali dell'Italia dei primi del Novecento, una figura su cui non abbiamo notizie certe, ma che si può ipotizzare appartenesse a un ceto medio o medio-basso, che si spostava prevalentemente o per fini escursionistici o per scambiare beni e informazioni nei locali mercati agricoli, non appare improbabile che un siffatto genere di utente potesse preferire l'antica vettura postale alla moderna automobile. Tanto più che l'automobile era sì un oggetto nuovo e innovativo, ma come abbiamo visto incredibilmente rumoroso, veloce e quindi pericoloso sulle tortuose strade dell'Italia rurale e, ultimo ma non meno importante, poteva dimostrarsi anche decisamente più inaffidabile di un cavallo. Il 13 febbraio del 1910 per esempio, mentre il consiglio di amministrazione della SACSA era riunito a discutere del danno – di cui si è detto sopra – subìto dal motore di uno dei due autobus disponibili per il servizio, sulle cause e sui possibili rimedi, giunse notizia "dal meccanico che la vettura in Garage motore SPA per la neve caduta circa 15 centimetri non [poteva] partire perché le ruote anche in piano non [aderivano] al terreno ma [giravano] su se stesse"[284]. Erano bastati quindi soltanto quindici centimetri di neve per

[282] Il caso più noto nella storia della tecnologia dei trasporti è quello delle locomotive a vapore che, in virtù della concorrenza dei nuovi sistemi elettrici e con motore a combustione interna, conobbero nel corso degli anni Venti e Trenta del Novecento un periodo di intense migliorie tecniche che condussero in Italia alla realizzazione dei gruppi 740 e 685, oltre alle velocissime – circa 150 km/h la velocità massima – 691, che verso la fine degli anni Trenta vennero addirittura carenate per tentare di ottenere velocità commerciali ancora superiori (S. Maggi, *Le ferrovie*, cit., pp. 178-180).

[283] I valori considerati sono quelli delle autolinee di Laviosa: il minimo di velocità commerciale di 13,7 km/h e il massimo tariffario di 0,11 lire al km.

[284] ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 10 febbraio 1910.

ostacolare lo svolgimento dell'innovativo servizio automobilistico fra Cupramontana e la stazione ferroviaria di Castelplanio e per mettere in crisi il consiglio di amministrazione della pionieristica società. Così infatti prosegue il verbale della seduta:

> Si sospende per un momento l'Adunanza per recarsi sul posto e per vedere il da farsi. L'Adunanza viene ripresa dopo pochi minuti e gli intervenuti in considerazione della ristrettezza di tempo e dell'impossibilità di compiere al momento il servizio con l'automobile, stabiliscono: 1°. di provvedere immediatamente al servizio con una vettura a cavalli chiamando per tale bisogna il vetturale Rossi Pietro 2°. di chiedere alla fabbrica SPA ragione dell'inconveniente e istruzioni in proposito 3°. di scrivere alla Società Valle del Savio per domandare come si contenga relativamente al servizio postale in casi simili a quello oggi verificatosi[285].

Insomma l'intero consiglio d'amministrazione, evidentemente colto di sorpresa e totalmente impreparato a un tale evento, dovette "recarsi sul posto" e constatare di persona che un sottile strato di neve – tutt'altro che rara in quella stagione a quelle altitudini (circa 500 metri sul livello del mare) – aveva posto la società nell'impossibilità di svolgere il regolare servizio a cui era tenuta attraverso il disciplinare di concessione. Sebbene comunque il disciplinare prevedesse che l'interruzione dovuta a "cause di forza maggiore" non fosse sanzionabile in alcun modo[286], pure i dirigenti della SACSA decisero di non rinunciare al servizio e non poterono quindi trovare altra soluzione se non quella di affidarsi all'unico altro mezzo di trasporto disponibile nelle vicinanze: la "vettura a cavalli" di tale Pietro Rossi, lo stesso vetturale a cui avevano da poco sottratto il servizio postale intestandolo alla società[287]. Pietro Rossi, dal canto suo, che si era visto da poco spodestato del suo monopolio del trasporto pubblico nella zona di Cupramontana, approfittò della posizione di forza per spuntare condizioni relativamente vantaggiose anche per i mesi a venire e, convocato nelle stesse ore nelle stanze dove si radunava il consiglio di amministrazione della SACSA, ottenne la stipulazione di un contratto triennale per il *servizio sostitutivo* nel caso di "impossibilità di transito delle automobili", caso che la società previde essere potenzialmente frequente nel futuro prossimo[288]. Ma questo non è l'unico

---

285 *Ibidem*.
286 R.D. 29 luglio 1909, n. 710, art. 50.
287 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 25 settembre 1909.
288 "Il Rossi subito chiamato dice che si assoggetta al servizio a cavalli purché gli si mantengano le condizioni propostegli da molto tempo ma mai definitivamente fissate. La commissione dopo ampia discussione e prevedendo d'altronde molti casi analoghi all'odierno decide di addivenire col Rossi ad un contratto nel quale gli si faccia obbligo di prestare per conto della società tutti quei servizi a caval-

caso documentato di sostituzione, seppur momentanea, della forza meccanica con quella muscolare in un frangente in cui le due forme di energia sembravano mescolarsi prima di stabilire la definitiva nuova gerarchia tecnologica. Sebbene diverso dal caso appena citato, in una imprecisata località dell'Italia meridionale, i redattori dell' "Auto industriale" segnalarono un episodio che così descrissero, ricostruendo coloritamente un potenziale dialogo fra due utenti di un servizio automobilistico extraurbano che si accingevano a raggiungere la stazione di partenza dell'omnibus:

> È uno degli ultimi di gennaio, una splendida giornata invernale rallegrata dal bel sole meridionale; è prossima l'ora della partenza dell'automobile. Alcuni viaggiatori si affrettano per non perdere la corsa, avendo gran premura di arrivare subito al capoluogo del circondario, che dista una quarantina di chilometri dalla loro residenza.
>
> - Una gran bella cosa il progresso. Se non vi fosse l'automobile ma l'antica, lenta, noiosa diligenza postale, come faremmo?
> - Pensare che prima dovevamo impiegare 7 ore, mentre ora con meno di due ore e mezza ce la caviamo. Bisogna davvero esser grati all'Impresa.
> - *Time is money*, mio caro. Ma affrettiamoci, mancano pochi minuti alla partenza.
>
> E i due buoni amici arrivano in piazza. Quale sorpresa, niente automobile, niente chauffeur; in loro vece delle semplici carrozze coi relativi ronzini[289].

I due giovani immaginari commercianti o uomini d'affari ("time is money") – ceto che evidentemente usava frequentare i primi servizi automobilistici – si trovarono quindi insieme agli altri passeggeri a dover viaggiare nuovamente con la vecchia diligenza. Questa volta però la ragione era duplice: da un lato il fallimento tecnico delle automobili della società in questione, dall'altro la rigidità normativa e un intervento forse troppo zelante degli organi ministeriali: a giudicare dalla ricostruzione che ne fece la redazione dell'auto industriale, infatti, l'impresa in questione aveva rimediato alla momentanea mancanza dei propri autobus, in avaria, prendendone a noleggio uno da una vicina società di auto-

---

li, quando questi fossero imposti dalla impossibilità di transito delle automobili, oppure quando fossero ritenuti opportuni dal consiglio di amministrazione calcolando ogni corsa a due cavalli lire venti e lire dodici la corsa a un cavallo sino al raggiungimento di un importo annuo complessivo di lire 500 pagabili in rate mensili e per la durata di anni 3. Raggiunta tal somma la società si riterrà libera di prendere qualunque decisione in proposito, ma il Rossi non potrà mai rifiutarsi a delle ulteriori chiamate alle stesse condizioni di pagamento. A favore del Rossi andranno i proventi del trasporto viaggiatori" (ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 10 febbraio 1910).

[289] *Provvedimento idiota o stupida rappresaglia?*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 1, gennaio 1912, p. 1.

linee, ma l'Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili era intervenuto elevando una "contravvenzione contro le due Società per essersi l'una prestata la vettura, l'altra per averla ceduta", inducendo così a sostituire momentaneamente il servizio con le vetture a trazione animale[290]. La contravvenzione venne poi modificata in seguito alle rimostranze dei titolari delle rispettive imprese, non inficiando però nella sostanza l'importanza simbolica di questo episodio – ma al contrario dandone ulteriore conferma[291] – che aiuta a mettere in luce tutti gli aspetti della arretratezza tecnica e normativa, e quindi dell'inefficienza delle istituzioni, della farraginosità e ambiguità che caratterizzano spesso le fasi iniziali di un nuovo paradigma tecnologico e che indubbiamente segnarono la nascita del paradigma automobilistico.

Tornando alla SITA, nonostante le difficoltà inizialmente attribuite principalmente ai costi di impianto, negli anni successivi, come dimostra la Tab. 17, non si verificarono segni di ripresa fino all'esercizio del 1918. I progetti di crescita nel frattempo però non furono abbandonati e all'assemblea dei soci del marzo del 1915, in cui si propose un aumento del capitale sociale, venne chiaramente dichiarata la strategia che si intendeva attuare nel breve e medio termine, e che consisteva sostanzialmente in un progressivo allargamento del primo nucleo di linee toscane in modo tale da formare, almeno inizialmente, una rete centralizzata con Firenze come nodo e sede principale. Così descriveva Cesare Cappa il piano di espansione in Toscana:

> Come ricorderete le linee che abbiamo in esercizio non erano state chieste in concessione dalla nostra società, ma ci siamo sostituiti alla Fiat nell'assunzione di esse. È sempre stato nostro convincimento che nostro dovere fosse quello di studiare l'assunzione di nuove linee nelle regioni ove gli autoservizi, mancando ferrovie e tramvie, debbono dare i migliori risultati. Siamo lieti di annunciare che, seguendo questi criteri […] abbiamo assunte alcune importanti linee in Toscana, facendo le pratiche opportune, perché diverse altre concessioni della stessa regione ci vengano assicurate.
>
> Queste linee, che allacciano le quattro provincie di Siena, Firenze, Pisa e Grosseto toccano città come Firenze, Siena, Volterra, S. Gimignano, di grande importanza sia abitativa

290 *Ibidem*, pp. 1-2.

291 In seguito alle proteste contro il provvedimento dell'ispettorato, "il *curioso* divieto imposto dall'Ispettore dello Ufficio Speciale venne subito ritirato, rimanendo la contravvenzione elevata a danno delle due Imprese, solo perché si sarebbe omesso di avvertire, *qualche giorno prima*, l'Ufficio che il servizio automobilistico si sarebbe effettuato con una vettura che apparteneva ad altra Impresa, ed inoltre perché lo *chauffeur*, conducente la vettura noleggiata, non era autorizzato a percorrere l'altra linea" (*Il trionfo del buon senso*, in "L'Auto industriale", a. II, n. 2, febbraio 1912, pp. 24-25).

> sia commerciale. Anche i centri minori che verrebbero serviti dai nostri servizi automobilistici sono rimarchevoli per le industrie minerarie, per gli scambi agricoli e commerciali, e come stazioni climatiche e di cura.
>
> L'impianto di dette linee avverrebbe gradualmente e sarebbe sistemato in modo da avere un garage centrale con officina. Le spese generali verrebbero così ripartite fra le diverse linee, e la sorveglianza di una direzione unica sarebbe più efficace. La maggior parte di queste concessioni è stata da noi richiesta, ma alcune altre non meno importanti a noi indispensabili per integrare la rete si dovettero rilevare da terzi.
>
> Per l'espletamento di questo programma occorreranno altri trenta omnibus, e sarà inoltre indispensabile fornire al ministro dei lavori pubblici la prova della nostra capacità finanziaria[292].

Al fine di perseguire queste direzioni di crescita e per far fronte alle parimenti crescenti esigenze finanziarie, dunque, si chiese e si ottenne l'aumento del capitale sociale a 300.000 lire[293]. Espandersi nelle zone meno servite dalle ferrovie (ma come abbiamo notato precedentemente in certi casi ad esse parallele e distanti solo qualche manciata di chilometri) perché in quelle meglio che in altre i servizi automobilistici avrebbero dato luogo a buoni risultati di traffico e quindi economici e farlo già guardando alle opportunità di sviluppo date dalle specifiche caratteristiche dell'economia locale era evidentemente, per il consiglio di amministrazione, la ricetta vincente per consolidare gli affari della società. Il fine di servire, oltre alla mobilità degli uomini stimolata dalle attività di estrazione mineraria, da quelle agricole e commerciali, anche i primi flussi turistici o escursionistici volti alla frequentazione delle "stazioni climatiche e di cura", flussi che col passare degli anni erano destinati ad assumere una peso sempre crescente nella composizione del traffico delle autolinee, era peraltro già chiaro agli amministratori della SITA[294]. Non solo le zone di espansione, come appare dal brano appena citato, ma anche

---

[292] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 25 marzo 1915.

[293] L'aumento del capitale sociale venne ratificato dal consiglio d'amministrazione dell'azionista di maggioranza assoluta, la Fiat: "Riferisce […] il Prof. Broglia che del capitale originario di L. 150.000 ben L. 149.400 vennero sottoscritte dalla Fiat e che per conseguenza, esercitando la Fiat il diritto di opzione sull'aumento di capitale, essa potrà sottoscrivere L. 149.400 dell'aumento deliberato" (Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat. Verbali dei Consigli di Amministrazione 1899-1915*, Vol. II, Milano, Franco Angeli, 1987, p. 353). E così venne deliberato: la Fiat era e restava l'unico azionista di fatto dell'impresa di servizi automobilistici, possedendo il 99,6% del capitale azionario.

[294] Anche Laviosa, come si è visto, gestiva un'autolinea che serviva una nota località termale in provincia di Parma, la Salsomaggiore-Pellegrino-Fornovo. Sullo sviluppo del turismo termale a cavallo

la struttura della futura rete fu oggetto di attenti studi e pianificazioni per garantire una gestione efficiente dal punto di vista economico ed efficace sotto il profilo della sua organizzazione e del suo controllo, e se alcune delle linee che la società riteneva essenziali per l'edificazione della propria rete erano già in mano ad altri concessionari, si provvide ad avviare le opportune trattative al fine di rilevarle e inserirle nel proprio programma. Nulla, sostanzialmente, pareva lasciato al caso nell'amministrazione e nella pianificazione dell'attività di questa ancora piccola o media impresa, che aveva alle spalle però le competenze e la potenza finanziaria di quella che si stava già configurando in quegli anni come una delle più grandi aziende industriali del paese. Nel corso della seduta del 6 luglio del 1914 Giovanni Agnelli riferì al consiglio d'amministrazione della Fiat che la SITA stava "trattando" – non è chiaro se col ministero dei lavori pubblici o con società che ne erano già in possesso – per ottenere alcune nuove concessioni di linee automobilistiche, e nella fattispecie la Pontassieve-S. Piero in Bagno, di 87,3 km, che avrebbe aperto la strada della conquista di una regione per ora non toccata dalla SITA, la Romagna, la Colle Val d'Elsa-Massa Marittima (70 km), la Pontedera-Massa Marittima (101 km) e la Siena-S. Gimignano (37 km)[295]. I consiglieri ne presero atto e, a conferma di quanto abbiamo già rilevato, ossia di una strategia di espansione prudente e informata allo studio attento del settore e delle singole linee da assumere di volta in volta, si limitarono a raccomandare "vivamente di predisporre degli accurati preventivi di esercizio e di visitare bene le strade, prima di assumere degli impegni"[296]. Durante l'esercizio del 1915 vennero effettivamente aperte due nuove linee della rete toscana, la Poggibonsi-Colle Val d'Elsa-Massa Marittima, che aggiungendo 5 km alla prevista "Colle-Massa" raggiungeva quello che sarebbe diventato un importante snodo della rete, ossia il paese di Poggibonsi, che non a caso veniva posto in collegamento con San Gimignano su una nuova piccola linea di 11 km, assunta però nella prospettiva di costruire progressivamente l'importante collegamento, di valenza soprattutto turistica, tra Firenze, Poggibonsi e Volterra[297] grazie al quale, inserendo Siena con la prevista Siena-San Gimignano, si sarebbe configurato un importante triangolo di servizi fra le più famose città d'arte della Toscana. Il numero delle autolinee SITA era così giunto nel corso del terzo anno di

---

fra Otto e Novecento e nella fattispecie sul caso di Salsomaggiore si veda l'interessante M.A. Romani, *L'invenzione delle terme: il caso di Salsomaggiore (1837-1923)*, in "Il Risorgimeto", anno XLV, n.2, 1993.

295 Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat. Verbali dei Consigli di Amministrazione 1899-1915*, Vol. II, cit., p. 302.

296 *Ibidem*.

297 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 29 marzo 1916.

esercizio a cinque, con una rete che misurava adesso il doppio rispetto a quella del nucleo iniziale, ossia 200 km circa (Tab. 18). I progetti che la direzione aveva in mente, come si è visto, miravano tuttavia molto più in alto.

Tab. 18. Autolinee gestite dalla SITA nel marzo del 1915.

Autolinee	km
Ivrea-Brusasco	50
Noepoli-Valsinni	18
Siena-Greve in Chianti	42
Poggibonsi-Colle Val d'Elsa-Massa Marittima	75
Poggibonsi-San Gimignano	11
Totale	196

Fonte: ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, vari anni.

La Società Anonima Cuprense Servizi Automobilistici, diversamente da Laviosa e dalla SITA, procedeva intanto sul suo cammino a passi sensibilmente più lenti, ma non per questo meno significativi. Dal punto di vista del parco veicolare, la piccola società si era dotata inizialmente di due autobus della SPA capaci di offrire 16 posti ciascuno. Si trattava quindi di quelle macchine cha Ancillotti aveva descritto come "tipo medio", fra i due estremi del pesante da 24 posti e il pesantissimo da 40 da un lato e il leggero da 12 dall'altro[298]. Presto però gli amministratori dovettero rendersi conto dell'inadeguatezza della consistenza e della qualità di questo primo nucleo di autobus acquistati. Come abbiamo visto in effetti il numero di due unità poteva diventare pericolosamente esiguo per rispettare la regolarità del servizio: con una macchina guasta, il cui motore era stato spedito a Torino per essere riparato, e una che non riusciva nemmeno a uscire dal garage a causa della neve, era stato necessario rivolgersi al vetturino Pietro Rossi e alla sua carrozza a cavalli per assicurare la continuità delle corse. Ma non era solo una questione di numeri. Era proprio il peso dei veicoli "medi" a renderli a volte inadeguati al servizio: una vettura più leggera e dotata di gomme adatte alla stagione, per esempio, sarebbe riuscita forse a effettuare le sue corse anche con qualche centimetro di neve. E in effetti la vettura in questione, quando il 10 febbraio del 1910 il servizio rischiava di interrompersi a causa della nevicata, era già arrivata a Cupramontana da circa due mesi[299], ma per una serie di imprevisti e di ritardi nelle consegne non era ancora pronta a entrare in servizio.

[298] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 124.
[299] ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 5 dicembre 1910.

Già ai primi di novembre del 1909 effettivamente il consiglio di amministrazione aveva avvertito chiaramente l'esigenza di dotarsi di una terza automobile per integrare il parco veicoli e renderlo più adatto alle avverse condizioni meteorologiche e quindi alle relative difficoltà di manovra date dalla manutenzione del manto stradale – tutt'altro che assidua e perfetta, come sappiamo, in quel periodo –, oltre che più elastico nell'incontro con le oscillazioni della domanda[300]. Così d'altra parte consigliava anche lo stesso Ancillotti nel suo manuale, che non dobbiamo considerare soltanto dal punto di vista della funzione divulgativa – naturalmente importante – perché, trattandosi di un saggio estremamente pratico nel taglio e basato sostanzialmente sull'esperienza imprenditoriale dell'autore, costituisce allo stesso tempo una testimonianza sulla effettiva gestione di un'impresa di servizi automobilistici, che nella fattispecie era la Igino Garbini & C. di Viterbo:

> Data quindi, ad esempio, una linea lunga 50 km., e sulla quale si debba fare una corsa giornaliera di andata e ritorno, cioè 36,500 km. all'anno, potrebbero essere sufficienti due macchine; ma bisogna riflettere che un brutto giorno ambedue queste macchine possono essere immobilizzate da guasti, e perciò conviene avere, oltre le macchine che debbono alternarsi nel servizio giornaliero, qualche macchina di riserva[301].

Non solo alla scorta in sé guardava però Ancillotti, ma anche a un metodo che ricorda da vicino la più avanzata e recente manutenzione *programmata* o *preventiva*, come viene definita nel gergo del settore, che si distingue dalla manutenzione *a cascata* o *a guasto*, ossia, com'è intuitivo, dalla riparazione del danno nel momento in cui si manifesta. Proseguiva infatti il capoverso successivo:

> Una abbondante riserva permetterà di provvedere alla riparazione delle macchine in servizio appena se ne presenti la necessità, e di prevenire i guasti e i regolamenti, anticipando le revisioni e i lavori di ritocco e di rettifica, e quindi contribuirà, insieme con la scrupolo-

[300] "A causa della pessima stagione il transito delle Automobili Omnibus presenta delle difficoltà, sia in conseguenza dello slittamento che le vetture subiscono per le strade bagnate di pioggia, sia per lo sforzo dei motori per il cattivo inghiaiamento delle stesse strade e tenendo conto poi che in certi casi si è verificato il fatto di esuberanza di viaggiatori come sicuramente si verificherà l'altro di pochissimi o nessun viaggiatore, si chiede se sia il caso di provvedersi di una terza vettura leggiera che potrebbe essere acquistata d'occasione" (ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 10 novembre 1909).

[301] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 139.

sa osservanza delle regole di buona condotta e di buona manutenzione, alla lunga durata delle macchine[302].

La SACSA in ogni caso aveva per il momento da gestire una linea di 9 km complessivi e poteva quindi prevedere di percorrere, ipotizzando di effettuare una sola corsa al giorno – ciò che effettivamente all'inizio si fece, salvo prevederne una seconda in caso di ampia affluenza di traffico[303] –, circa 6.570 km all'anno in servizio ordinario. Ciò nonostante, i guasti e gli imprevisti in assenza di un'altra vettura di scorta rischiavano di paralizzare la pur piccola attività. La decisione finale per la terza automobile cadde però non su un omnibus leggero, da 10 o 12 posti, bensì su una cosiddetta *vetturetta*, come si è detto più sopra una sorta di antenata dell'utilitaria, prodotta dalla Diatto di Torino[304]. Le discussioni attorno dapprima alla opportunità di acquistare la vetturetta e in seguito su come allestirla sono particolarmente esemplificative della artigianalità della produzione automobilistica del periodo da un lato e della gestione delle piccole aziende concessionarie di autolinee dall'altro. Dopo che il presidente della società, Alfonso Umani, si era recato a Torino alla Diatto per vedere di persona la macchina, assistito da un meccanico come consulente tecnico, tornò a riferire in consiglio sostenendo che fosse in ottimo stato, che avesse "lavorato poco" e che sebbene dall'analisi dello *chassis* fatta dal meccanico fosse emerso un piccolo difetto, "un pignone leggermente avariato", le rassicurazioni e garanzie ricevute direttamente dal "Cav. Diatto" erano sufficienti per ritenere l'acquisto un buon affare[305]. La carrozzeria, che non sappiamo esattamente di che tipo fosse, ma che era certamente aperta, con solo una "cappotta" a protezione dei viaggiatori, secondo Umani, era anch'essa in ottime condizioni e addirittura "troppo di lusso per il servizio che [avrebbe dovuto] prestare l'automobile"[306]. Il consigliere Anastasio Fazi, dal canto suo, contestò che questa carrozzeria fosse adatta alla stagione invernale, e pur sostenendo che sarebbe stato meglio comprare uno chassis nuovo adibito a "piccolo omnibus" – proposta che venne scartata da subito per via dei costi eccessivi che avrebbe comportato –, chiese se in alternativa non si potesse pensare di vendere l'attuale carrozzeria e di farne costruire al suo posto un'altra chiusa, da 6 o 8 posti. Anche questa proposta però

[302] *Ibidem*.
[303] ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 5 dicembre 1909.
[304] ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 10 novembre 1909, Adunanza del 20 novembre 1909.
[305] ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 20 novembre 1909.
[306] *Ibidem*.

venne bocciata per via dei tempi di attesa, che si stimavano essere troppo lunghi rispetto alle esigenze della società[307]. Ma Fazi era un consigliere pignolo e ostinato – caratteristiche che dimostrò anche in altre occasioni – e insistette, probabilmente a ragione dal momento che l'automobile avrebbe dovuto prestar servizio proprio nei momenti in cui il clima era più rigido, perché si facessero alcuni minimi interventi migliorativi: "Far mettere almeno un tramezzo di tela con micca dietro allo chauffeur, chiudere lateralmente la cappotta, applicare posteriormente alla vettura il portabagagli spostando il porta pneumatici"[308]. Non solo però l'acquisto della Diatto incontrò l'opposizione di Fazi, ma anche le perplessità di ordine finanziario di un membro del collegio sindacale, Luigi Piccioni, il quale fece notare come la spesa, pure relativamente modesta (circa 7.000 lire), sarebbe stata tale da mettere a dura prova gli esigui fondi disponibili nelle casse della società. Ciò nonostante, Umani espresse chiaramente la sua opinione: "Il Presidente […], in considerazione che la fabbrica S.P.A. non ha ancora nessun sistema sicuro per impedire lo slittamento di vetture pesanti, crede necessaria per la Società – e ciò per economia e per impedire disastrose conseguenze – una macchina piccola con coperture antisdrucciolevoli per andare alla stazione in giorni di cattivo tempo e di ghiacci"[309]. Si deliberò quindi l'acquisto della "vetturetta" a un prezzo non superiore alle 7.000 lire, ma quando la Diatto venne consegnata, il 4 dicembre del 1909, si scoprì che in fabbrica "non era stata montata con la dovuta accuratezza" e che i cerchioni di ricambio non erano in buone condizioni[310], il che comportò un certo ritardo nell'entrata in servizio, ritardo accentuato poi dalla difficoltà a reperire i "copertoni antiderapage", che si decise infine di acquistare dalla Michelin[311]. Questo pur piccolo e limitato episodio, descritto nei verbali del consiglio di amministrazione, aiuta in qualche modo a far emergere le dinamiche gestionali di questa modesta ma relativamente organizzata società per azioni, diversa quindi dalle numerosissime imprese a gestione familiare che popolavano il settore, che pur tentando di provvedere al meglio alle varie esigenze amministrative doveva barcamenarsi all'interno di un bilancio asfittico, soprattutto se paragonato a quello di un'impresa come la SITA, talvolta accontentandosi di acquistare veicoli usati e modifi-

307 "Il Presidente risponde che difficilmente i fabbricanti di carrozzeria prenderebbero impegno per il momento e convinto che, anche in caso contrario, sarebbe impossibile avere il lavoro prima della fine d'inverno, crede conveniente accertarsi che il servizio non sia fattibile con la semplice cappotta prima di provvedervi" (*Ibidem*).
308 *Ibidem*.
309 *Ibidem*.
310 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 5 dicembre 1909.
311 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 3 gennaio 1910.

candoli artigianalmente nelle proprie officine per adattarli al servizio, avvalendosi peraltro di competenze tecniche generalmente basse ed essendo quindi più facilmente vittima non di imbrogli, ma di acquisti poco oculati e non sempre rispondenti agli standard minimi di qualità richiesti dai disciplinari di concessione, spesso molto severi[312]. Del resto per poter gestire a costi contenuti – sul lungo periodo – un servizio automobilistico, occorreva disporre non solo di personale competente (che come abbiamo visto faceva pagare la scarsa reperibilità del suo sapere), ma anche di strumenti che non erano né economici né di facile reperimento nell'Italia rurale degli anni Dieci del Novecento. Quando per esempio nel febbraio del 1911 "la vetturetta", come la Diatto veniva normalmente chiamata in consiglio di amministrazione, subì un danno importante all'apparato motore, si dovette inviare l'intero pezzo a Torino, non essendo possibile ripararlo a Cupramontana "per mancanza di Tornio"[313]. In seguito a questo episodio la società decise quindi di valutare alcune offerte per l'acquisto di questo importante strumento di lavoro, "necessario per i molteplici lavori che si eseguiscono"[314], inviando una volta a Torino e un'altra a Milano il meccanico Beltrame (tutti costi di viaggio che andavano a pesare sulle esili casse sociali) per valutare le offerte e decidendo infine di acquistare un "tornio a pedale" offerto dalla ditta Lugi Bellocchio di Milano alla cifra non indifferente di 1.300 lire, in cui era però compresa la spedizione fino alla stazione di Castelplanio[315]. Il "meccanico Beltrame", e insieme a lui l'intero consiglio di amministrazione, non aveva evidentemente valutato con la necessaria attenzione le caratteristiche del nuovo tornio giacché la scelta di risparmiare usando come forza motrice i muscoli delle gambe si rivelò presto inadeguata. Sul verbale del consiglio di amministrazione del 5 febbraio del 1912, infatti, si leggeva: "L'uso del tornio acquistato presenta grosse difficoltà per la mancanza di una forza motrice meccanica"[316]. Il problema in questo caso venne risolto con un'ulteriore spesa di 250 lire stanziata per l'acquisto di "un motorino elettrico con le sue trasmissioni" e preventivando una spesa di circa 100 lire annue per l'energia elettrica necessaria, energia che per la prima volta faceva ingresso nell'officina della SACSA[317]. Il grado di indipendenza della società, in questo probabilmente diversa sia dall'impresa di

312 Alcuni disciplinari prevedevano addirittura che le macchine che iniziavano a prestare servizio su una data tratta dovessero essere nuove, pena la mancata concessione della linea (G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 101).
313 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 21 febbraio 1911.
314 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 12 aprile 1911.
315 *Ibidem*.
316 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 5 febbraio 1912.
317 *Ibidem*.

Laviosa sia dalla SITA, sotto il profilo degli attrezzi d'officina e quindi dei lavori eseguibili internamente senza ricorrere a gravose spedizioni e pagamenti a terzi – che andavano a incrementare naturalmente il costo degli interventi laddove si consideri il trasporto, la manodopera, i costi di transazione e così via – tese ad aumentare nel tempo, ma rispondendo a una logica bene esemplificata dall'episodio del tornio e informata sostanzialmente al bisogno immediato. In un'altra occasione, per esempio, il consiglio di amministrazione si rese conto che non era più conveniente spedire le ruote per il loro montaggio nei pur relativamente vicini paesi di Cingoli o di Senigallia – era il gennaio del 1916 ed erano passati ormai più di sei anni dall'apertura della prima linea –, e che era giunto il momento di dotarsi di una "pressa per montaggio gomme", acquistandola alla cifra non irrisoria, ma evidentemente giudicata appropriata, di 3.700 lire da "una ditta di Gallarate"[318].

Se questi erano alcuni dei problemi gestionali affrontati nei primi anni di esercizio dalla società marchigiana, il servizio automobilistico (seppur talvolta come sappiamo gestito con la più antica tecnologia della trazione animale) proseguì con regolarità. Iniziato in fase sperimentale a fine settembre del 1909, già dai primi di ottobre si era inaugurato il servizio regolare. Le tariffe vennero così stabilite dal consiglio di amministrazione: "Lire 2 per biglietti di andata e ritorno Castelplanio. Lire una per ogni corsa di andata o di ritorno. Lire 0,85 per corsa fino a Segno-stazione e viceversa. Lire 0,60 Cupra-Scisciano e viceversa. Lire 0,60 Scisciano-Stazione e viceversa. Lire 0,25 Cupra fino a Segno e viceversa. Per i bambini inferiori ai tre anni viaggio gratuito, dai 3 ai 7 0,50"[319]. La tariffa chilometrica quindi, prendendo come esempio il viaggio fra Cupramontana e Castelplanio, con un tragitto di 9 chilometri, era di 0,11 lire al chilometro circa e seguiva l'andamento generale che abbiamo riscontrato anche nelle altre società, andamento che era dettato non solo dalla necessità di tenere le tariffe il più possibile basse per rendere appetibile il servizio a una popolazione a esso non avvezza, ma anche dalle direttive ministeriali imposte dai disciplinari di concessione: di fatto, come vedremo, non si riscontrarono mai, nell'intero periodo considerato, significative differenze tariffarie fra le varie autolinee nelle varie zone d'Italia. Per i bagagli invece venne decisa la seguente tariffa: "Colli fino a 10 chili accompagnati sono gratuiti, non accompagnati 0,20. Da 10 a 25 kg 0,30, da 25 a 40 0,40, da 40 a 50 0,50, sempre però che non presentino eccessività di volume. La stes-

318 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 2, Adunanza del 20 gennaio 1916..
319 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 25 settembre 1909.

sa tariffa sarà adottata per i pacchi agricoli. Qualora ci fossero dei pesi superiori ai 50 kg il prezzo di trasporto sarà stabilito dal conduttore quando questi avesse la possibilità di caricarli"[320]. Benché come si vedrà i bagagli e i cosiddetti *pacchi agricoli*, definiti da Ancillotti come quei "pacchi contenenti prodotti dei campi o della pastorizia o strumenti da lavoro campestre"[321], avessero un'importanza fondamentale nel definire la qualità dei servizi automobilistici fino al secondo dopoguerra e diremmo fino agli anni del boom economico inclusi, pure essi non influenzarono mai se non in misura molto marginale i risultati economici delle aziende concessionarie di autolinee, che si reggevano invece principalmente sul *core busines*s del trasporto viaggiatori. Nei bilanci consuntivi presentati alle assemblee dei soci delle imprese di cui abbiamo potuto consultare gli archivi molto raramente si trova scorporata la voce dell'introito determinato dal traffico dei bagagli. Alla SACSA per esempio, nel 1911, su un totale dei "proventi sul traffico" di 9.144,25 lire, il contributo dei bagagli fu di sole 283 lire, quindi poco più del 3%[322], e considerando che quella linea serviva principalmente a collegare un paese di collina con la vicina stazione ferroviaria e quindi a consentire al viaggiatore di intraprendere viaggi medio-lunghi, il traffico dei bagagli non doveva essere dei più bassi. D'altra parte i colli fino a 10 kg, se accompagnati, erano gratuiti, e 10 kg costituiscono già di per sé un bagaglio di dimensioni e peso più che sufficienti per affrontare la gran parte dei viaggi. I risultati complessivi di bilancio, come mostra la Tab. 19, furono quasi sempre passivi negli anni che vanno dalla fondazione fino al 1918, in questo assomigliando ai risultati dei bilanci della SITA, benché su proporzioni ovviamente assai diverse[323]. Come appare dal Graf. 2, tuttavia, la passività di bilancio era l'unico tratto in comune alle due imprese, in quanto gli andamenti del deficit sembravano prendere direzioni quasi contrarie. Mentre la SITA, una volta toccato il punto più basso nel 1915, tese a ridurre il proprio deficit, arrivando a chiudere nel 1918 con il primo utile dalla data della fondazione, la SACSA, partita naturalmente in perdita – come la SITA – soprattutto a causa del peso dei primi costi d'impianto, ma con cifre tutto sommato modeste, sembrò portarsi per un paio d'anni, nel 1912 e nel 1913, in una situazione di stabilità chiudendo con un leggero attivo, più

320 *Ibidem*.
321 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 158.
322 ASACSA, *Libri delle Adunanze degli Amministratori*, Reg. 1, Adunanza del 5 febbraio 1912.
323 Dei bilanci dell'impresa di Laviosa, prima della sua trasformazione in società anonima, avvenuta nel 1920, non sono rimaste tracce né all'interno dell'impresa né nell'archivio della locale Camera di commercio.

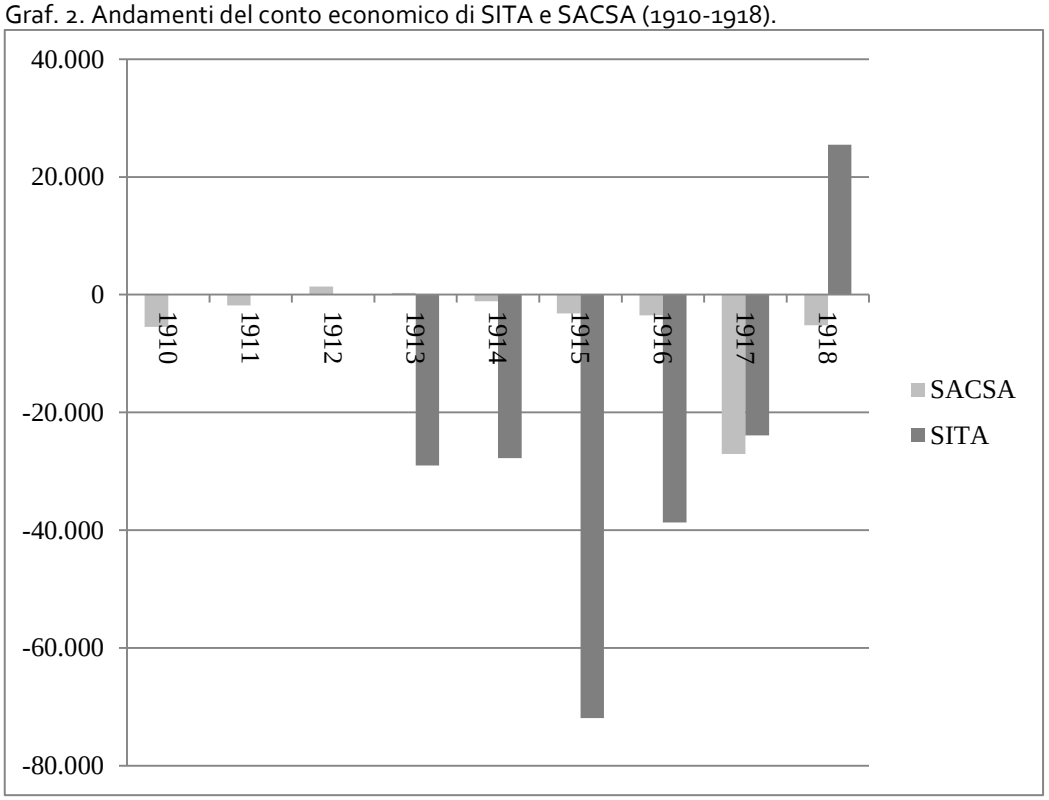
che sufficiente per un'impresa di servizi pubblici per ritenersi sana sotto il profilo economico.

Tab. 19. Andamento del *rendiconto economico* dei bilanci SACSA (1910-1918).

anni	utile/perdita in lire
1910	-5.471,94
1911	-1.831,29
1912	1.371,43
1913	303,69
1914	-1.116,57
1915	-3.179,70
1916	-3.526,91
1917	-27.069,75
1918	-5.191,73

Fonte: ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, anni relativi.

Graf. 2. Andamenti del conto economico di SITA e SACSA (1910-1918).



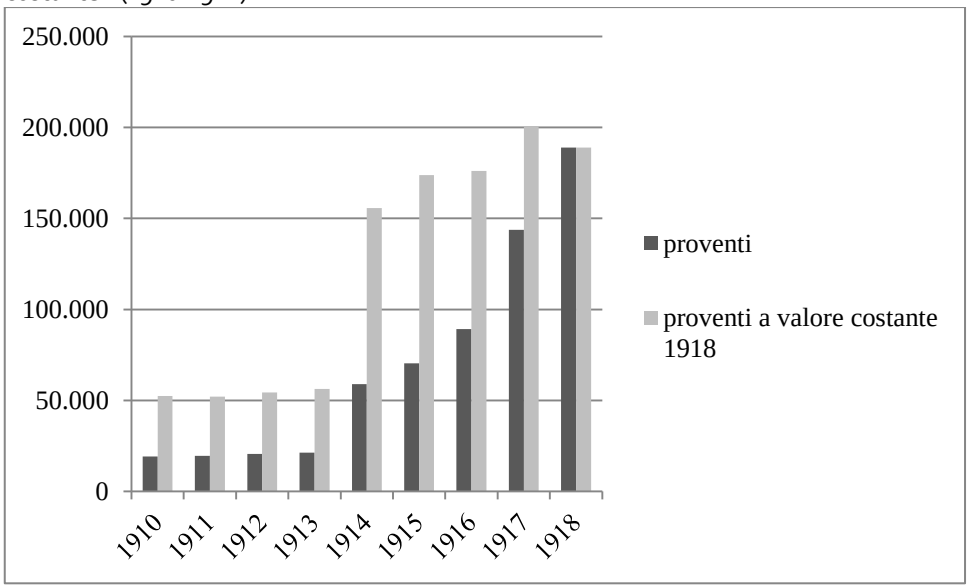
Fonti: ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, anni relativi; ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, anni relativi.

Già dal 1914, però, quando ancora non si avvertivano importanti mutamenti di origine bellica nelle dinamiche dell'economia, riprese ad approfondire le proprie passività fino a chiudere, nel 1918, con un deficit più o meno identico a quello del primo esercizio e, come vedremo, a differenza della SITA e anche per certi versi dell'impresa di Laviosa, non riuscì ad allontanarsi in tempi brevi, nel primo dopoguerra, da questa situazione, trascinandosi di fatto lungo i primi anni venti gli effetti delle difficoltà incontrate durante gli anni di guerra.

La forma in cui venivano pubblicati e presentati all'assemblea dei soci i bilanci consuntivi di esercizio della SACSA, a differenza di quelli SITA e in parte anche di quelli delle Auto Guidovie Italiane (la società per azioni fondata da Alberto Laviosa nel 1920), consente di dare uno sguardo anche ad alcuni importanti dati che venivano proposti all'esame degli azionisti. Se infatti per la SACSA non siamo in grado di produrre le vetture-km effettuate ogni anno con la precisione di quanto fatto per l'impresa di Laviosa, conosciamo però esattamente l'andamento dei "proventi", che furono nonostante tutto in progressiva e continua crescita anche durante gli anni di guerra, ossia fino al 1918. Considerando esclusivamente le voci dei "proventi del traffico" e dei "sussidi", l'andamento complessivo della società era quello rappresentato nel Graf. 3. Anche controllando l'effettivo valore dell'ammontare incassato ogni anno con la vendita dei biglietti e con la percezione dei sussidi pubblici calcolando gli effetti inflattivi della guerra sulla moneta, il quadro appare effettivamente quello di una società in continua crescita per quanto riguarda l'andamento delle "vendite", dove con questo termine in un'azienda di servizi di trasporto si intende, di fatto, il numero di posti venduti. Per valutare l'effettiva efficienza del servizio in termini economici, tuttavia, mancano i dati relativi all'offerta che abbiamo utilizzato per l'impresa di Laviosa ed è quindi impossibile stimare la relazione fra l'offerta e la domanda soddisfatta. Un'analisi interessante tuttavia si può fare sulla scomposizione della voce "proventi del traffico" nelle due voci delle entrate relative alla vendita dei biglietti da un lato e quelle dipendenti dalla corresponsione di sussidi pubblici dall'altro. Come appare dal Graf. 4, la percentuale dei sussidi pubblici (in cui sono inclusi i sussidi ministeriali, quelli comunali o provinciali e i compensi per il servizio postale) sul totale dei guadagni derivati dal traffico effettivamente svolto passò da un minimo del 27% circa nel 1910 (ma in quell'anno soltanto per pochi mesi si ricevettero sussidi per via del ritardo con cui erano avanzate le autorizzazioni ministeriali, come ab-

biamo già accennato una caratteristica costante nella storia dei servizi automobilistici[324]) a un massimo del 55% circa nel 1913, mantenendosi per il resto più o meno attorno al 40% del totale.

Graf. 3. Andamento dei proventi (traffico e sussidi) della SACSA espressi in lire correnti e a valore costante* (1910-1918).



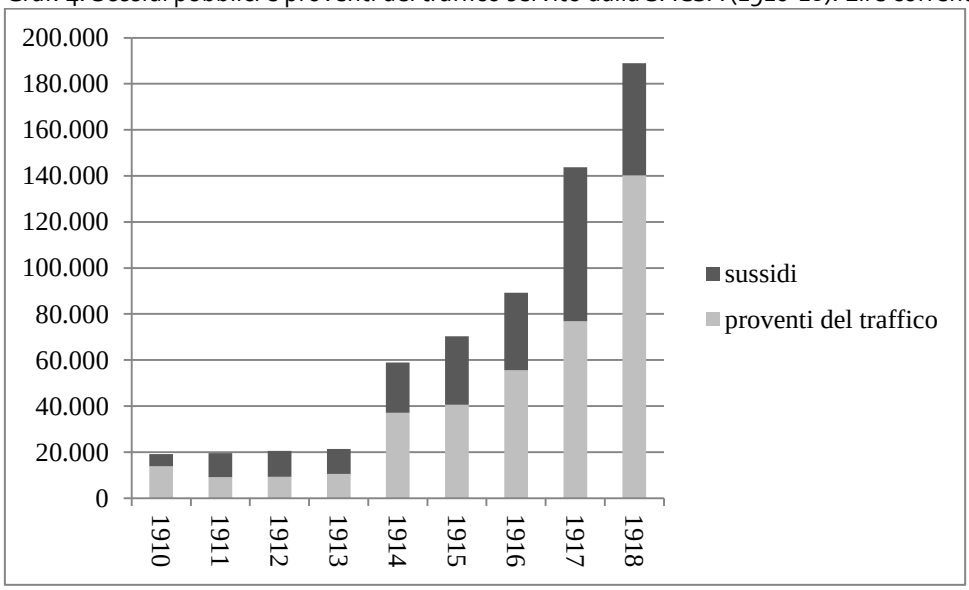
* La rivalutazione della lira, dove non diversamente indicato, è stata calcolata attraverso i coefficienti di rivalutazione pubblicati in Istat, *Il valore della moneta in Italia dal 1861 al 2004*, in "Informazioni", n. 24, 2005.
Fonte: nostra elaborazione da ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, anni relativi.

Il dato del 1918, che indica una percentuale di incidenza dei sussidi sul totale di poco superiore al 25% non è da tenere in considerazione nell'andamento generale, in quanto in quell'anno (e nel successivo) la società sperimentò la gestione di servizi merci che andò a incidere considerevolmente, con 35.535,40 lire che si aggiungevano alle 104.738,74 del traffico passeggeri, sul totale dei proventi del traffico, ma che non godeva di sussidi pubblici[325]. Il dato che emerge chiaramente è quindi quello di un rapporto piuttosto equilibrato fra gli introiti del traffico e quelli derivati dagli aiuti pubblici, che non varia in modo massiccio negli anni, ma che tuttavia tende verso un grado più alto di efficienza dal momento che all'aumento dell'offerta dato dall'apertura di nuove linee – che come vedremo fra breve vennero inaugurate nel marzo del 1914 e che erano tutte sussidiate –

[324] Il sussidio ministeriale, richiesto fin dall'autunno del 1909, ossia dalla data di inaugurazione del servizio automobilistico, fu ottenuto soltanto con un decreto firmato il 24 ottobre del 1910 (ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 19 gennaio 1911).
[325] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 28 febbraio 1919).

seguì un incremento leggermente più intenso della domanda soddisfatta (la percentuale di incidenza dei sussidi sul totale dei proventi dal 1911 fino al 1918 variò come segue: 53,2%, 54,7%, 50,4%, 37,1%, 42,3%, 37,8%, 46,5%, 25,8%)[326]. Certamente non può sfuggire inoltre quanto la corresponsione dei sussidi fosse indispensabile e di vitale importanza per l'esistenza stessa di una società concessionaria di pubblici servizi automobilistici che non disponesse di immense risorse finanziarie esterne per intervenire sui deficit di bilancio.

Graf. 4. Sussidi pubblici e proventi del traffico servito dalla SACSA (1910-18). Lire correnti.



Fonte: nostra elaborazione da ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, anni relativi.

Se già percependo una percentuale così importante di aiuti pubblici la SACSA non era in grado se non saltuariamente di chiudere i propri bilanci in attivo (Tab. 19), è facile immaginare quale avrebbe potuto essere lo scenario nell'ipotesi di un totale disinteresse dello stato e delle pubbliche amministrazioni verso questo specifico servizio di trasporto[327]. Come abbiamo ricordato più volte, la pubblicazione di statistiche nazionali relativamente affidabili e approfondite sul settore esordì soltanto per il 1927 e non siamo quindi in grado di stabilire quanto in media i sussidi incidessero sulla salute economica

[326] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, anni relativi.

[327] Purtroppo non è possibile scorporare ulteriormente i dati, andando a individuare la composizione dei sussidi a seconda delle amministrazioni che li erogavano. L'unico dato certo è che nella cifra complessiva dei sussidi percepiti annualmente dalla SACSA in questi anni, 1.600 lire erano corrisposte dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi per l'appalto del servizio postale (ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, anni relativi).

.

di tutto il comparto dei concessionari di autolinee prima di questa data; occorre pertanto accontentarsi di questi sporadici carotaggi, dai quali in ogni caso emerge in modo netto il fatto che l'intervento pubblico costituiva una condizione necessaria e diremmo indispensabile per lo svolgimento e la diffusione di servizi caratterizzati da un bacino di utenza non ancora sufficiente a consentirne l'autonomia finanziaria. Benché però il contributo pubblico fosse determinante per la salute delle loro società, gli imprenditori, attraverso le associazioni di categoria o attraverso pubblicazioni tecniche periodiche o monografiche, lamentarono sempre l'insufficienza e l'inadeguatezza dei sussidi rispetto allo sforzo finanziario che era loro richiesto per il mantenimento dell'attività. L'Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, per esempio, già nel 1909 aveva impostato un discorso destinato a rimanere poi sostanzialmente immutato nelle linee essenziali durante gli anni a venire – indipendentemente da quale degli attori in gioco lo pronunciasse – e che riteneva da un lato inadeguata la cifra in sé corrisposta dallo stato, sottolineando dall'altro come l'esistenza stessa dei concessionari di autolinee costituisse sostanzialmente un affare per l'erario, versando essi in tasse tanto quanto (o addirittura più di quanto) percepissero in sussidi:

> La matura nonché dolorosa esperienza fatta ha messo ormai in tutta la sua evidenza l'impossibilità assoluta di effettuare pubblici servizio di trasporto con automobili, col sussidio anche aumentato a sole 600 lire[328] […]. E per pubblici servizi noi intendiamo naturalmente parlare di quelli fatti almeno con due corse complete di andata-ritorno. […] Il sussidio a 600 lire non potrebbe assolutamente colmare le ingenti passività dovute:
>
> 1° Allo stato in cui si trovano e si troveranno per parecchi anni le strade da percorrere, ed ai provvedimenti speciali che i concessionari devono prendere per assicurarsi una normale viabilità.
>
> 2° La lentezza in cui si svolge un traffico, in regioni rimaste tagliate fuori dalle maggiori comunicazioni, oppure in quelle, e purtroppo numerosissime, dotate di scarse risorse naturali.
>
> Occorre pure tener presente che l'esiguità del sussidio anche a 600 lire riesce più evidente se si considera che la nostra industria assicura già allo Stato l'introito di £ 26 ogni 100 chilogrammi di benzina consumata, ciò che equivale precisamente ad una tassa fiscale in ragione di circa 10 centesimi per chilometro di percorso.

[328] Ricordiamo che il R.D. 8 gennaio 1905, n. 23, aveva stabilito che i sussidi potessero "essere accordati fino ad un massimo di £ 500 annue al chilometro per i servizi comprendenti il trasporto di viaggiatori, bagagli e merci".

> Occorre anche considerare i dazi pure ingenti per l'introduzione delle macchine, degli olii minerali, delle gomme, ecc., nonché le tasse di esercizio, di ricchezza mobile, per le vetture in circolazione, ecc.
> Il sussidio chilometrico assegnato viene quindi rimborsato allo Stato in parte notevolissima, prima ancora di essere incassato[329].

Effettivamente, come abbiamo fatto notare più volte e come vedremo ancora nelle prossime pagine, lo stato di manutenzione delle strade, generalmente trascurato in Italia in quegli anni, rappresentava un costo aggiuntivo non indifferente per i concessionari o perché si vedevano costretti a intervenire direttamente nella manutenzione di tasca propria o perché le parti meccaniche degli autoveicoli subivano troppe sollecitazioni, logorandosi più velocemente e richiedendo interventi di manutenzione più assidui. Allo stesso tempo, come faceva notare l'AITA e come dimostrano i bilanci della SACSA e anche i primi bilanci della SITA, i flussi di traffico serviti erano spesso insufficienti a ripagare i più elevati costi di gestione in un paese scarsamente avvezzo alla mobilità meccanica stradale e che considerava assolutamente valide e normali – perché praticate da sempre – le alternative all'automobile: quando nel 1911 un cambiamento nell'orario dei treni che transitavano per la stazione di Castelplanio non venne seguito immediatamente da un adeguamento degli orari degli autobus della SACSA, il traffico servito dalla società diminuì sensibilmente (Graf. 4), giacché l'attesa di due ore alla stazione aveva indotto "molti viaggiatori a compiere a piedi il percorso [9 km!] od a ricercare altri mezzi di trasporto"[330], mentre come sappiamo gli amministratori della SITA, durante i primi esercizi, lamentarono esplicitamente di subire i danni della concorrenza dei servizi di trasporto a trazione animale. Se sulla richiesta di aumento dei sussidi gli imprenditori furono sempre ovviamente tutti concordi e se l'impostazione appena illustrata dell'AITA fu quella destinata a prevalere nel tempo, pure esistevano altri indirizzi nelle recriminazioni dei concessionari. Secondo un'altra scuola di pensiero, a cui aderiva Guido Ancillotti, non era sufficiente limitarsi a chiedere l'aumento assoluto della cifra del sussidio chilometrico, ma occorreva che lo stato prevedesse di colmare in ogni caso il disavanzo di esercizio, dopo che il bilancio di ogni impresa fosse stato sottoposto all'esame di un ispettore competente incaricato dal ministero, ciò che, occorre sottolinearlo, appariva impraticabi-

[329] AITA, *Memoriale indirizzato alla On. Commissione Parlamentare per l'esame del disegno di legge Concessione e costruzione di Ferrovie*, in "Rivista dei Trasporti", a. I, n. 2, novembre 1909, p. 26.
[330] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 5 febbraio 1912.

le in quanto avrebbe senza dubbio rallentato infinitamente i già lunghi tempi della corresponsione degli aiuti governativi: "E quindi – scriveva Ancillotti – non solo è ozioso lo stabilire che il sussidio potrà variare fra 600 e 800 lire quando occorrano notevoli spese di esercizio, ma è anche insufficiente, perché se il servizio progettato fosse riconosciuto di tale utilità pubblica da non dovervisi rinunziare, lo Stato dovrebbe all'occorrenza poter sorpassare anche le 800 lire fissate come massimo dalla legge"[331]. Un altro filone, minoritario come quello di Ancillotti ma in realtà piuttosto longevo e che riemerse ancora nei primi anni Venti e nel secondo dopoguerra, pretendeva invece che fosse inadeguata la corresponsione del sussidio sulla base dei chilometri di linea, e che sarebbe stato assai più rispondente ai costi concretamente sostenuti dal concessionario un sussidio basato sulle vetture/km effettivamente svolte in un anno. Scriveva Baldini:

> L'impianto e l'esercizio […] possono essere […] altrettanto costosi in un tronco di tre o quattro chilometri, quanto in uno di sessanta o di cento. Basta infatti, che il breve tronco di strada riunisca un centro importante e popoloso, alla stazione ferroviaria, per obbligare il concessionario ad eseguire un grandissimo numero di corse non solo giornaliere, ma anche notturne. Mentre invece in un tronco molto lungo, l'intensità del traffico non richiederà mai più di due corse al giorno: in molti casi sarà sufficiente una: occorre perciò una quantità di materiale mobile e di personale che ben poco differisce da quello occorrente nel caso precedente. Ci sembra perciò che sarebbe più logico un sussidio a vettura od a treno-chilometro giornalmente percorso[332].

Sebbene né la "scuola" di Ancillotti né quella di Baldini trovassero mai rispondenza alcuna nelle leggi dello stato (ancora oggi i sussidi vengono corrisposti sulla base dei chilometri di linea), pure concorrevano entrambe a sottolineare un problema fondamentale: per quanto corta la linea, i costi di impianto e di esercizio potevano risultare comunque gravosi; anzi: trattandosi di un'attività a costi decrescenti, più corta era la linea, maggiormente incidevano i costi di impianto[333], soprattutto, come sottolineava opportunamente Baldini, nel caso in cui i servizi fossero esercitati in coincidenza con gli orari ferroviari e tramviari (come quelli, rispettivamente, della SACSA e dell'impresa di Laviosa),

---

331 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*, cit., p. 35.
332 U. Baldini, *Automobili stradali*…, cit. p. 189.
333 Secondo Ancillotti non conveniva iniziare con linee troppo brevi (come invece fece la SACSA), in quanto non avrebbero consentito "in genere una buona remunerazione del capitale d'impianto" (G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*, cit., p. 185).

i quali ponevano forti limiti all'azione dei gestori di autoservizi, già a loro volta condizionati dai confini imposti tramite i disciplinari di concessione. Nei calcoli che Ancillotti fece per prospettare un piano finanziario – documento che, lo ricordiamo, era da presentare obbligatoriamente al ministero perché una domanda di concessione fosse presa in considerazione[334] – relativo all'impianto di una linea ipotetica di 50 km su cui si effettuassero due corse giornaliere con una media frequenza di otto viaggiatori per ogni corsa[335], emerge in modo piuttosto netto come più della metà delle spese d'impianto fossero coperte dall'acquisto del costoso materiale mobile, che l'imprenditore viterbese calcolava in 80.000 lire per quattro omnibus da 16 posti provvisti addirittura di due carrozzerie di ricambio (Tab. 20), non discostandosi effettivamente molto dalla spesa effettuata dalla SACSA per i due omnibus SPA (con una sola carrozzeria per ognuno) che era stata di 30.750 lire[336]. Prevedendo un'impresa organizzata al meglio, Ancillotti inserì nei suoi calcoli anche una motocicletta per i controlli e due biciclette per gli avvisi (in realtà per impiegare proficuamente la bicicletta occorrevano naturalmente condizioni particolari, in cui il profilo altimetrico della linea non fosse troppo pronunciato), ma come abbiamo visto nei fatti una linea di 9 km come quella della SACSA poteva anche fare a meno di questi costi aggiuntivi. La vetturetta della Diatto, invece, era stata acquistata in effetti per ragioni che potrebbero entrare nella dicitura di "soccorso", ossia per raddoppiare le corse in caso di grande affluenza o per sostituire le macchine pesanti in caso di condizioni meteorologiche avverse. Sempre in una logica di risparmio, gli amministratori della SACSA preferirono per i primi anni non costruire o acquistare immobili di proprietà, capitolo di spesa che nel prospetto ipotetico di Ancillotti avrebbe preso da solo il 10% del costo totale d'impianto, ma si limitarono ad affittare i locali necessari allo svolgimento dell'esercizio, il che determinò una spesa di poco superiore alle 300 lire all'anno fino all'ampliamento del servizio, nel 1914, quando arrivò a superare le 500 lire (Tab. 21): prima di raggiungere le 8 o 10 mila lire che sarebbe stato necessario spendere per la costruzione dei locali propri (stimando la cifra a circa la metà di quella prevista per la linea più lunga ipotizzata da Ancillotti), sarebbe comunque passato un buon numero di anni.

334 R.D. 29 luglio 1909, n. 710, Art. 31.
335 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 186.
336 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 28 luglio 1909.

Tab. 20. Stima dei costi d'impianto per una linea ipotetica di 50 km con due corse giornaliere.

	Voci	lire	%
1	4 omnibus a benzina 30 hp, da 16 posti, comprese gomme, carrozzerie chiuse e accessori, oltre a 2 carrozzerie aperte di ricambio	80.000	53,3
2	1 vetturetta di soccorso, 1 motocicletta per controlli e 2 biciclette per avvisi	8.000	5,3
3	Macchinario d'officina, utensili, attrezzi per la medesima	5.000	3,3
4	Parti di ricambio e accessori in magazzino	2.000	1,3
5	Oggetti d'equipaggiamento e di arredamento in garage e nelle stazioni, *idem* per gli uffici, i magazzini, le macchine, il personale	2.000	1,3
6	Benzina, olii, grassi, petrolio, ecc. in magazzino	2.000	1,3
7	Gomme piene e pneumatiche di ricambio in magazzino	6.000	4,0
8	Fabbricati propri (garage principale con annessi uffici, magazzini, officina)	15.000	10,0
9	Mobili per uffici, garage e officina, e per alloggi del personale ai due capi-linea	2.000	1,3
10	Spese d'impianto e di avviamento (per la concessione, la costituzione in società, la registrazione del contratto pel servizio postale, l'adattamento di locali d'affitto, il miglioramento della strada, l'impianto contabile, la pubblicità, ecc.)	5.000	3,3
11	Cauzione definitiva per la concessione e cauzione pel servizio postale	3.000	2,0
12	Capitale circolante	20.000	13,3
	Totale capitale d'impianto	**150.000**	

Fonte: G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici…*, cit., p. 187.

Quanto alle spese sostenute annualmente, uscendo dai modelli ipotetici ed entrando nei bilanci consuntivi presentati a fine esercizio all'assemblea dei soci, il capitolo che maggiormente incideva sulle casse della SACSA – ma anche su quelle delle Autoguidovie e probabilmente, benché sia impossibile desumerlo con la stessa facilità dalla documentazione consultata, anche su quelle della SITA[337] – era quello relativo ai consumi e al mantenimento del parco rotabile (Tab. 21). All'interno di questa categoria di spesa l'incidenza percentuale maggiore era riservata – com'è intuibile – alla materia prima per eccellenza di un servizio di trasporto, ossia al carburante – nella fattispecie la benzina – che incise via via in modo sempre più massiccio in questo periodo, passando dal pur non lieve 22,6% del 1911 alla percentuale più bassa del 20% del 1912 per poi salire inesorabilmente e continuamente fino a toccare, da sola, quota 55% delle principali spese sostenute dalla società.

[337] I bilanci presentati dal consiglio di amministrazione alle assemblee annuali dei soci della SITA erano assai più sintetici rispetto a quelli sia della SACSA sia delle Autoguidovie e di fatto l'unico dato che è possibile desumere dal rendiconto economico è il risultato complessivo delle perdite o dei profitti.

Tab. 21. Andamento delle spese principali della SACSA presentate nel rendimento economico di fine esercizio* (1911-1918).

	1911		1912		1913		1914		1915		1916		1917		1918	
		%		%		%		%		%		%		%		%
Spese generali d'amministrazione																
Imposte e tasse	411,92	3,0	880	5,9	1617,12	9,7	188,99	0,4	1798,61	2,9	1649,88	2,4	3423,76	2,8	4381,08	2,6
Fitti	301,15		340		340		532,5		622,62		563					
Cancelleria e posta	255,52		144		403		137,59		164,07		545,56		1408,14		1395,66	
Diverse			1528,97		1614,13		7275,1		5023,5		3950		9923,59		5265,87	
tot	**968,59**	**7,1**	**2892,97**	**19,5**	**3974,25**	**23,9**	**8134,18**	**18,9**	**7608,8**	**12,3**	**6708,44**	**9,9**	**14755,49**	**12,1**	**11042,61**	**6,5**
Spese di personale																
Conduttori operai	3567	26,0	2260	15,3	2029	12,2	5290,7	12,3	5748,85	9,3	6600,55	9,7	8857,2**	7,3	24.271,25***	14,4
Assicurazione conduttori	216,97		201,71		181		218,19		293,13		253,82		235		1574,26	
Compensi personale amministrativo	600		815		565		100		100		810					
tot	**4383,97**	**32,0**	**3276,71**	**22,1**	**2775**	**16,7**	**5608,89**	**13,0**	**6141,98**	**9,9**	**7664,37**	**11,3**	**9092,2**	**7,5**	**25.845,51**	**15,3**
Spese di garage e Merce di consumo																
Benzina	3100,59	22,6	2966	20,0	3786,91	22,8	13389,92	31,1	20304,63	32,7	35429,73	52,0	61156,51	50,2	92925,22	55,0
Stracci	57,85															
Gomme			918,05	6,2	1178,2	7,1	7013,7	16,3	18832,41	30,3	8968,55	13,2	10806,61	8,9	14745,36	8,7
Olii e grassi	603,12	4,4	572,24	3,9	472,85	2,8	2709,24	6,3	2350,66	3,8	3118,47	4,6	11981,67	9,8	14318,74	8,5
Materiale officina e garage	94		145,91		470,31		1490,22		585,78		1192,4		2871,13		1453,75	
Materiale rifornimento o ricambio	2716,32	19,8	2272,14	15,4	1583,45	9,5	3070,27	7,1	2390,26	3,8	4442,45	6,5	2088,14	1,7	4970,94	2,9
tot	**6571,88**	**47,9**	**6874,34**	**46,4**	**7491,72**	**45,1**	**27673,35**	**64,2**	**44463,74**	**71,6**	**53151,6**	**78,1**	**88904,06**	**72,9**	**128414,01**	**75,9**
Spese manutenzione vetture	**1791**	**13,1**	**1758**	**11,9**	**2362,57**	**14,2**	**1692,09**	**3,9**	**3896,21**	**6,3**	**565,7**	**0,8**	**9125,67**	**7,5**	**3781,6**	**2,2**
totale spese	**13715,44**		**14802,02**		**16603,54**		**43108,51**		**62110,73**		**68090,11**		**121877,42**		**169.083,73**	

*Sono escluse dalla tabella le voci *Indennizzi e risarcimenti*, *Interessi e sconti*, e gli ammortamenti di *Vetture automobili e mobilio* e *Spese di impianto*.
** I compensi del personale amministrativo e dei conduttori/operai sono compresi nel 1917 in una nuova voce *Stipendi e mercedi*.
*** Nell'originale sono tenute separate le due voci *Stipendi e mercedi operai* (12.171,25) e *Compensi ai facchini del Camion* (12.100).
Fonte: nostra elaborazione da ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Regg. 1 e 2, anni relativi.

Naturalmente, in questo andamento ebbe un'importanza cruciale non solo l'aumento dei chilometri percorsi a partire dal 1914 per via dell'ampliamento della rete, ma anche e soprattutto il vertiginoso incremento che dovette subire il prezzo di un bene prezioso e sempre più raro come la benzina durante gli anni della prima grande "guerra meccanica". Gli amministratori della SITA, per esempio, segnalarono un aumento del prezzo della benzina da 60 lire al quintale fino a 140 lire fra il 1914 e il 1915[338], per arrivare, nel marzo del 1918, al prezzo ufficiale di 274,20 lire al quintale: l'aumento, dal 1914 al 1918, era stato quindi del 357%[339]. Il fornitore di benzina della SACSA, invece, nei primi anni di esercizio era tale Ottavio Levi di Torino, che vendeva la pregiata "essenza" a 53 lire al quintale nel 1912 e che spediva la sua merce, compresi i lubrificanti, via ferrovia fino a Castelplanio[340], dove la SACSA aveva affittato dei locali per depositare i barili e per rifornire i veicoli senza trasportare ulteriormente – e inutilmente – il carburante a Cupramontana[341]. Le altre voci che incidevano consistentemente sul bilancio annuale nel comparto "materiale mobile" erano le gomme – come sappiamo soprattutto piene, ma anche pneumatiche nel caso, per esempio, della *vetturetta* Diatto –, che avevano un peso sui costi variabile fra un minimo del 6,2% sul totale nel 1912 e un massimo di più del 30% nel 1915 (Tab. 21). I lubrificanti, invece, avevano un peso sensibilmente inferiore sul totale del bilancio, viaggiando attorno a una media annuale del 5,5%, ma la loro scelta e la loro funzione erano naturalmente di cruciale importanza per un buon rendimento del servizio sotto il profilo tecnico ed economico: "Colla scelta razionale dell'olio – scriveva sempre Ancillotti – non solo si può ottenere il funzionamento perfetto e l'ottima con-

338 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria del 29 marzo 1916.

339 In realtà il costo effettivo, secondo i calcoli degli amministratori della SITA, arrivava a quota 300 lire: "Occorre tener conto delle spese di trasporto in garage e del calo, essendo molte latte vuote e semivuote e non potendosi reclamare perché la vendita non viene fatta a peso riconosciuto, ma a numero di casse. La benzina verrà quindi a costarci lire 300 al quintale e non sono esclusi ulteriori aumenti" (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria, 27 marzo 1918).

340 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 5 febbraio 1912.

341 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 24 ottobre 1910. La scelta della benzina, la valutazione della sua qualità e la sua conservazione ottimale erano allora tutt'altro che questioni di facile gestione. "Per assicurarsi della bontà di un tipo di benzina bisogna esaminare la purezza, la densità e la volatilità", scriveva Ancillotti, e a questo fine era necessario dotarsi di una serie di strumenti che consentissero di effettuare queste analisi pur senza avere le competenze di un chimico. A questo fine, per esempio, il Touring Club Italiano aveva commercializzato uno strumento per valutare la densità della benzina, il cosiddetto "termo-densimetro", mentre per la purezza e la volatilità si utilizzavano metodi casalinghi, ma, secondo sempre Ancillotti, sufficientemente precisi per le necessità dei concessionari (G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., pp. 147-149).

servazione del macchinario, ma anche una considerevole economia nelle spese di esercizio, perché molto spesso il risparmio di forza realizzabile con un buon lubrificante, sia pure di alto prezzo, è superiore alla spesa occorrente per la lubrificazione"[342]. Incideva invece in modo più massiccio, ma con valori che tesero a decrescere nel corso degli anni, il costo dell'approvvigionamento dei pezzi di ricambio, che presentava una media annuale dell'8,4%, ma con punte nei primi due anni – 1911 e 1912 – rispettivamente del 19,8 e del 15,4%. Leggermente più basse, con una media annua del 7,5%, apparivano invece le spese che andavano sotto la voce *manutenzione vetture*, che però presentarono anch'esse nei primi tre anni valori piuttosto elevati, attestandosi sul 13,1% nel 1911, 11,9 nel 1912 e 14,2 nel 1913, per poi scendere e attestarsi su una media di circa il 4% annuo fino al 1918. La discesa relativa dei costi della manutenzione nel tempo dipese probabilmente da un lato dall'aumento del peso percentuale delle voci relative ai consumi e dall'altro dagli acquisti di macchinari e strumenti, come il tornio e la pressa idraulica di cui si è detto più sopra, utili a internalizzare alcuni processi basilari come le manutenzioni ordinarie e buona parte delle riparazioni eccezionali senza dover dipendere dall'esterno, eliminando quindi importanti costi di trasporto e di transazione. Se però i costi relativi al materiale di consumo e alla manutenzione delle vetture, considerati complessivamente, crebbero vertiginosamente e progressivamente passando dal picco più basso del 58% del totale nel 1912 all'apice dell'80% nel 1917, pare evidente che quest'incremento sottrasse peso percentuale soprattutto ai costi del personale. Sebbene naturalmente in termini assoluti la spesa dedicata ai "conduttori operai" crescesse di anno in anno, perché aumentava il numero dei chilometri da percorrere e perché diminuiva contestualmente il valore della moneta, l'andamento del peso relativo della sola voce dedicata al salario dei tanto discussi *chauffeurs* era evidentemente in discesa: i salari dei meccanici e degli autisti pesavano per il 26% nel 1911, per il 15,3% già nell'anno successivo (durante il quale ci si era liberati del pesantissimo salario del super qualificato meccanico inviato a suo tempo dalla SPA, Casa Beltrame, sostituendolo col meno pretenzioso Zappa, che venne poi a sua volta sostituito a stretto giro con Scuppa, ancor più "economico" per le casse dell'impresa), scendendo ancora al 12,2 del 1913 e andando a toccare il picco minimo del 7,3% del 1917.

La gestione complessiva delle spese generò in qualche occasione episodi di frizione fra il consiglio di amministrazione della SACSA e il resto degli azionisti. Mentre la direzione

[342] *Ibidem*, p. 150.

della società già dai primi mesi del 1912 tentava di intraprendere la tortuosa strada burocratica e tecnica per ampliare la propria rete (rimasta per il momento confinata alla corta linea Cupramontana-Castelplanio) nella direzione di Jesi, coinvolgendo quindi nei propri servizi un importante centro della zona e collegando anch'esso alla rete ferroviaria attraverso le autolinee della SACSA, in seno agli azionisti della società andò maturando uno scontento generale relativo all'andamento non felice – ma come abbiamo visto per ora neanche drammatico – dei bilanci e che si riversò in una lunga polemica sull'eccesso di spese che secondo un gruppo di soci sarebbe stato determinato dai viaggi gratuiti riservati ai membri del consiglio di amministrazione. La SACSA, la piccola società del borgo rurale marchigiano, era in realtà l'unica delle imprese qui esaminate che fosse caratterizzata in questi anni da un azionariato davvero diffuso e i cui amministratori dovevano quindi rispondere del proprio operato non già di fronte a un unico proprietario da essi rappresentato – o che, come nel caso di Laviosa, coincideva addirittura con la direzione – ma di fronte a una proprietà piuttosto frammentata ed esigente.

Tab. 22. Azionisti SACSA presenti all'assemblea del 27 febbraio 1912 e relative azioni rappresentate.

Soci	Azioni	Soci	Azioni
Aldo Mergari	1	Carlomagno David	2
Alfeo Romanelli	3	Agostino Torelli	1
Alfonso Umani	5	Anastasio Fazi	2
Clemente Vecchiarelli	1	Antonio Uncini	1
Luigi Piccioni	2	Alberico Flori	3
Achille Borioni	4	Luigi Margutti	5
Aresio Piccioni	2	Gian Battista Scuppa	2
Romualdo Piccioni	1	Achille Umani	2
Pacifico Svegliati	2	Giacomo Scarabotti	2
Amedeo Ceccarelli	1	Pietro Federici	1
Tito Zuccarini	2	Enrico Uncini	1
Pietro Scortichini	1	Giuseppe Ceccarelli	2
Pino Dottori	1	**tot**	**50**

Fonte: ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 1, Adunanza del 27 febbraio 1912.

Non è possibile conoscere il numero esatto dei soci e la relativa distribuzione delle quote azionarie per questo periodo (i libri dei soci conservati nell'archivio partono purtroppo dalla fine degli anni Quaranta[343]), ma si consideri che all'assemblea del 27 febbraio del 1912, per esempio, si erano presentati ben 25 azionisti, che rappresentavano com-

[343] ASACSA, Libri dei Soci, Regg. 1-3, 1949-1996.

plessivamente, con 50 azioni sulle 90 totali, soltanto il 55,5% del pur magro capitale sociale (Tab. 20)[344], rimasto fino al 1917 ancorato alle 45.000 lire versate all'atto della fondazione. I più "potenti" fra gli azionisti, per altro, erano Alfonso Umani e tale Luigi Margutti, con cinque azioni ognuno, e se si escludono Achille Borioni con quattro azioni e Alfeo Romanelli e Alberico Flori con tre, tutti gli altri erano in possesso di non più di due azioni. Si trattava, in sostanza, di un'impresa voluta e finanziata da una vasta comunità locale che, piuttosto che aspettarsi ingenti guadagni, mirava più probabilmente e semplicemente a dotarsi di una sorta di automobile collettiva con autista, che consentisse al paese di Cupramontana di godere nel suo complesso dei vantaggi di un servizio di trasporto meccanico relativamente celere che consentisse di aumentare gli scambi commerciali e turistici, laddove le alternative di trasporto erano legate unicamente alla trazione animale, un sistema considerato antiquato e in cui l'*élite* cuprense non credeva più:

> La nostra Cupra dopo l'impianto del servizio automobilistico ha avuto un grande risveglio, molti e molti sali[rono] al nostro paese per la comodità del tragitto! Basti dire che i viaggiatori di case di commercio sono triplicati da due anni fa ad oggi. Mancando il servizio automobilistico potremmo noi adattarci ai vecchi mezzi di trasporto? No! Cupra rimarrebbe ancora una volta isolata[345].

Con parole che per molti versi sembravano ritrarre proprio la SACSA, Guido Ancillotti aveva descritto questo genere di società, evidentemente non così rara nel panorama contemporaneo, nella pagine del suo manuale in cui suggeriva quali forme d'impresa fossero più opportune a seconda degli obiettivi che ci si prefiggeva di raggiungere:

> Se lo scopo è il vantaggio delle popolazioni, non disgiunto da una normale rimunerazione del capitale impiegato, se il capitale necessario ascende ad una somma notevole, e se non si vuole arrischiare individualmente una quota elevata, la forma che più si addice alla impresa è quella della Società anonima; e, dato il fine della pubblica utilità, non è difficile trovare fra le popolazioni interessate al servizio che si vuole impiantare i sottoscrittori del capitale, che può esser frazionato in azioni di piccolo valore, e perciò accessibili a tutte le borse[346].

---

344 ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 1, Adunanza del 27 febbraio 1912.
345 ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 1, Adunanza del 27 febbraio 1912.
346 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 183.

Ma l'imprenditore viterbese non nascondeva che questo non era il genere ideale di impresa concessionaria di autoservizi che egli aveva in mente, giacché a suo avviso, visto l'eccesso di azionisti e quindi il conseguente scarso interesse diretto di tutti i protagonisti coinvolti nell'intrapresa (inclusi ovviamente gli amministratori che si sarebbero alternati a ritmi troppo veloci, facendo quindi mancare la fondamentale "continuità d'indirizzo"), quelli che egli comprensibilmente considerava gli obiettivi veramente industriali – e cioè la crescita dell'impresa e dei suoi profitti – non sarebbero stati facilmente raggiungibili e sarebbero al contrario rimasti a margine dell'attività societaria, concentrata più che altro nella fornitura di un servizio basilare alla comunità locale[347]. Non accennava Ancillotti in queste pagine al fatto che una società per azioni non doveva necessariamente avere un numero elevato di azionisti, i quali al contrario, come dimostra la SITA, potevano ridursi anche a pochissime unità o addirittura a uno soltanto, mentre l'accomandita semplice, forma che l'imprenditore evidentemente prediligeva e che era non a caso la forma scelta per la Igino Garbini & C. – che egli amministrava – non era necessariamente la migliore per quelle imprese formate da "pochi e forti capitalisti" che avessero "uno scopo essenzialmente industriale"[348]: non solo la SITA ma anche la Lazzi, due fra le imprese più forti del paese nella prima metà del Novecento, raggiunsero l'apice della loro attività sotto la forma giuridica – ovviamente più avanzata – della società anonima.

Tornando alla questione dei viaggi gratuiti della SACSA, quello che accadde fu che una parte degli azionisti, rappresentata in seno al consiglio di amministrazione da Amedeo Borioni, elevò una energica protesta, sostenendo che le circa mille lire annue che si spendevano a questo scopo costituivano un inaccettabile spreco e un inutile privilegio riservato a pochi, quando la società era, invece, finanziata da molti personaggi della zona che non potevano né volevano godere di tale agevolazione, preferendo a essa una "più sana" distribuzione degli utili[349]. Il consiglio di amministrazione, presieduto allora da Aldo Mergari, difese invece la possibilità di viaggiare gratuitamente sostenendo che di fatto solo una piccola parte dei viaggi era effettuata per sbrigare i propri affari, e che sostanzialmente il viaggio frequente degli amministratori serviva prima di tutto a svolgere una

347 *Ibidem*, pp. 183-184.
348 *Ibidem*, p. 184.
349 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 15 marzo 1913.

funzione di sorveglianza del servizio e del personale[350], la stessa funzione che in società di più ampie dimensioni veniva (e viene tutt'oggi) svolta dagli appositi controllori, che secondo Mergari sarebbero costati almeno cinque o seimila lire all'anno, molto di più, quindi, delle mille lire che si spendevano delegando questa funzione agli amministratori[351]. Fu però la corrente di azionisti guidata e rappresentata da Borioni che ebbe infine la meglio, riuscendo ad abolire il viaggio gratuito attraverso la convocazione di un'assemblea straordinaria *ad hoc*[352] e determinando inoltre un cambio netto alla presidenza e alla direzione della società stessa. Dal luglio del 1913 fu infatti Borioni stesso a presiedere il consiglio di amministrazione, che passò dal precedente composto da Aldo Mergari, Alfeo Romanelli, Amedeo Borioni, Romualdo Piccioni e Anastasio Fazi a una nuova composizione: oltre al nuovo presidente, alla vice-presidenza venne nominato Giacomo Francoletti e la nomina a consigliere delegato venne riservata all'unico superstite del consiglio di amministrazione precedente, ossia ad Alfeo Romanelli, mentre gli altri due nuovi consiglieri erano Luigi Ceccarelli e don Bernardo Vescovi[353].

Fu peraltro sotto questa nuova compagine amministrativa che l'attività della società si ampliò, coinvolgendo un più alto numero di paesi all'interno delle proprie linee e assumendo finalmente una struttura del servizio propriamente definibile come *rete*. Già nella seduta del 7 luglio 1913 il presidente Amedeo Borioni sottopose all'attenzione dei consiglieri un progetto – "da lui studiato ed ideato – di un servizio automobilistico allacciante alla città di Jesi i paesi della zona montana Cupramontana, Maiolati, Monteroberto, Castelbellino, Montecarotto (Stazione), S. Paolo di Jesi e Staffolo"[354]. A questo progetto si dedicarono quindi tutte le forze dell'impresa, nella previsione e nella speranza che ampliando il raggio di azione dei propri servizi, migliorassero anche i risultati economici dell'esercizio e che più generalmente venisse stimolata la mobilità delle aree inte-

---

350 Mergari in quell'occasione disse che sarebbe rimasto nell'ufficio di presidenza solo alla condizione che i viaggi gratuiti fossero rimasti intoccati, "e questo per i seguenti motivi: I. perché gli amministratori assumono un lavoro non indifferente ed una responsabilità grandissima; II. perché in tutte le Società Automobilistiche il Consiglio di Amministrazione ha il viaggio sempre gratuito, com'è in quella di Cingoli, Urbino, Cervia e altre; III. perché per il buon andamento della società è assolutamente necessario viaggiare molto spesso, senza di che non è possibile esercitare la necessaria sorveglianza; IV. che la società non perde che una somma irrisoria perché deve solo tenersi conto di quando gli Amministratori viaggiano per propri interessi; tale somma però è lontana da quello che dovrebbe essere il compenso al lavoro e alle responsabilità che gli Amministratori assumono" (*Ibidem*).

351 ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 1, Assemblea Generale Straordinaria 8 maggio 1913.

352 Il viaggio gratuito venne abolito con 45 voti favorevoli e 7 contrari (*Ibidem*).

353 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 7 luglio 1913.

354 *Ibidem*.

ressate[355]. I necessari acquisti del nuovo materiale rotabile (tre omnibus da 30/35 HP con carrozzerie a circa 20 posti, sempre della SPA) vennero finanziati non, come era stato ipotizzato inizialmente, con un prestito personale di Borioni alla società (iniziativa che indica a quale grado potesse arrivare l'esposizione personale dei membri del consiglio di amministrazione all'interno della società), ma con un prestito di 42.000 lire richiesto e ottenuto dalla Cassa di Risparmio di Cupramontana[356]. Le spese di impianto per l'attivazione del nuovo servizio si rivelarono piuttosto gravose per le casse dell'impresa non solo per via del naturale ampliamento delle infrastrutture fisse (fra cui tutte le procedure per l'acquisto di un nuovo garage[357]) e di quelle mobili, ma anche perché comportò una spesa ingente per la sistemazione di un tratto di strada, compreso fra S. Paolo di Jesi e Staffolo, che la società stessa dovette accollarsi economicamente e tecnicamente. Alla comprensibile richiesta dei consiglieri su quale fosse il motivo per cui la SACSA – e non invece i comuni interessati, proprietari delle strade – dovesse occuparsi del restauro stradale, Borioni rispose significativamente che "per ragioni di bilancio, [i comuni] non avrebbero potuto mai provvedere ai suddetti lavori", concludendo così: "La Società, se non vuole rinunciare al servizio, è costretta a provvedere a suo carico a quanto sopra"[358]. A partire da episodi come questo, dalle mance che come abbiamo visto poteva capitare che venissero elargite agli "stradini" che si dimostrassero particolarmente utili alle esigenze delle società di autolinee e da altri indizi che vedremo meglio più avanti, si può formulare un'ipotesi per molti versi credibile e dai risvolti interessanti (ma che necessiterebbe di più consistenti prove documentarie per ergersi a *tesi*), ossia che o mediante il proprio diretto contributo, come in questo caso, o stimolando gli enti proprietari attraverso pressioni più o meno importanti e più o meno esplicite, lo sviluppo dei servizi automobilistici extraurbani – ossia di quel fenomeno che potremmo chiamare di "motorizzazione pubblica" del paese – abbia influito sul lento miglioramento della costruzione e della manutenzione della rete stradale delle campagne italiane prima della seconda guerra mondiale, non diversamente, nella sostanza, da quanto fece più tardi la progressiva diffusione della motorizzazione privata nel secondo dopoguerra.

---

355 Così riferiva il verbale del consiglio di amministrazione: "Il Borioni illustra i dettagli e le particolarità di tale servizio, spiega i motivi di ordine finanziario e morale che lo hanno spinto allo studio del progetto in questione, nota i vantaggi grandissimi che il servizio apporterebbe non solo alla Società, ma anche a Cupra ed all'intero mandamento di Jesi" (*Ibidem*).

356 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 21 marzo, Adunanza del 20 giugno 1914.

357 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 20 ottobre 1913.

358 *Ibidem*.

L'inaugurazione del nuovo servizio circolare "Cupra-Jesi" avvenne il 26 marzo del 1914, senza attendere l'arrivo di tutte le vetture ordinate ma accontentandosi di una soltanto, nel timore che se non si fosse iniziato al più presto l'esercizio, altre società avrebbero potuto sovrapporsi su quei percorsi, sostituendosi alla SACSA[359]. Molto poco è rimasto negli archivi aziendali a cui abbiamo avuto accesso attorno all'attività di promozione dei servizi e di comunicazione col pubblico, se non per anni molto recenti. Nell'archivio della SACSA si è per fortuna salvato un interessante manifesto con cui venne annunciata alla popolazione locale l'apertura del nuovo servizio, con tanto di mappa, tariffario, orari e numero delle corse e così via (Fig. 20). Ma non solo le questioni prettamente tecniche vennero divulgate attraverso questa locandina, con cui la società intendeva promuovere i nuovi percorsi dei suoi omnibus, carrozzati "con tutta l'eleganza e la comodità che la tecnica moderna può aver suggerito", esaltando le caratteristiche paesaggistiche ed economiche dei territori attraversati:

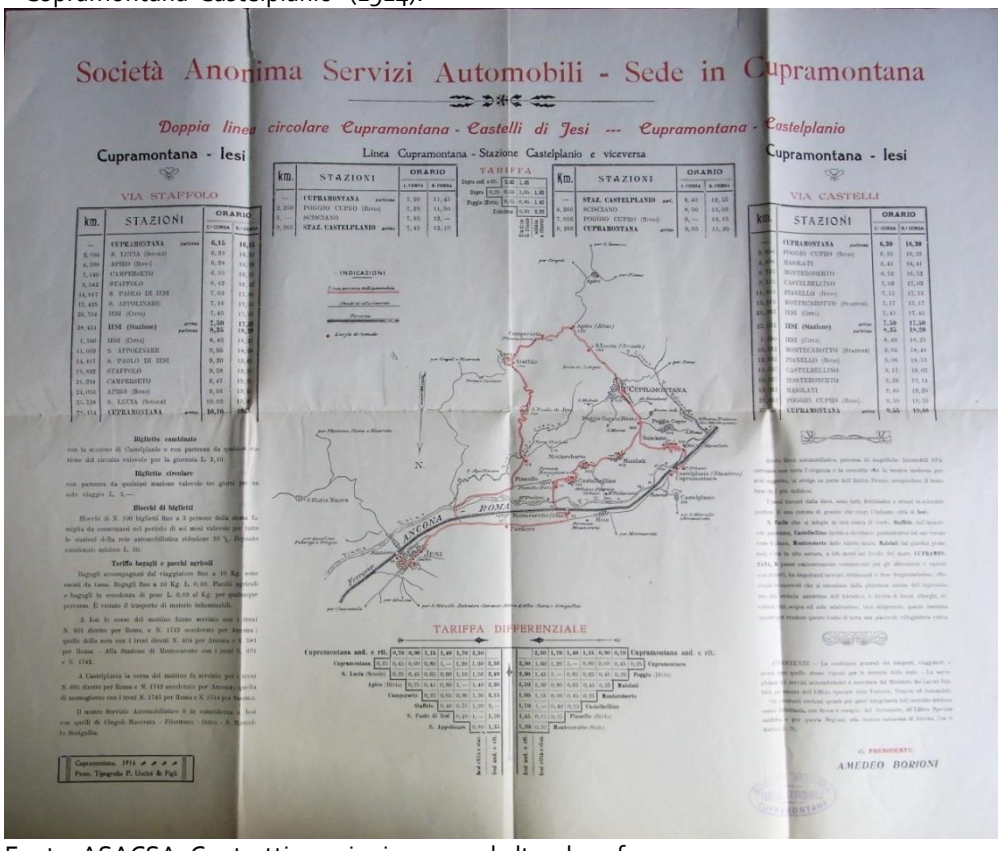
> Questa linea automobilistica, percorsa da magnifiche Automobili SPA carrozzate con tutta l'eleganza e la comodità che la tecnica moderna può aver suggerito, si svolge su parte dell'Antico Piceno, occupandone il tratto forse tra i più deliziosi.
> I paesi toccati dalla linea sono tutti floridissimi e situati in splendide posizioni. È una corona di gemme che cinge l'industre città di **Iesi**:
> **S. Paolo** che s'adagia in una conca di verde, **Staffolo** dall'incantevole panorama, **Castelbellino** lucido e civettuolo protendentesi dal suo verone verso il piano, **Monteroberto** dalle turrita mure, **Maiolati** dai giardini profumati, e più in alto ancora, a 506 metri sul livello del mare, **CUPRAMONTANA**, paese eminentemente commerciale per gli abbondanti e squisiti suoi prodotti, ha importanti mercati settimanali e fiere frequentatissime, offre visuali incantevoli che si estendono dalla pittoresca catena dell'Appennino fino alla striscia azzurrina dell'Adriatico, è fornita di buoni alberghi, eccellenti vini, acqua ed aria saluberrime, luce sfolgorante, quanto insomma occorre per rendere questo lembo di terra una piacevole villeggiatura estiva[360].

Era quindi soprattutto alla vocazione turistica o escursionistica di un ceto medio o medio-alto[361] che ammiccava questa pubblicità delle linee automobilistiche della SACSA,

[359] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 5 febbraio 1914.
[360] ASACSA, Contratti, cessioni, cause ed altro, b. 1, fasc. 3.
[361] Per un'efficace visione sintetica del turismo fra Otto e Novecento in Italia si veda A. Berrino, *Storia del turismo in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2011.

che non trascurava contestualmente di sottolineare anche gli aspetti commerciali della zona e specialmente di Cupramontana, paese che ovviamente emergeva sugli altri non solo per la più approfondita descrizione su cui il testo si soffermava, ma anche per l'evidente rilievo grafico (o tipografico) ottenuto mediante l'uso del maiuscolo e del grassetto (Fig. 20). E in effetti la scelta delle parole utilizzate per pubblicizzare queste nuove linee aiuta a delineare con più precisione la qualità dei primi traffici serviti dai servizi automobilistici rurali, che assolvevano (o tendevano ad assolvere) alla doppia funzione di facilitare i primi movimenti turistici da un lato e dall'altro di stimolare i flussi commerciali del territorio, favorendo l'incontro fra i produttori locali e gli stessi commercianti. Come si ricorderà, il consiglio d'amministrazione della SACSA aveva sottolineato all'assemblea dei soci del 1912 come i propri servizi avessero contribuito ad ampliare le attività economiche della zona, e una delle prove di questi risultati risiedeva a loro avviso nel fatto che "i viaggiatori di case di commercio" erano triplicati negli ultimi due anni[362].

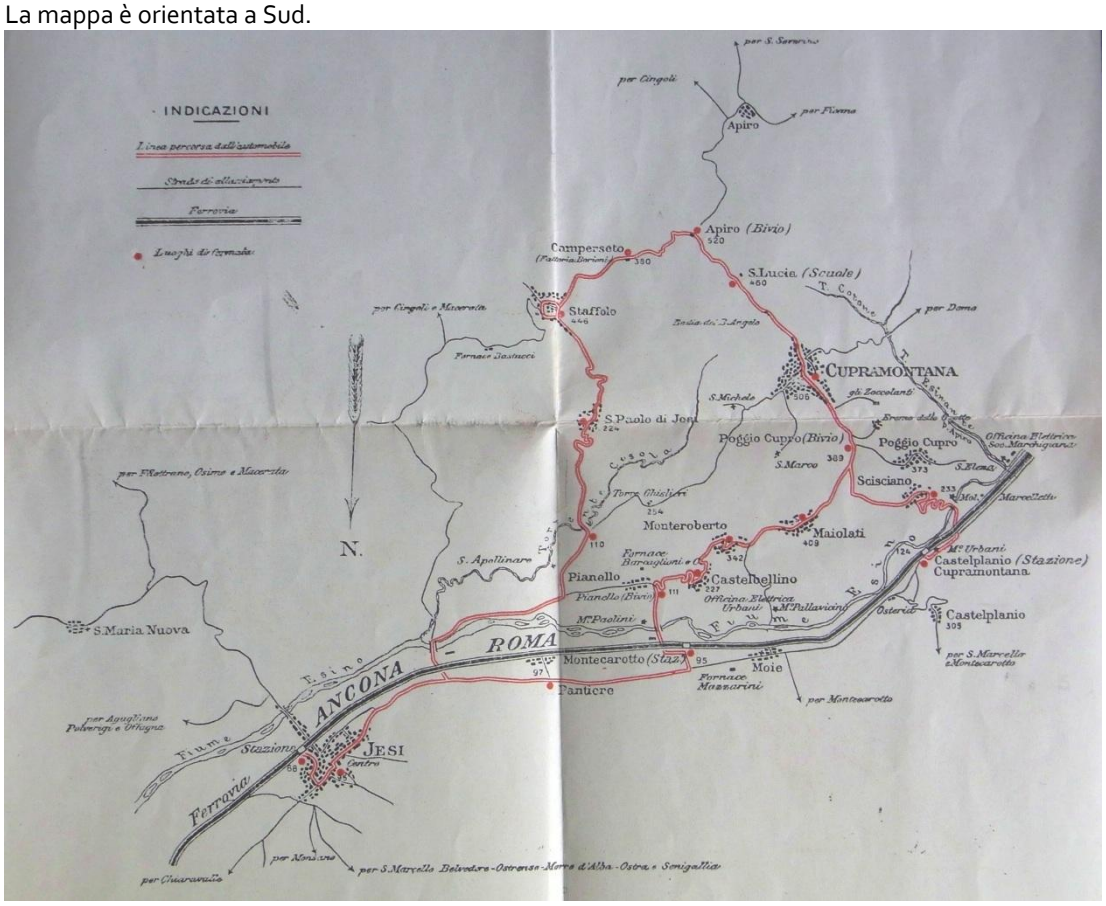
Fig. 20. Manifesto promozionale della SACSA: "Doppia linea circolare Cupramontana-Castelli di Jesi – Cupramontana-Castelplanio" (1914).



Fonte: ASACSA, Contratti, cessioni, cause ed altro, b. 1, fasc. 3.

362 ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 1, Adunanza del 27 febbraio 1912.

Fig. 21. La rete SACSA alla vigilia della prima guerra mondiale (dettaglio del manifesto della Fig. 18). La mappa è orientata a Sud.



Fonte: ASACSA, Contratti, cessioni, cause ed altro, b. 1, fasc. 3.

La SACSA quindi faceva il suo ingresso nella prima guerra mondiale con una rete finalmente ampliata, passata dai 9 km della prima linea ai circa 70 km complessivi a partire dalla primavera del 1914. La novità riguardava il percorso ad anello che collegava Jesi a Cupramontana attraverso due strade diverse, che si ricongiungevano poco prima del "capoluogo di mandamento": da un lato l'itinerario "via Castelli", passando a nord attraverso i comuni di Maiolati, Monte Roberto, Castelbellino e Montecarotto per circa 24 km, dall'altro quello "via Staffolo" passando per i comuni di Staffolo, appunto, e S. Paolo di Jesi, per poco più di 28 km. Su entrambi gli itinerari erano previste due corse di andata e due di ritorno, naturalmente collegate agli orari ferroviari della stazione di Castelplanio, Jesi e Montecarotto in modo da fare coincidenza sempre con i treni principali nelle direzioni Nord e Sud, rispettivamente verso Ancona e verso Roma[363]. D'altra parte

[363] "A Jesi le corse del mattino fanno servizio con i treni n. 601 diretto per Roma n. 1742 accelerato per Ancona; quelle della sera con i treni n. 604 per Ancona e n. 581 per Roma. – Alla Stazione di Montecarotto con i treni n. 601 e n. 1742. A Castelplanio la corsa del mattino fa servizio per i treni n.

le coincidenze ferroviarie potevano dimostrarsi un arma a doppio taglio, da un lato favorendo l'afflusso di passeggeri, dall'altro obbligando a fare un maggior numero di corse giornaliere. In innumerevoli occasioni il consiglio di amministrazione della SACSA dovette fare i conti con gli orari dei treni e con le loro modifiche, talvolta tentando anche di influire sulla stessa organizzazione delle Ferrovie dello Stato: nell'aprile del 1912, per esempio, la direzione della società chiese al comune di Castelplanio di intervenire presso la direzione delle ferrovie perché un treno passeggeri diretto ad Ancona facesse fermata appunto a Castelplanio, nella speranza che questo potesse incrementare il numero di utenti del servizio automobilistico[364]. Ma le coincidenze non si limitavano a quelle ferroviarie, comprendendo anche quelle con i servizi offerti dalle compagnie concorrenti, concessionarie di altre linee automobilistiche della zona[365]. Seguendo queste direzioni di crescita si stava configurando chiaramente una rete multi-modale di servizi di trasporto pubblico – come quella formata, in provincia di Piacenza, dai servizi di Laviosa in coincidenza con la rete tramviaria extraurbana e con le Ferrovie dello Stato – che andava espandendosi all'interno delle maglie della rete ferroviaria nazionale e che diveniva col tempo sempre più fitta, rispondendo quindi nei fatti a quei propositi teorici che nel primo decennio del Novecento, come abbiamo visto, erano stati alla base dell'intervento statale nel settore degli autoservizi e che erano stati chiamati in causa da tutti coloro i quali avevano chiesto o promosso l'ampliamento della rete dei "servizi pubblici con automobili" in Italia.

L'ingresso nella prima guerra mondiale, che ovviamente non poteva essere privo di conseguenze sul tessuto dei trasporti del paese e sulle singole società del settore, vedeva quindi le nostre tre imprese in situazioni molto diverse una dall'altra. La SITA, dotata nel 1915 di un capitale sociale di 300.000 lire, gestiva una rete di circa 200 km, di cui più del 65% era situato in Toscana, e il restante era diviso in due linee fra Piemonte e Basilicata (Tab. 18): una piccola rete rispetto alle potenzialità finanziarie e organizzative della società, ma in realtà di dimensioni notevoli se paragonata alla media del frammentatissimo settore, e che inoltre comprendeva l'Italia, sebbene "a campione", dal Nord al Sud,

---

601 diretto per Roma e n. 1742 accelerato per Ancona; quella di mezzogiorno con i treni N. 1743 per Roma e n. 1744 per Ancona" (ASACSA, Contratti, cessioni, cause ed altro, b. 1, fasc. 3).

364 "Si conviene di rivolgersi al locale Municipio affinché avanzi una domanda alla Direzione Generale delle Ferrovie per ottenere che il treno trisettimanale 508 faccia servizio passeggeri da Ancona a Castelplanio tanto più che il treno suddetto si ferma un minuto ed incrocia col merci 6516 proprio a Castelplanio" (ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Adunanza del 5 aprile 1912).

365 "Il nostro Servizio Automobilistico è in coincidenza a Iesi con quelli di Cingoli-Macerata – Filottrano – Ostra – S. Marcello Senigallia", recitava sempre la locandina del 1914 (*Ibidem*).

rivelando già solo nella sua conformazione geografica un vasto progetto di crescita. L'impresa di Alberto Laviosa, dal canto suo, era ancora una accomandita semplice, ma avendo iniziato l'attività nel 1908 con evidenti obiettivi espansivi, non accontentandosi di gestire quelle due o tre linee locali che invece gestiva la gran parte dei concessionari, già nel 1914 aveva in mano una fitta rete di quasi 500 km di linee distribuita in tre regioni: un primo nucleo di espansione attorno alla città di Piacenza verso le valli sottostanti, nell'Appennino emiliano; un allungamento, attraverso queste valli, fino alla Liguria e nella fattispecie fino alla città di Genova; infine una direttrice settentrionale che penetrava all'interno della regione lombarda, in direzione una di Milano e Crema (Tab. 12). La SACSA, invece, appena cresciuta dai 9 km di rete del 1910 ai circa 70 del 1914, aveva un capitale sociale di 45.000 lire, e con un parco rotabile di sei autobus (inclusa la nota *vetturetta*) gestiva sostanzialmente tre linee nel ristretto ambito geografico compreso fra Jesi, Cupramontana e la sua naturale stazione ferroviaria, vicino al paese di Castelplanio.

Un'impresa di dimensioni medie o medio-piccole (in relazione al settore, ovviamente), con grandi ambizioni, ingenti possibilità finanziarie e una certa distribuzione sul territorio; un'azienda sempre di medie dimensioni (o medio-grandi), nata e cresciuta fra le mani di un imprenditore ambizioso e capace, con accesso a capitali limitati rispetto ai concorrenti piemontesi, ma che aveva costruito una rete piuttosto vasta e articolata; una piccolissima società ad azionariato diffuso, di proprietà della comunità locale e gestita più che con obiettivi industriali, con l'intento duplice di impegnare i propri risparmi in un investimento non troppo rischioso e di fornire un servizio pubblico, oltre che agli stessi proprietari, alla popolazione del territorio circostante e ai suoi commerci. Queste le tre figure che si preparavano, rappresentando bene il loro disomogeneo settore, a entrare in una fase difficile come quella della gestione dei servizi di trasporto pubblico in tempo di guerra. Già dall'estate del 1915 il governo dispose il sequestro dei mezzi meccanici in circolazione all'interno dei confini nazionali e per via delle operazioni di guerra, come abbiamo visto, la benzina, i lubrificanti e le gomme – e tutto quanto costituiva parte fondamentale del funzionamento degli autoveicoli – vennero razionati, determinando ingenti aumenti nei prezzi e quindi nei costi di gestione dei servizi (Tab. 21): "Le imprese del settore – ha scritto Carlo Mochi – furono costrette a limitare o sospendere l'attività e a sollecitare interventi da parte del governo a sostegno di tale servizio"[366]. In

[366] G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, vol. 6, t. II, Milano, Ipsoa, 1982, p. 198.

realtà, le tre imprese qui considerate non interruppero mai del tutto l'erogazione dei propri servizi, i quali vennero mantenuti attivi anche grazie all'intervento del governo che, se da un lato rese la vita dei concessionari più difficile per via del sequestro dei mezzi e del razionamento dei carburanti, dall'altro tentò comunque di evitare la paralisi delle comunicazioni automobilistiche attraverso alcune importanti disposizioni, spesso percepite come tardive o insufficienti dagli imprenditori, ma che nondimeno furono essenziali ad assicurare la continuità dei servizi. Con un decreto del maggio del 1916 e con uno del settembre del 1917 fu accordata la possibilità di alzare, in ciascuno dei due casi, le tariffe previste dai disciplinari di concessione del 10%[367]. Nell'aprile del 1918, inoltre, il Ministero dei Lavori Pubblici concesse un compenso straordinario chilometrico non superiore al 40% del sussidio chilometrico stabilito per ogni linea, oltre a un'ulteriore maggiorazione delle tariffe del 10%[368], così come fu data la possibilità di aumentare i canoni per i trasporti postali del 20%[369]. Questi interventi, benché alcuni di carattere eccezionale e provvisorio, furono senza dubbio determinanti per la sopravvivenza degli autoservizi sul territorio nazionale durante questa congiuntura critica: in un periodo difficile, durante il quale migliaia di uomini spopolarono le campagne per essere reclutati nelle forze armate, i servizi di trasporto pubblico tutti ebbero il ruolo indispensabile di continuare a far vivere il territorio, assicurando la mobilità, benché minima, di merci e di passeggeri. Mochi sostiene addirittura che durante la guerra probabilmente "la limitazione dei servizi ferroviari per passeggeri venne almeno in parte supplita dai servizi automobilistici"[370], in una logica che ancora una volta inquadra gli autoservizi in un ruolo sussidiario e di supplenza alla rete ferroviaria principale e secondaria, ma che allo stesso tempo lascia emergere in tutta la sua gravità l'importanza che le automobili pubbliche andavano assumendo all'interno delle aree rurali del paese.

Per quanto riguarda Alberto Laviosa, la carenza di fonti primarie ci impedisce di affermare con sicurezza se egli si fosse arruolato nei reparti automobilistici dell'esercito, co-

367 Decreto Legge 25 maggio 1916, n. 642 e Decreto Legge 20 settembre 1917, n. 1649. Con queste disposizioni di legge era stata contestualmente istituita una "Commissione per la determinazione dei sussidi provvisori e delle modalità di esercizio", con lo scopo di stabilire caso per caso l'applicabilità delle citate agevolazioni.

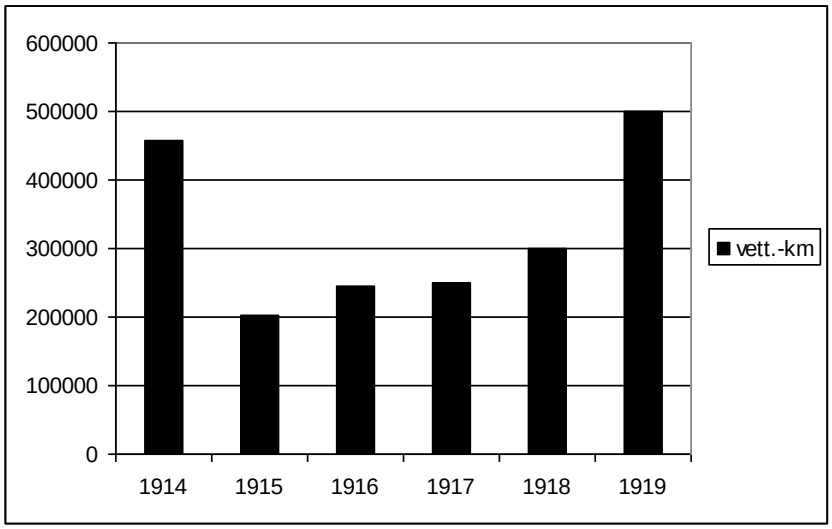
368 Regio Decreto 17 aprile 1918, n. 559, Art. 1.

369 Art. 2.

370 G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, cit., pp. 198-199.

me ha sostenuto Ogliari[371], o se invece, come ricorda la nipote Giovanna Boitano, fosse rimasto a Piacenza[372].

Graf. 5. Impresa Laviosa. Percorrenze annuali in vetture-km: 1914-1919.



Fonte: nostra elaborazione da ASA, Percorrenze annuali in chilometri, grafico, Piacenza, 1935?

In un caso o nell'altro i servizi gestiti dall'Impresa Auto-Trasporti Alberto Laviosa, sebbene subissero rilevanti restrizioni – come dimostra il brusco calo di vetture-km verificatosi negli esercizi degli anni di guerra, in cui si passò dalle 458.000 vett-km annue del 1914 alle 202.000 del 1915 (Graf. 5) –, proseguirono durante l'intero periodo del conflitto, portandosi gradualmente verso un lesto recupero del terreno perduto. Se però l'impresa piacentina era entrata in guerra con un parco rotabile composto di circa 25 autobus[373], alla fine del conflitto i sequestri avevano fortemente ridotto il numero di unità disponibili per il trasporto, e Laviosa dovette porre in campo tutta le sue capacità imprenditoriali e tecniche per ricostituire il falcidiato parco dei veicoli.

Quanto alla SITA, anch'essa dovette subire, come tutti, i sequestri che nel maggio e nel giugno del 1915 sottrassero alla società "tutti i veicoli adibiti alle […] linee […], nessuno eccettuato"[374]. In seguito ai sequestri si verificò quindi una brusca e forzosa interruzione dei servizi, che vennero però quasi immediatamente ripresi, nell'arco di qualche giorno,

371 F. Ogliari e F. Sapi, *Ritmi di ruote*…, cit., p. 255.
372 Cfr. nostra intervista a Giovanna Boitano, Piacenza, 14 marzo 2007.
373 F. Ogliari e F. Sapi, *Ritmi di ruote*…, cit., p. 255. Crediamo che la cifra di 25 unità costituenti il parco rotabile dell'impresa di Laviosa attorno al 1914, per quanto non sostenuta da documenti, possa essere approssimativamente corretta, in quanto il materiale rotabile che nel 1920 venne ereditato dalla nuova società, le Autovie Alta Italia, constava di 22 autobus (ASA, non ordinato, Libro dei Soci, vol. I, p. 3).
374 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 29 marzo 1916.

utilizzando dapprima provvisoriamente alcune "autovetture da turismo" e in seguito riacquistando nuovi autobus dalla Fiat[375]. Ciò nonostante, pur in presenza di un aumento del numero dei chilometri della rete con l'ingresso delle due nuove linee toscane (Poggibonsi-Colle Val d'Elsa-Massa Marittima, di 75 km, e Poggibonsi-San Gimignano, di 11 km) le vetture-km percorse nel 1915 subirono un calo piuttosto significativo – del 16% circa – passando dalle 219.344 del 1914 alle 183.893 del 1915[376]. A rendere più complessa e onerosa la gestione dei servizi automobilistici in questo primo anno di guerra si aggiunse – non solo per la SITA ovviamente –, oltre ai già noti aumenti del materiale di consumo, una sensibile diminuzione dei flussi di traffico e il reclutamento nell'esercito della popolazione maschile del paese, fra cui ovviamente erano compresi anche gli autisti e i meccanici, che impoverì l'organico del personale sia in quantità sia, secondo gli amministratori della SITA, in qualità: "Buona parte del personale viaggiante veniva […] richiamata alle armi e non essendone consentito l'esonero, era inevitabile affidarsi a personale che non poteva dare affidamento"[377]. Per tutte queste ragioni quindi, nonostante gli sforzi che la direzione dichiarò di aver messo in atto per contenerli, i costi chilometrici medi dei servizi tesero ad aumentare progressivamente e se dal 1913 al 1914 erano passati da 0,93 lire al km a 0,85 – dimostrando come una gestione veramente industriale potesse ottenere risultati di un certo livello, dal momento che alla SACSA ancora nel 1911 avevano calcolato una spesa chilometrica di 1,18 lire per la breve linea Cupramontana-Castelplanio[378] –, nel 1915 tornarono a 0,92[379], per salire nel 1917 a 1,6, contro un provento lordo chilometrico di 1,55 lire[380]. Nonostante quindi che la società avesse già firmato i disciplinari di concessione per due nuove linee, la Firenze-Poggibonsi-Volterra e la Pontassieve-Bibbiena-San Piero in Bagno, il consiglio d'amministrazione credette prudente iniziare l'esercizio su queste linee, "data l'attuale crisi dei mercati", solo se il Ministero dei Lavori Pubblici avesse accettato che le linee fossero "attivate e per tutto il

375 *Ibidem*.
376 *Ibidem*.
377 *Ibidem*.
378 "La spesa per chilometro della benzina e dei lubrificanti corrisponde a lire 0,225 con un consumo di benzina al km del costo di 0,16 lire, costo che andrà certamente a diminuire nell'anno prossimo per la diminuzione del dazio. Si aggiunga l'ammortamento sul costo delle vetture in lire 0,30 al km, lire 0,27 per spese di personale, lire 0,22 per manutenzione, assicurazione e rifornimento macchine e si avrà la spesa media complessiva di 1,01 lire per chilometro. Se poi si volessero considerare le altre spese di indole generale si raggiungerebbe la cifra di 1,18 lire per chilometro percorso" (ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 19 gennaio 1911).
379 *Ibidem*
380 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 27 marzo 1918.

periodo della guerra esercite con un programma minimo di corse"[381]. Ed effettivamente il governo autorizzò la riduzione di corse richiesta dalla società non solo su queste, ma su quasi tutte le linee, riducendo però al contempo anche i contributi statali corrisposti annualmente[382]. Le percorrenze chilometriche effettuate nell'esercizio del 1917 in effetti furono di 380.038 vetture-km contro le 580.171 che erano prescritte dai disciplinari di concessione, ottenendo così un risparmio, che era stato pianificato e cercato dalla direzione, di circa 200.000 km annui (Tabb. 23 e 24).

Tab. 23. SITA. Linee concesse nel 1917, percorrenze chilometriche previste e relativi sussidi ministeriali.

Linee	km prescritti	sussidio annuo Min. LL. PP.	lire al km (sussidi)
Ivrea-Brusasco	98.476	25.986	600
Siena-Greve	79.854	30.685,90	586
Noepoli-Valsinni	23.706	17.355,80	539
Colle-Massa Mar.	102.200	38.640	552
Firenze-Volterra	190.887	66.291,60	600
Pontassieve-S. Piero	85.048	36.933,11	536
	580.171	**215.892**	

Fonte: nostra elaborazione da ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 27 marzo 1918.

Tab. 24. SITA. Percorrenze chilometriche effettive nel 1917 e relativa diminuzione dei sussidi ministeriali.

Linee	km percorsi	var. % km	sussidio annuo ridotto	lire al km (sussidi)	riduzione imposta da Comm. Minist.	var. % sussidi
Ivrea-Brusasco	79.146	-20	20.788,80	480	5.197,20	-20
Siena-Greve	38.340	-52	22.516,95	430	8.168,95	-26,6
Noepoli-Valsinni*	23.937	+1				
Colle-Massa Mar.	56.315	-45	21.000	300	17.640	-45,7
Firenze-Volterra	115.615	-39	35.355,52	320	30.936,08	-46,7
Pontassieve-S. Piero*	66.685	-22				
	380.038	**-34**	**99661,27**		**61942,23**	**-28,7**

*La linea Noepoli-Valsinni non ebbe diminuzione di percorrenza chilometrica in quanto il disciplinare prevedeva una sola coppia di corse giornaliere; la Pontassieve-S. Piero in Bagno subì una riduzione non programmata e quindi non subì la diminuzione del sussidio.
Fonte: nostra elaborazione da ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 27 marzo 1918.

[381] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 29 marzo 1916.
[382] La Firenze-Poggibonsi-Volterra venne inaugurata il 26 novembre 1916 (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 marzo 1917), mentre la Pontassieve-S. Piero in Bagno iniziò il 7 aprile 1917 (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 27 marzo 1918).

Come però dovette ammettere il consiglio di amministrazione nella relazione all'assemblea dei soci, il vantaggio che si era tentato di conseguire con la riduzione delle percorrenze chilometriche "venne annullato dal fatto che la Commissione Ministeriale per la continuazione degli autoservizi durante la guerra, nell'autorizzare in via provvisoria le riduzioni di corse che avevamo proposto, ci ha diminuito i sussidi chilometrici"[383]. La perdita complessiva, che per il 1917 fu di quasi 24.000 lire (Tab. 17), venne quindi attribuita da un lato all'aumento dei costi e dall'altro alla diminuzione "insindacabile" dei sussidi, che se non si fosse verificata avrebbe consentito, secondo la direzione, di chiudere il bilancio in pareggio, "il che – recitava la relazione del consiglio di amministrazione all'assemblea dei soci – dobbiamo confessarvi era e resta nelle nostre modeste aspirazioni finché dura lo stato di guerra"[384]. Effettivamente, come si può vedere dalle Tabb. 23 e 24, la riduzione dei sussidi fu cospicua, sebbene, nonostante le lamentele e le proteste degli amministratori della SITA, la diminuzione parallela delle percorrenze risultasse maggiore, in termini complessivi e percentuali, rispetto a quella degli aiuti governativi, rispettivamente del 34% l'una e del 28,7% l'altra. In ogni caso non solo l'improvvisa decurtazione dei sussidi e gli aumenti vertiginosi dei prezzi della benzina[385] erano secondo la direzione responsabili delle difficoltà sempre maggiori che la società stava affrontando in questi anni di guerra. Gli aumenti tariffari concessi tramite i due decreti di cui si è detto poco sopra, ognuno dei quali ammetteva un incremento del 10%, vennero considerati assolutamente non rispondenti alle effettive necessità, che a giudizio dei dirigenti della SITA avrebbero dovuto essere almeno del 30 o 40% per avere una qualche influenza sui risultati di bilancio[386]. Inoltre, la continua emorragia di personale (soprattutto dei preziosi meccanici e dei conducenti) dovuta al richiamo alle armi peggiorava le condizioni di esercizio e non era oggetto di sufficienti attenzioni da parte del governo, il quale ancora

383 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 27 marzo 1918.
384 *Ibidem*.
385 Come abbiamo già segnalato più sopra, ma giova ripeterlo, gli amministratori della SITA calcolarono un aumento del prezzo della benzina dalle 60 lire al quintale del 1914 alle 140 del 1915 (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria del 29 marzo 1916), fino ad arrivare, alle 274,20 lire al quintale del marzo del 1918 (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria, 27 marzo 1918).
386 Come primo rilievo, si faceva notare che, una volta decretata la possibilità di aumentare le tariffe, i concessionari non potevano applicare immediatamente queste modifiche, dovendo, "caso per caso, fare domanda al Ministero, corredandola del Bilancio di esercizio per dimostrare la necessità dell'aumento" (*Ibidem*). Così proseguiva la relazione: "Con questo sistema si è ottenuto finora e non su tutte le nostre linee, un solo inadeguato aumento del 10%, che non ha avuto peso sull'esercizio 1917 e che anche se fosse stato applicato dal 1° Gennaio 1917 avrebbe avuto una influenza trascurabile rappresentando un incasso di £ 0,1002 ad omnibus chilometro. Ne risulta evidente che l'aumento delle Tariffe trasporti deve essere almeno del 30-40%" (*Ibidem*).

una volta veniva accusato di mancare di "provvedimenti di carattere generale atti a garantire la regolare continuità dei servizi"[387]. Infine, ultimo ma non meno importante degli ostacoli al buon funzionamento dei servizi erogati dalla società, era costituito dalla sempre crescente difficoltà dei trasporti di merci lungo le strade nazionali, difficoltà causate peraltro dagli stessi problemi che inficiavano la regolarità del trasporto passeggeri, che determinavano ritardi e mancate consegne del materiale di consumo necessario al rifornimento e alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle macchine[388]. La conclusione a cui giungeva il consiglio di amministrazione della SITA dopo un esame della situazione che come si è potuto vedere fu approfondito e dettagliato, e dopo aver dichiarato che si era rifiutato di firmare un documento in cui il ministero comunicava una ulteriore diminuzione dei sussidi per la Ivrea-Brusasco, era quindi piuttosto dura:

> Noi riteniamo che il Ministero dei Lavori Pubblici non possa pretendere in queste anormali condizioni l'adempimento degli oneri imposti dai disciplinari che vennero da noi firmati in altri tempi e su basi che l'attuale stato di guerra ha profondamente cambiato. Questo riteniamo dal punto di vista della equità ed anche da quello giuridico. Non possiamo riconoscere al Ministero dei Lavori Pubblici il diritto di imporci con insindacabile decisione la rovina finanziaria della Società[389].

A questa ferma dichiarazione del consiglio di amministrazione, seguì un ordine del giorno proposto da Edoardo Jannaccone, ossia da uno dei sette azionisti presenti all'assemblea, fra cui rientrava naturalmente anche Giovanni Agnelli e che rappresentavano la totalità del capitale sociale (innalzato ancora nel corso del 1915 da 300.000 lire a 500.000[390]), di cui merita di essere citato un ampio stralcio:

---

387 *Ibidem*.

388 "In questi ultimi tempi i nostri esercizi si trovano in condizioni assolutamente precarie di funzionamento a causa dei mancati rifornimenti" (*Ibidem*).

389 *Ibidem*.

390 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria e straordinaria del 30 marzo 1917. L'aumento del capitale sociale era stato sottoposto al consiglio di amministrazione alla Fiat dallo stesso Agnelli con queste parole (il brano è già stato parzialmente citato in precedenza): "L'amm. delegato informa che la Società italiana trasporti automobilistici chiude anche quest'anno in perdita il suo bilancio a causa del rincaro della benzina, delle gomme ecc.: questa perdita cumulata con quella degli anni precedenti supera il terzo del capitale sociale, per cui a norma di legge occorre ridurlo o reintegrarlo. Dato il carattere della società che venne costituita non tanto per trarne degli utili diretti, quanto indirettamente per servire d'esempio per l'istituzione di nuove linee, l'amm. delegato è d'avviso che non solo convenga reintegrare il capitale, ma aumentarlo a L. 500.000 per poter dare maggior impulso all'iniziativa e dare qualche utile" (Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali dei Consigli di Amministrazione*, Vol. I, cit., p. 161).

L'assemblea della Società Italiana Trasporti Automobilistici, […]

Considerato:

Che il Ministero dei Lavori Pubblici col diminuire ancora oggidì la già ridotta quota del sussidio, pare non si renda conto dei sacrifizi sopportati dalla Società per superare gli ostacoli ognora crescenti

Che persistendosi da parte del Ministero dei Lavori Pubblici nel mancato pronto reintegro dei sussidi con retroattività al 1° Gennaio 1918, nella mancata assegnazione di speciali temporanee indennità di guerra, nella mancata pronta concessione di un adeguato aumento di tariffe e di ogni altro provvedimento che si presenti efficace per dirimere le numerose difficoltà poste in evidenza dalla Relazione del Consiglio, la Società andrà incontro ad un inevitabile dissesto finanziario

Mentre riafferma il proprio intendimento di sopportare – nei limiti compatibili con la vita della Società – tutti quegli sforzi e quei sacrifici che si manifestassero necessari per garantire la continuità degli autoservizi, conscia del preciso dovere che incombe nella grave ora presente, di assicurare il regolare svolgimento degli scambi all'interno e fra le famiglie degli eroici combattenti alla Fronte

Delibera

Di far voti perché il Ministero dei Lavori Pubblici dimostri con pronti ed efficaci provvedimenti di non voler frustrare gli sforzi ed i sacrifici fatti dalla Società

Di dar mandato al Consiglio di Amministrazione di esperire tutte le pratiche opportune per conseguire quanto si riterrà assolutamente urgente ed indispensabile per il regolare andamento di servizi che sono di pubblico interesse e di pubblica utilità

Di autorizzare il consiglio stesso, qualora ogni pratica presso le competenti Autorità non sortisse il dovuto esito, a prendere qualsiasi provvedimento nell'interesse della Società, gravemente minacciata nel suo avvenire, non escluso quello della totale sospensione degli autoservizi, anche se ne dovesse derivare la perdita delle cauzioni e la decadenza delle concessioni[391].

Da queste parole emergeva sia una netta consapevolezza della centralità e dell'insostituibilità del proprio ruolo sul territorio, tanto da usare tali caratteristiche come leva per l'ottenimento delle proprie ragioni, sia un'evidente minaccia di "disubbidienza" allo stato e ai suoi organi di governo: pur di non soccombere sotto la tragedia finanziaria

[391] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria, 27 marzo 1918.

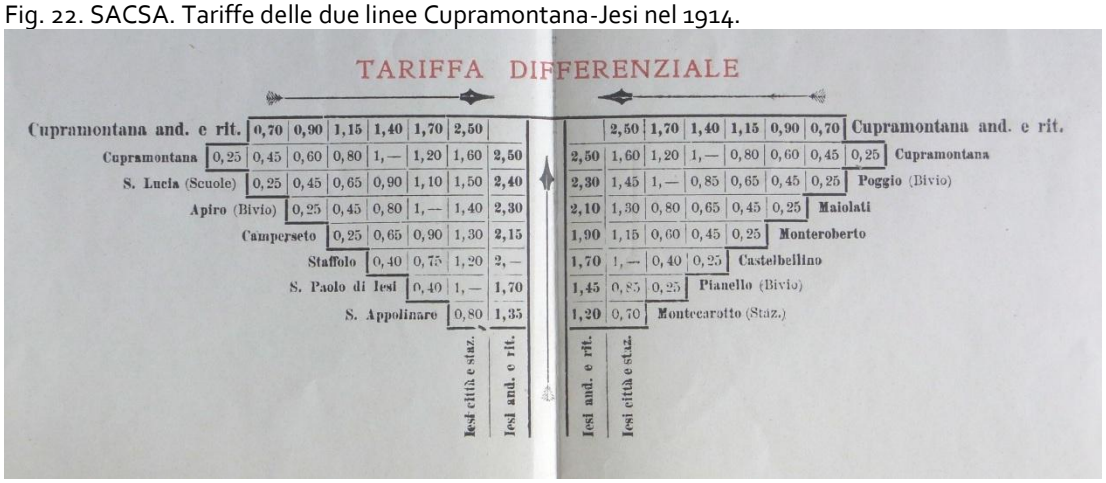
che si paventava all'orizzonte – ma i toni erano evidentemente e consapevolmente forzati ed eccessivi – la società avrebbe disatteso le prescrizioni dei disciplinari di concessione, effettuando quelle modifiche che avrebbe creduto opportune allo scopo di risanare i propri bilanci, anche a costo di perdere le concessioni e con esse le relative cauzioni versate all'atto della firma del disciplinare. Inutile dire che l'ordine del giorno in questione venne approvato all'unanimità. Non sappiamo dire se a queste "dichiarazioni di guerra" seguissero comunicazioni ufficiali o ufficiose con gli organi ministeriali – ma è tutt'altro che improbabile, dal momento che era pratica comune che i concessionari di autoservizi facessero pressioni non solo attraverso i propri organi di rappresentanza collettiva, a cui la SITA peraltro non aderiva, ma anche per così dire in proprio presso il ministero e i suoi rappresentanti al fine di ottenere concessioni, sussidi e altre agevolazioni –, fatto sta che proprio pochi giorni dopo lo svolgimento dell'assemblea della SITA, il 17 aprile del 1918, il Ministero dei Lavori Pubblici varò un decreto, di cui si è già detto, grazie al quale si poterono aumentare ulteriormente le tariffe del trasporto passeggeri e di quello degli effetti postali, e con cui si stabilì di conferire un "premio" di maggiorazione sui sussidi che fino a quel momento, come si è visto, erano stati al contrario fortemente ridotti. E tutto questo, nelle parole del decreto in questione, era stato fatto sulla base della premessa che "a seguito del continuo e sempre più grave aumento dei prezzi degli autoveicoli, della benzina, e in generale di tutte le materie di consumo e dei pezzi di ricambio, e del rincaro della mano d'opera, le previsioni stabilite nei piani finanziari che formarono base per la determinazione dei singoli sussidi delle linee automobilistiche in servizio pubblico [risultavano] notevolmente mutate"[392], ciò che ricorda molto da vicino i contenuti delle proteste degli amministratori della SITA, che sicuramente non erano molto diverse da quelle di tutti gli altri rappresentanti della categoria, invischiati più o meno tutti nella medesima difficile situazione. Come abbiamo visto, per altro, il 1918 fu per la SITA il primo anno dalla fondazione in cui i conti non si chiusero in perdita, ma con un utile relativo al solo esercizio 1918 di 25.441,21 lire (Tab. 17), sommando alle quali la perdita dell'esercizio precedente il bilancio si chiuse con 1.516,13 lire di utile che, sebbene magro, aveva effettivamente, come si leggeva nella relazione del consiglio di amministrazione, "un grande valore: quello di una promessa per l'avvenire della Vostra Società"[393], promessa che come si vedrà non tarderà a manifestarsi anche fat-

[392] Regio Decreto 17 aprile 1918, n. 559.
[393] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria, 20 marzo 1919.

tualmente, nelle vesti di una cospicua e progressiva crescita degli affari dell'impresa torinese.

Chi invece sembrava aver subito meno di tutti gli effetti della guerra fu la SACSA, che nonostante i continui aumenti dei prezzi delle materie di consumo, nonostante la requisizione di tutti i mezzi a cui fu sottoposta la società nell'estate del 1915[394] come le altre sue concorrenti, pure gli amministratori dichiararono nel marzo del 1917 che i prodotti del traffico per l'esercizio 1916 avevano dato "buonissimi incassi", i quali erano dovuti essenzialmente a una particolarità della zona, ossia l'apertura di un "Ospedale Militare di Riserva" a Cupramontana, che determinò un aumento della domanda dovuto al "continuo movimento di militari" nella zona[395]. Inoltre le tariffe della nuova linea circolare fra Cupramontana e Jesi, inaugurata nel marzo del 1914, erano state inizialmente impostate – probabilmente per ragioni di carattere promozionale – su un livello piuttosto basso: per il percorso via Staffolo, di circa 28 km, si pagavano circa 0,06 lire al chilometro, mentre per l'itinerario via Castelli, di 24 km, il prezzo del biglietto saliva a poco meno di 0,07 lire al chilometro (Fig. 22).

Fig. 22. SACSA. Tariffe delle due linee Cupramontana-Jesi nel 1914.



TARIFFA DIFFERENZIALE

Cupramontana and. e rit.	0,70	0,90	1,15	1,40	1,70	2,50			2,50	1,70	1,40	1,15	0,90	0,70	Cupramontana and. e rit.
Cupramontana	0,25	0,45	0,60	0,80	1,—	1,20	1,60	2,50	2,50	1,60	1,20	1,—	0,80	0,60	0,45	0,25	Cupramontana
S. Lucia (Scuole)	0,25	0,45	0,65	0,90	1,10	1,50	2,40		2,30	1,45	1,—	0,85	0,65	0,45	0,25	Poggio (Bivio)
Apiro (Bivio)	0,25	0,45	0,80	1,—	1,40	2,30			2,10	1,30	0,80	0,65	0,45	0,25	Maiolati
Camperseto	0,25	0,65	0,90	1,30	2,15				1,90	1,15	0,60	0,45	0,25	Monteroberto
Staffolo	0,40	0,75	1,20	2,—					1,70	1,—	0,40	0,25	Castelbellino
S. Paolo di Jesi	0,40	1,—	1,70						1,45	0,85	0,25	Pianello (Bivio)
S. Appolinare	0,80	1,35							1,20	0,70	Montecarotto (Staz.)
	Jesi città e staz.	Jesi and. e rit.							Jesi and. e rit.	Jesi città e staz.					

Fonte: ASACSA, Contratti, cessioni, cause ed altro, b. 1, fasc. 3.

Questa scelta iniziale quindi offrì agli amministratori della società, in un momento critico, un più ampio margine di rialzo dei prezzi dei servizi, che poterono essere elevati oltre al limite degli aumenti che come abbiamo visto erano stati concessi per legge dal Mi-

394 ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 2, Adunanza del 9 marzo 1917.

395 "Se ciò non si fosse avverato – si leggeva nella relazione all'assemblea dei soci – la Società, nonostante che dal Luglio abbia percepito il sussidio governativo sul servizio Cupra-Jesi, avrebbe attraversato senza dubbio un momento assai critico ed il bilancio si sarebbe chiuso con un deficit assai rilevante" (*Ibidem*).

nistero dei lavori pubblici[396]. Nonostante dunque la cospicua perdita a cui andò incontro la SACSA nell'esercizio del 1917 (Graf. 2), secondo il consiglio di amministrazione attribuibile soprattutto alle spese generali, a quelle del personale, ai costi della manutenzione e riparazione delle macchine e, naturalmente, alle spese per le merci di consumo (Tab. 21)[397], i proventi del traffico salirono costantemente lungo tutto gli anni di guerra (Graf. 3), non consentendo mai, tuttavia, una chiusura del bilancio in attivo, in modo però non sostanzialmente diverso dall'andamento economico che la società aveva conosciuto nel periodo precedente all'esplosione del conflitto (Graf. 2).
Tutto sommato, comunque, nell'immediato la guerra non fu un affare per nessuno dei concessionari di autolinee, sia presi singolarmente sia considerati nel loro complesso. Scriveva Baldini in un articolo del maggio del 1918, riassumendo i problemi fin qui già illustrati per le singole imprese:

> La guerra, mentre ha dato un più forte impulso alle costruzioni di automobili, viceversa ha portato un grave colpo alle autovie. I prezzi altissimi raggiunti dalle materie di consumo – gomma e benzina – ed anche la materiale difficoltà di trovarne, sono attualmente il principale ostacolo all'esercizio delle autovie. Inoltre la requisizione operata pei bisogni dell'esercito e la chiamata alle armi del personale operaio e di condotta rendono affatto impossibile in alcuni casi proseguire il servizio[398].

A dispetto delle ormai note difficoltà in cui i concessionari dovettero dibattersi in questi anni, la rete nazionale dei servizi pubblici automobilistici sembrava comunque essersi espansa fra il 1914 e il 1918. Prendendo per buoni i calcoli effettuati da Baldini, il quale giustamente metteva in guardia il lettore dall'ampio margine di errore a cui poteva essere soggetta la stima da egli stesso compilata[399], le autolinee presenti sul territorio italiano nel 1917 erano 421 per un'estensione totale della rete di 15.790 (Tab. 25), ossia circa 4.000 chilometri in più – il 34% circa – rispetto alla rete che era stato possibile individuare per il 1914 (Tab. 9), la quale a sua volta – occorre specificarlo – riguardava esclusivamente le autolinee sovvenzionate dallo stato, mentre Baldini in questo suo prospetto pubblicato

396 ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 2, Adunanza del 29 aprile 1917.
397 ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 2, Adunanza del 28 febbraio 1918.
398 U. Baldini, *Autovie italiane*, cit., p. 13.
399 "Non essendovi ancora pubblicazioni ufficiali, domando venia delle involontarie inesattezze ed omissioni, essendomi dovuto basare su notizie dirette e sugli orari estensibili al pubblico. Perciò la cifra riassuntiva non ha che un valore approssimato" (*Ibidem*, p. 15).

nel 1918 non specificava se si trattasse della rete nel suo complesso o, com'è più probabile, esclusivamente di quella sovvenzionata. La distribuzione per compartimenti ferroviari e non per regioni, peraltro, complica ulteriormente e rende di fatto impossibile – perché inevitabilmente troppo imprecisa – una comparazione attendibile fra i due prospetti. In ogni caso la tendenza per grandi aree rimaneva sostanzialmente invariata nelle sue linee principali, indicando come la gran parte delle linee automobilistiche in questo frangente si posizionasse ancora fra l'Italia centrale e quella meridionale, mentre le regioni del Nord, salvo rare eccezioni, erano le più scarne di servizi automobilistici. Mentre però nel 1914 era il meridione, continentale e insulare, a disporre del più alto numero di chilometri a livello nazionale, nel 1917 il primato spettava all'Italia centrale, che sia per via della propria tortuosa conformazione geografica sia per le larghe maglie della rete ferroviaria, si era dotata di una fitta rete automobilistica, in cui primeggiava il compartimento a cui afferiva la SACSA, ossia quello di Ancona, con il 19,6% dei chilometri complessivi della penisola. Seguiva il compartimento di Roma, lo stesso in cui operava Ancillotti con le linee del Viterbese, con il 12,8 e quello di Reggio Calabria, all'interno del quale operava la SITA con la Noepoli-Valsinni, con l'11,6%. Il compartimento a cui afferiva l'impresa di Laviosa invece, quello di Bologna, era in quarta posizione con il 10,7%, mentre ancora piuttosto bassa risultava la partecipazione del compartimento fiorentino (5,3) – che sarà cruciale per lo sviluppo della rete della SITA – destinato invece a crescere notevolmente nei primi anni Venti. Molto bassa era infine la partecipazione dei compartimenti settentrionali, in cui, se si esclude quello di Torino – la più montuosa delle regioni del Nord e che già si era distinta nel panorama settentrionale anche nel 1914 – che contava per il 7,4% sul totale nazionale e in parte anche quello di Genova (4%), che non a caso condivideva caratteristiche orografiche per molti versi analoghe a quelle piemontesi, figuravano i compartimenti in assoluto più scarni del paese: Venezia con il 3% e Milano addirittura con il 2,8, cifra che Baldini spiegava con la differenza nella dotazione infrastrutturale del territorio, "essendo la Lombardia ben fornita di ferrovie principali e secondarie, nonché di tramvie"[400]. La dotazione infrastrutturale costituisce una spiegazione corretta, ma parziale delle cause di sviluppo delle reti di autolinee, in quanto il compartimento ferroviario torinese non era certo dei più scarni del paese e poteva senza dubbio competere con quello lombardo per chilometri di binari, ricoprendo al contempo però la sesta posizione a livello nazionale per dotazione di autoservizi. A parità di

[400] *Ibidem*, p. 15.

chilometri di ferrovia, sembrava piuttosto la conformazione orografica del territorio in questo periodo a essere discriminante in Italia: tante più alture e montagne, tanto maggiore il numero di chilometri serviti dagli omnibus automobili. Quello che ad ogni modo emerge ancora una volta come dato evidente è che lo sviluppo della rete di autolinee nel suo primo ventennio di vita poco o nulla aveva avuto a che fare con le aree industriali del paese e non si poteva dire quindi in alcun modo collegata direttamente allo sviluppo economico dei territori, in questo differenziandosi totalmente da quanto era accaduto per la rete ferroviaria nella seconda metà del XIX secolo, come sappiamo concentrata soprattutto fra Lombardia e Piemonte.

Tab. 25. Distribuzione delle linee automobilistiche in Italia nel 1917 per compartimenti ferroviari.

Compartimenti ferroviari	Numero di linee	Km di linee	% km	Km per macro-aree
Torino	50	1.163	7,4	2.711
Genova	14	626	4,0	
Milano	15	443	2,8	
Venezia	16	479	3,0	
Bologna	52	1.685	10,7	7.642
Firenze	23	838	5,3	
Ancona	88	3.092	19,6	
Roma	54	2.027	12,8	
Bari	27	1.123	7,1	5.437
Napoli	15	607	3,8	
Reggio Calabria	30	1.828	11,6	
Palermo	30	1.285	8,1	
Sardegna	7	594	3,8	

Fonte: nostra elaborazione da U. Baldini, *Autovie italiane*, estratto dalla "Rivista tecnica delle ferrovie italiane", a. VII, Vol. XIII, n.5, maggio 1918., pp. 15-20.

L'articolo di Baldini, che faceva un po' di confusione – comprensibilmente vista la mancanza di fonti attendibili – soprattutto relativamente alle linee della Fiat, ormai sostanzialmente in mano alla SITA e che egli attribuiva ancora alla Garages Riuniti, proseguiva elencando le più importanti imprese del paese in un brano che esordiva citando per prime due delle imprese considerate in questo studio:

> Fra le imprese di maggiore importanza che eserciscono autovie, si deve menzionare: la Sita […], con sede a Torino, che sta impiantando diverse linee in differenti regioni d'Italia; la ditta Alberto Laviosa di Piacenza, ammirevole per l'ardimento avuto di iniziare

> l'esercizio della lunga, difficile e costosa linea Piacenza-Genova con la traversata dell'Appennino (km 143): essa poi ha assunto alcune altre linee nei dintorni di Piacenza; la ditta *Aemilia* è pure benemerita di avere impiantata ed estesa una vasta rete nell'Appennino emiliano (province di Modena e Bologna). Né bisogna dimenticare la Società "Impresa trasporti per la montagna", che è una delle prime e più ardimentose sorte in Italia (1904), per l'esercizio della Spoleto-Norcia, iniziata coi famosi omnibus a vapore De Dion-Bouton ed ora completamente trasformata coi tipi più moderni. Per l'Italia meridionale meritano speciale menzione per l'importanza delle linee esercite l' "Auto-Trasporti Abruzzo" (sede Teramo), l' "Autogarage Perugia", la Società Anonima Industriale "Molisane", con sede a Campobasso, la Società Irpina Trasporti Automobili, la Fiat, Servizi automobilistici della Basilicata, emanazione dei Garages Fiat, la Ditta Guido Vallecchi (sede Roma) pel Gargano, il Garage "Imera" per la Sicilia, ed altre[401].

Nonostante quindi che la guerra mondiale avesse messo a dura prova la capacità di tenuta delle imprese concessionarie di autoservizi, privandole di traffico, di macchine, di combustibile, paradossalmente fu proprio il conflitto stesso a porre le basi per la loro futura fortuna, contribuendo in modo determinante, com'è noto, all'affermazione dell'automobilismo inteso nella sua accezione più ampia. Scriveva Ugo Casalis nel 1916 da una non meglio specificata – per ovvie esigenze militari – "zona di guerra":

> La guerra, per quel rapidissimo rivolgimento che si è compiuto in ogni campo, è diventata meccanica, si è «meccanizzata» secondo le asserzioni di un nostro Ministro, come la più nuova e la più complessa delle industrie meccaniche, e, a parer mio, l'arma più potente, l'arma guerresca per eccellenza, è ora la macchina intesa nel suo principio meccanico animatore; è il motore che si è sovrapposto a tutti i congegni di guerra, integrandoli per dare a ognuno ancora nuova potenza, nuovi raggi d'azione, centuplicandone i mezzi d'offesa e di difesa, ma principalmente i mezzi d'offesa dato che l'arte della guerra consiste a ricercare col massimo dei mezzi il massimo dei risultati. E tale *arma nuova*, è tipicamente rappresentata dal *motore a esplosione* come la macchina che nel più piccolo volume, nel minor peso, può generare la maggior forza motrice. La risoluzione di questo grande problema, di questo principio suscettibile di infinite applicazioni, se aveva già offerto frut-

[401] U. Baldini, *Autovie italiane*, cit., p. 15.

> ti immensi nel lavoro pacifico, doveva recare nel conflitto armato delle nazioni, tutto il peso della sua vasta portata[402].

E in questa meccanizzazione della guerra emerse in tutta la sua importanza e con tutte le sue migliori caratteristiche il ruolo dei trasporti automobilistici, applicati in modo insostituibile a innumerevoli aspetti relativi ai combattimenti, alla logistica e ai rifornimenti, al trasferimento di uomini e così via. La prima guerra mondiale – come ha scritto Lando Bortolotti – aveva insomma sancito "la fine di un'intera epoca, quella pionieristica e snobistica della motorizzazione"[403], portando l'automobile a un grado più alto di democratizzazione. Ugo Baldini, nel più volte citato articolo relativo alle autolinee pubblicato nel maggio del 1918, quando all'armistizio mancavano ancora sei mesi, esordiva così:

> La guerra, nella sua realtà brutale, ci ha dato straordinari ed impensati ammaestramenti, distruggendo molte teorie ritenute per indiscusse. Essa ha innanzitutto dimostrata la suprema importanza dei trasporti, importanza non minore di quella degli armamenti; giacché è inutile produrre armi e munizioni, se non si hanno mezzi adeguati per il loro rapido trasporto sulle fronti di combattimento. Così pei grani, pei carboni, per tutti i materiali di prima necessità[404].

Se non si può non dire dell'episodio emblematico del corpo di Volontari Ciclisti e Automobilisti (corpo che presto venne riassorbito nelle file dei regolari reparti dell'esercito)[405], presentatosi al fronte con piloti accompagnati dai propri meccanici di fiducia – come fa notare Bortolotti simili a crociati con al seguito il loro scudiero[406] – ciò che più importa è che la guerra agì sostanzialmente da diffusore e da normalizzatore del mezzo automobilistico in una duplice direzione. Da un lato, attraverso le massicce ordinazioni belliche che vennero inoltrate alle case automobilistiche italiane – e principal-

---

402 U. Casalis, *La trazione auto-meccanica nella Guerra europea*, in "Rivista dei Trasporti", a. VIII, n. 2, febbraio 1916

403 L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, cit., p. 343.

404 U. Baldini, *Autovie italiane*, cit., p. 1.

405 G. Vota, *I sessant'anni del Touring Club Italiano*…, cit., pp. 163-164.

406 L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, cit., p. 343. Dopo la vittoria del Piave, il 15 agosto 1918, come ricordava Guido Faldella, "S.A.R. il compianto Duca d'Aosta parlò agli automobilisti definendoli *nuova milizia di guerra* ed esprimendo loro il plauso per l'opera compiuta, improntata al più alto spirito di sacrificio" , G. Faldella, *L'Automobilismo nei suoi aspetti politici, economici e sociali. Sviluppo di una conferenza tenuta in Torino la sera del 10 febbraio 1937-XV al 1° Gruppo Rionale Fascista "Arnaldo Mussolini"*, Torino, Tipografia edit. Umberto Franchini e C., 1937, p. 30.

mente alla Fiat[407] – si raggiunsero livelli produttivi prima impensabili sia sotto il profilo quantitativo sia sotto quello qualitativo[408] (Tab. 26); dall'altro, il cospicuo incremento del personale addetto ai reparti automobilistici testimonia come in questi anni migliaia di uomini avessero vissuto a stretto contatto con la nuova tecnologia, abituandosi a condurre (o a essere condotti da) un mezzo diverso da un carro a trazione animale, fatto che determinò senza dubbio un salto nella percezione sociale degli autoveicoli. Nell'immediato dopoguerra, inoltre, la consistente immissione sul mercato civile degli autoveicoli industriali prodotti per le esigenze belliche si coniugò con l'altrettanto significativo numero di soldati smobilitati a cui occorreva trovare un'occupazione e che andarono ad aumentare sensibilmente il potenziale bacino di personale a cui le imprese di autotrasporto passeggeri e merci potevano fare ricorso[409]. In sostanza, alla fine della guerra l'automobile si immise nel solco di una traiettoria che l'avrebbe allontanata sempre più velocemente dalla sua connotazione originaria, quella di un lussuoso passatempo per ricchi, per avvicinarla progressivamente alla vita quotidiana di milioni di individui.

Tab. 26. Mezzi e personale addetto al servizio automobilistico dell'esercito italiano (1915-1918).

Mezzi/Personale	1915	1918	var. %
personale	9.500	133.000	1.300
autovetture	400	2.510	527,5
autocarri, autobus, ambulanze	3.400	27.400	705,9
trattrici	450	1.200	166,7
motocicli	1.100	6.000	445,5

Fonte: nostra elaborazione da G. Liuzzi, *I servizi logistici nella guerra*, Milano, Corbaccio, 1934, pp. 147-159, cit. in G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, cit., p. 211.

[407] I primi ordinativi, la cui consegna avvenne entro il maggio del 1915, per la motorizzazione militare erano stati di 2.400 autoveicoli in tutto. A questa prima *tranche* delle forniture belliche la Fiat partecipò con 1.677 autoveicoli, mentre le altre imprese dovettero accontentarsi di poche briciole: l'Isotta-Fraschini ne fornì 298, la Spa 195, la Itala 120 e infine la Zust 100 (V. Castronovo, *Giovanni Agnelli*, Torino, Utet, 1971, p. 96). La qualità tecnica degli autoveicoli industriali della casa automobilistica torinese, inoltre, aveva orientato sui propri modelli anche parte delle ordinazioni dei governi russo e francese (V. Castronovo, *L'industria italiana dall'Ottocento ad oggi*, Milano, Mondadori, Oscar Studio, 1980, p. 143).

[408] Alcuni dei principali progressi tecnici compiuti in questo periodo nella costruzione di autoveicoli sono descritti in U. Baldini, *Autovie italiane*, cit., pp. 6-10.

[409] Renato Trevisani, nel tentativo di spiegare le ragioni del successo dell'autotrasporto a partire dal primo dopoguerra affermava: "Che il dopoguerra butti sul mercato centinaia di migliaia di veicoli, di cui l'amministrazione militare si alleggerisce, e che ad essi si rivolga l'attività di chi deve, in un modo o nell'altro, trovarsi un'occupazione è un fenomeno spiegabilissimo, ma esso non rappresenta che l'inizio di quella diffusione dell'automezzo, che, per un decennio almeno, si afferma vittoriosamente, dimostrando di trovare, nell'economia dei trasporti, una propria fonte di vita e più ancora una propria autonomia di funzioni e di compiti" (R. Trevisani, *La concorrenza fra la strada e la rotaia*, cit., p. 48).

Come si è visto, tutti gli imprenditori concessionari di autolinee, nel primo quindicennio del Novecento avevano indicato, per usare le parole di Guido Ancillotti, nell'incompetenza del "personale subalterno, non idoneo per abilità tecnica e per qualità morali"[410], uno dei due maggiori ostacoli – insieme all'inadeguatezza dei mezzi stessi – al buon funzionamento dei servizi pubblici automobilistici. A parte quindi il lavoro compiuto dalle poche scuole di guida istituite nei primi anni del secolo nelle città di Milano, Torino e Roma e che come abbiamo visto non erano frequentate se non da una ristretta élite tanto di chauffeur quanto di appassionati automobilisti, gli anni di guerra contribuirono in modo non irrilevante alla soluzione di tali difetti, da una parte istruendo "forzatamente" il personale addetto alla conduzione e alla riparazione delle macchine e dall'altro migliorando la qualità dei veicoli industriali[411]. Questa esperienza naturalmente non fu solo italiana: la guerra europea ebbe analoghi effetti su tutti i paesi che loro malgrado vi presero parte, e indipendentemente dal grado di maturità che l'automobilismo aveva assunto in ciascuno di questi paesi, la guerra non poté che amplificarlo ulteriormente, ponendo solide basi sociali, economiche e tecnologiche per lo sviluppo che la tecnologia automobilistica, con tutto il suo contorno, conobbe nei decenni successivi. Per quanto riguarda specificamente il settore dei servizi automobilistici per il caso inglese, per esempio, John Hibbs ha scritto: "The first world war proved to be one of the great turning points in the history of the motor-bus industry. In 1914 the horse bus still dominated the picture most people had of road transport, even though the motors had taken over in large areas of the country. […] The two main barriers to the growth of the industry were a relative shortage of capital and a much more serious shortage of mechanical skill, each of which were to disappear as the result of the war"[412].

410 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 15.

411 Pietro Sibert, per esempio, nel 1927 scriveva in un manualetto per concessionari di autolinee simile, per intenti e linea editoriale, al ben noto manuale di Ancillotti del 1912: "D'altra parte anche il reclutamento del personale conducente è facilitato, dopo la guerra mondiale, dalla diffusa istruzione dell'automobile per il servizio militare, cosicché non è difficile trovare individui seri e disciplinati che fanno buon servizio e si affezionano all'azienda da cui ritraggono il loro sostentamento" (P. Sibert, *I servizi automobilistici e di corriera*, cit., p. 25).

412 J. Hibbs, *The history of British bus services*…, cit., pp. 69-70.

Capitolo 3

Fra guerra e crisi: l'affermazione delle autolinee nel sistema dei trasporti terrestri (1919-1929)

Strade e veicoli nel primo dopoguerra

Nel periodo compreso fra l'esplosione della prima guerra mondiale in Europa alla fine del mese di luglio del 1914, l'entrata in guerra dell'Italia e la fine del conflitto nel novembre del 1918, il sistema economico e sociale, e insieme la compagine politica del vecchio continente, subirono cambiamenti di portata e dimensione tali da indurre molti studiosi, com'è noto, a ritenere questi anni, e non quelli a cavallo fra Otto e Novecento, quelli fondativi della contemporaneità e del XX secolo. Se un approccio simile è valido per la storia politica e per quella sociale ed economica, non si può dire che esso non trovi solidi riscontri anche nel più ristretto, ma rilevante campo della storia della mobilità e dei trasporti. Dal punto di vista storico tecnologico, in realtà, quasi nessuna delle innovazioni decisive del Novecento nacque durante gli anni di guerra: non la trazione elettrica per la ferrovia, non il motore a combustione interna nella tripla declinazione della navigazione aerea, della trazione di veicoli stradali o ferroviari e nella propulsione nella navigazione marittima, non gli pneumatici, e così via. Tutti questi apparati però ricevettero sostenuti impulsi migliorativi nelle tecniche di lavorazione e di produzione, che tesero a una progressiva perdita degli aspetti più puramente artigianali per muoversi verso un'omologazione delle tecniche e dei modelli nella direzione indicata sostanzialmente dal fordismo statunitense, nonché in numerosi dettagli che componevano il sistema completo – talvolta anche di certa importanza come l'illuminazione e l'avviamento elettrici del motore, che andavano a sostituire rispettivamente l'illuminazione ad acetilene o a olio e la scomoda e pericolosa manovella d'avviamento[1] – grazie alla loro applicazione su scala più vasta e grazie alla sperimentazione militare, che ha l'indiscutibile vantaggio di costituire una domanda, per così dire, a fondo perduto, che non risponde cioè a logi-

[1] Così esordiva Baldini in un paragrafo dedicato a "progressi e novità" dell'automobile del 1918: "Le modificazioni ed i miglioramenti apportati non riguardano in generale che dettagli costruttivi. Ed anche i tipi delle varie case si sono molto uniformati fra loro; tutte tendono a fissarsi su pochi tipi adatti alle varie applicazioni, corrispondenti ad altrettanti bisogni dei consumatori" (U. Baldini, *Autovie italiane*, cit., p. 11).

che di mercato, ma belliche e quindi ricche sotto il profilo economico-finanziario[2]. Per quanto riguarda segnatamente l'Italia, Carlo Mochi ha così riassunto i mutamenti intervenuti nel sistema dei trasporti "nel periodo compreso fra la neutralità e l'avvento del fascismo", all'interno del quale egli, come molti altri, individua gli anni del conflitto mondiale come il più importante momento di svolta quantitativa e qualitativa:

> Tra i fattori che concorsero con maggiore intensità a modificare gli equilibri del periodo giolittiano, la grande guerra fu sicuramente il più rilevante, perché da essa discesero istituti giuridici e priorità politiche che portarono a un uso peculiare e intensivo dell'intero sistema dei trasporti, determinarono inversioni significative nelle scelte amministrative e aziendali nel campo della produzione e utilizzazione dei materiali, favorirono lo sviluppo di alcuni comparti a danno di altri, come ad esempio quelli della motorizzazione civile e del trasporto aereo resi competitivi grazie ai miglioramenti tecnologici sostanziali introdotti durante lo sforzo bellico. […] La guerra, in sostanza, agì da catalizzatore sulle risorse nazionali e l'intervento pubblico accelerò il raggiungimento della piena maturità tecnica dell'Italia nel campo dei trasporti. Da questo clima discesero gli studi e il consolidarsi delle iniziative già avviate prima della guerra, quali quelle per l'elettrificazione della rete ferroviaria, per adeguare gli scali all'allestimento di naviglio a trazione meccanica con elevato tonnellaggio, per la costruzione di locomotive e di carri in serie, per la realizzazione di autocarri pesanti e altre ancora[3].

Ma se la tecnologia, l'organizzazione industriale e altri aspetti relativi alla produzione dei mezzi di trasporto e, come si è detto, al loro effettivo utilizzo ricevettero un cospicuo stimolo in una direzione di crescita, resta da chiarire quale fosse il lascito degli anni del conflitto sul sistema infrastrutturale e, nel nostro caso, soprattutto sul sistema viario, ovviamente cruciale per quei settori economici che facevano della strada il loro primo e

---

[2] Come ricordava Filippo Tajani, è in realtà una caratteristica di tutte le guerre, o più generalmente degli apparati militari, quella di influire positivamente sullo sviluppo di numerose tecnologie, ma soprattutto di quelle di trasporto: "Le guerre, che si presentano come mezzo di distruzione e di morte, sono sempre state incitatrici di progresso nei mezzi di comunicazione […]. Le strade ordinarie trovarono grande sviluppo nelle guerre romane di conquista e crebbero in estensione e perfezione durante il periodo napoleonico che fu di guerre continue. Le guerre sui mari giovarono allo sviluppo dei mezzi di navigazione e le necessitò dei trasporti militari influirono non poco sull'estensione e sul miglioramento delle ferrovie. Alla grande guerra 1914-18 dobbiamo lo incremento dell'automobilismo e quello veramente meraviglioso dei mezzi aerei, nonché l'estendersi di quelle forme secondarie di trasporti per fune, come le teleferiche e le funivie passate poi con notevole successo nel campo civile" (F. Tajani, *I trasporti sotto l'aspetto economico*, Milano, Casa Editrice Ambrosiana, 1943, p. 8).

[3] G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, cit., pp. 188-189.

più importante campo di azione. Non sono rimaste molte notizie attorno ai danni causati dall'attività bellica alle infrastrutture stradali. Quello che nei vari studi che hanno affrontato la storia delle strade in Italia emerge (in modo però piuttosto dogmatico, senza cioè che vengano forniti dati precisi in proposito o fonti di riferimento, che con ogni probabilità non sono di facile reperimento[4]), è che "le strade ordinarie situate in zona di guerra andarono in rovina o vennero gravemente danneggiate dai bombardamenti e dal carreggio, mentre la manutenzione era quasi cessata"[5]. D'altra parte l'annessione all'Italia delle "terre irredente" aveva determinato un incremento nel patrimonio stradale nazionale di circa 4.000 km, che versavano anch'essi tuttavia, al termine del conflitto, in pessime condizioni.

> L'immediato dopoguerra fu un periodo critico per l'intera rete stradale: a cagione dell'ingrandimento territoriale e della costruzione di numerose strade militari, la rete risultava ampliata e, mentre gli enti locali versavano in non facili condizioni finanziarie, urgeva provvedere alla sistemazione per facilitare la ripresa e l'espansione dei traffici civili. Nelle città e nelle campagne lo stato delle strade era pessimo: generali erano le lagnanze, aperte critiche giungevano anche dall'estero, appelli insistenti venivano rivolti alle autorità[6].

La causa più rilevante, negli anni di guerra, del degrado in particolare della massicciata stradale, allora ancora in grandissima parte preparata a macadam (tecnica ottocentesca di cui si è detto nel primo capitolo, che sostanzialmente coincide con il concetto che si ha oggi di strada "sterrata")[7], tuttavia, appariva l'intenso utilizzo per i trasporti militari e la

---

[4] Carlo Mochi parla esplicitamente di una "mancanza di rilevazioni attendibili sullo sviluppo e sullo stato della rete stradale nazionale, provinciale e locale" per i primi due decenni del Novecento (G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, cit., p. 232). D'altra parte anche le statistiche storiche dell'ISTAT non rilevano dati attorno alla rete stradale se non a partire addirittura dal 1937 (Istituto Centrale di Statistica, *Sommario di statistiche storiche dell'Italia, 1861-1965*, Roma, 1968, p. 89).

[5] G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia*…, cit., p. 93.

[6] G. Vota, *I sessant'anni del Touring Club Italiano. 1894-1954*, Milano, Touring Club Italiano, 1954, p. 216.

[7] Già dagli anni Dieci del Novecento si era diffusa a livello internazionale la preparazione del manto stradale con materiali che ne riducessero le esigenze di manutenzione e che eliminassero il sempre più grave problema della polvere: "Questi materiali erano l'asfalto, (miscela di bitume e minerali finemente franulati), il catrame (proveniente dalla distillazione del carbon fossile, della lignite, della torba) ed il bitume (miscela di idrocarburi solidi e semisolidi solubili nel solfuro di carbonio). Il sistema dei pavimenti asfaltici si estese molto negli Stati Uniti, in Inghilterra, Spagna e Svezia. […] In Italia le prime applicazioni di bitume si avranno soltanto nel 1924" (G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia*…, cit., p. 89). Per l'evoluzione delle tecniche di lavorazione della massicciata e del manto stradali negli anni a cavallo fra Otto e Novecento si veda R.J. Forbes, *Le strade fino al 1900 circa*, in *Sto-*

contemporanea mancanza di manutenzione piuttosto che il bombardamento vero e proprio, che danneggiò soprattutto numerosi ponti in posizioni strategiche, mentre danni inferiori riguardarono le carreggiate in sé. Se c'era quindi un insegnamento che l'uso intensivo dell'automobile in guerra poteva dare alla classe dirigente del paese era che, come ben si sapeva in linea teorica ma mai si era sperimentato con tale intensità, l'automobile era nemica della strada molto più di quanto non lo fosse il traffico a trazione animale. E questo non tanto o non solo per ragioni tecniche (gomme e pneumatici avevano il pregio di essere più morbidi sulla strada rispetto alla sottile ruota ferrata del carro, ma al contempo tendevano a "risucchiare" la polvere, a sollevarla e ad asportare quindi progressivamente il materiale che costituiva il manto stradale, senza contare che le ruote motrici si rivelarono presto assai più dannose delle sole ruote trainate[8]), quanto più per l'aumentato movimento stradale complessivo: in questi anni, ma anche nel periodo successivo alla guerra, gli autoveicoli non sostituirono i carri a trazione animale, come potrebbe apparire a un approccio superficiale, se non in scarsissima misura, ma piuttosto tesero a sovrapporsi a essi, incrementando quindi considerevolmente il numero di ruote che solcavano – è proprio il caso di dirlo – quotidianamente le strade, indipendentemente dalla forza motrice applicata[9]. L'altra faccia della medaglia delle manovre militari, del resto, era che per l'assolvimento delle necessità di mobilità legate agli sviluppi bellici, il "Genio civile, mobilitato a disposizione delle Intendenze dell'esercito, […] nel periodo 1915-1918 costruì nella zona di operazioni del fronte austriaco strade per circa 4 mila km, le quali in seguito furono affidate in manutenzione al ministero dei

---

ria della tecnologia, a cura di C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams, vol. IV, t. II, *La rivoluzione industriale*, Torino, Bollati-Boringhieri, 1964.

[8] Nella provincia di Torino, per esempio, "con lo scoppio della guerra non solo il traffico non era diminuito, piuttosto aumentato", ricorda Moraglio, che così prosegue: "Il peso e la velocità sempre maggiore di automobili e 'camions' suscitavano grande stupore; anzi i camion, sempre più grandi, ormai con un peso di '32 tonnellate a pieno carico', erano un vero flagello per le massicciate stradali, perché con il loro passaggio logoravano il piano viario, aumentavano incredibilmente il consumo di ghiaia, distruggevano, là dove esisteva, il sottile strato di asfalto posato sulle carreggiate" (M. Moraglio, *Strade e politica*, cit., p. 119).

[9] Non disponiamo di statistiche precise sul "carreggio" per questi anni. Si consideri però che ancora nel 1939, quando ormai la diffusione dell'automobile aveva raggiunto livelli ben più elevati rispetto a quelli del periodo qui considerato, il numero di addetti dei servizi a trazione animale era secondo soltanto al numero dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato: se 110.468 erano gli addetti alle Ferrovie dello Stato, 107.091 erano quelli dei servizi a trazione animale, mentre soltanto 28.488 erano gli addetti a tutti gli altri "servizi estraurbani per passeggeri" (ISTAT, *Censimento industriale e commerciale 1937-39*, Vol. VIII, *Trasporti e comunicazioni*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1949, p. 11). Secondo Trevisani, inoltre, nel 1937 la circolazione stradale complessiva era ancora composta per il 40% (quasi la metà della circolazione totale!) da veicoli a trazione animale (R. Trevisani, *La concorrenza fra la strada e la rotaia nella politica economica dei trasporti*, Milano, Hoepli, 1937, p. 65).

LL.PP. e formarono la traccia per quelle future di servizio civile"[10]. Quest'aumento di chilometri, è ovvio, a nulla sarebbe valso se i governi del primo dopoguerra non fossero intervenuti con una riforma tecnica e organizzativa dell'intero settore stradale per consolidare la gestione della rete tanto sotto il profilo della ordinaria manutenzione quanto sotto quello finanziario. Le trasformazioni a cui il paese stava per assistere erano però di ben più ampia portata:

> A partire dagli anni venti del Novecento, nel giro di pochi anni il nuovo uso della strada legato all'automobilismo comportò la profonda modifica delle sue dimensioni e della sua larghezza, il radicale cambiamento delle tecnologie applicate, la rettifica dei percorsi, la modifica delle curvature, la costruzione di circonvallazioni esterne agli abitati. In una parola, significò il cambiamento della percezione della strada come spazio pubblico, con la trasformazione della tipologia dei suoi utilizzatori[11].

Fra le prime iniziative governative che andavano nella direzione di porre le basi per una riforma radicale dell'organizzazione viaria vi fu la costituzione dell'Istituto Nazionale per le Opere Pubbliche dei Comuni, fondato con Regio Decreto 2 settembre 1919, n. 1628, "con la finalità di assistere i comuni nella redazione dei progetti e nella direzione dei lavori delle strade comunali"[12]. Come si ricorderà, i comuni si erano dimostrati spesso i più deboli attori nel campo della costruzione e manutenzione stradale sia dal punto di vista dei fondi disponibili sia dal punto di vista delle competenze tecniche (la SACSA per esempio aveva dovuto provvedere da sé, come si è visto, alla sistemazione di un tratto stradale di competenza comunale pur di non rischiare di perdere la concessione di una linea automobilistica). Con la fondazione di questo nuovo istituto, dotato di un proprio consiglio di amministrazione e di un "comitato per l'approvazione degli affari e dei progetti", se non si rimediava certo alla carenza di fondi (ma avendo un assetto economico proprio si potevano ottenere mutui che ai comuni non sarebbero stati concessi per via della loro condizione finanziaria), si puntava più che altro a sostituirsi alle amministrazioni nella progettazione e realizzazione delle opere pubbliche di loro competenza,

[10] *Ibidem*. Secondo G. Liuzzi, citato da Mochi, i lavori stradali nella zona del fronte ammontavano a circa 3.200 km nella zona del fronte (G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, cit., p. 211).
[11] M. Moraglio, *Strade e politica*, cit. p. 117.
[12] G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia*…, cit., p. 99.

quando lo stato avesse elargito a questo scopo contributi e sussidi[13]. Non è dato di sapere quale fosse esattamente il reale impatto di questo nuovo ente sulla qualità della rete stradale, ma sembra che la sua azione si concentrasse soprattutto sulle aree più depresse dal punto di vista infrastrutturale, se è vero che, come scrivono Da Rios e Porro, "i numerosi progetti stradali interessarono varie regioni, soprattutto Sicilia, Calabria, Basilicata, Sardegna, Molise, Abruzzi, Toscana, ma qualcuno anche la Liguria e la provincia di Torino", fino a che, dopo aver "esaurito il suo mandato", l'istituto venne soppresso nel novembre del 1941[14]. Ciò nonostante, gli effetti non dovettero essere immediati se nel 1921 il consiglio del Touring Club Italiano, citando peraltro proprio le difficoltà incontrate dai gestori di autoservizi, affermava senza mezzi termini che la situazione stradale del paese era "rovinosa":

> Il patrimonio stradale italiano, trascurato, come si capisce, durante la guerra, è entrato, dopo l'armistizio, in un periodo di decadenza *rovinosa*. Per cause complesse dappertutto la manutenzione si trova in difficoltà che in molti luoghi giungono al punto che *le linee d'auto pubbliche cessano forzatamente il servizio per impossibilità materiale di percorrere le strade*. Talune di queste linee sono l'unico mezzo di comunicazione di intiere plaghe, che rimangono tagliate fuori dal consorzio civile (per esempio la linea Cosenza-Crotone che attraversa tutta la Sila e ne rilega i centri). In altri luoghi la circolazione è così ostacolata dallo stato del piano stradale che nessuna velocità è possibile e perfino nessun trasporto[15].

Altri numerosi interventi venero messi in atto nel primo dopoguerra per tentare di risolvere quel dualismo infrastrutturale che, come sappiamo, fu destinato a permanere, in forme e gradi diversi, fino ai nostri giorni[16], ma il solo elenco dei molteplici decreti dedicati a quella che ormai era diventata la "questione stradale" sarebbe sufficiente a tradire una politica evidentemente di scarso respiro, informata com'era a un sovrapposizione caotica di interventi privi di un più ampio disegno di pianificazione alle loro spalle.

---

[13] Ibidem, pp. 100-101.
[14] *Ibidem*.
[15] *Per l'automobile e per la bicicletta strumenti di lavoro*, in "Le vie d'Italia" , a. XXVII, n. 8, agosto 1921, p. 807. Corsivo nostro.
[16] "Col D.L. 3 maggio 1920, n. 558, venne istituito un Ufficio speciale autonomo che fu denominato Ente Stradale, per operare in quelle province nelle quali, in virtù di leggi speciali, spettava allo Stato l'esecuzione di opere interessanti le strade non solo nazionali, ma anche provinciali e comunali". Seguì, nel giugno del 1920, l'istituzione dell'Ente Autonomo Stradale delle province di Catania, Cosenza e Reggio Calabria, che aveva "il compito di compilare i progetti, e di dirigere ed eseguire le opere stradali previste dalle leggi"(G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia*…, cit., pp. 100-101).

Quello che ormai chiedevano a gran voce i rappresentanti dell'automobilismo, sempre più numerosi e sempre più influenti gruppi d'interesse legati all'automobile e al suo indotto – dall'Automobile Club d'Italia al Touring Club Italiano, dai produttori di autoveicoli fino ad arrivare ovviamente anche ai concessionari di autolinee – era una riforma strutturale (per usare un'espressione destinata a grande fortuna nel secondo dopoguerra) dell'intera rete stradale nazionale e della sua organizzazione. Il governo, attraverso il ministro dei lavori pubblici che era allora Edoardo Pantano, aveva dato un segno in questa direzione, nominando nel gennaio del 1920 una commissione di studio che "tenendo conto delle variazioni avvenute nelle correnti dei traffici, dello sviluppo avuto dalla trazione meccanica, dell'allargamento dei confini dello Stato, e delle mutate esigenze militari, esaminasse la rete delle strade nazionali e proponesse per esse un assetto organico meglio rispondente agli attuali bisogni, studiando altresì le eventuali modifiche alle norme vigenti per la classificazione delle strade medesime e, ove lo ritenesse opportuno, anche alle altre norme dei lavori pubblici, concernenti le strade provinciali e comunali"[17]. I lavori di questa commissione furono quindi soprattutto incentrati sulla "riformulazione dell'intera normativa, con particolare attenzione ai progressi tecnologici"[18], e tesero a prevedere una ulteriore devoluzione delle competenze stradali dallo stato verso gli enti periferici, andando quindi nella stessa direzione di quella politica che, come abbiamo visto, fin dalla fine dell'Ottocento era stata informata a un progressivo deferimento delle competenze relative alla viabilità alle province[19]. Ma si era ormai alle soglie di un evento periodizzante, sebbene di fatto inconcludente, nella storia dell'organizzazione stradale italiana. Mentre infatti i governi istituivano commissioni di studio, fondavano istituti e enti ed emanavano una serie di decreti per il risanamento delle infrastrutture, i rappresentanti più illustri di quello che abbiamo chiamato *movimento dell'automobilismo* producevano importanti risultati anche sotto il profilo della ricerca attorno alla riorganizzazione della rete viaria del regno. In particolare fu l'ingegnere Italo Vandone, presidente dell'importante Istituto sperimentale stradale del Touring Club Italiano[20], a uscire nel 1921 con un saggio in cui si proponeva una nuova classificazione delle strade nazionali,

17 M. Moraglio, *Strade e politica*, cit., p. 117.
18 M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane*…, cit., p. 33.
19 M. Moraglio, *Strade e politica*, cit., pp. 117-118.
20 L'istituto sperimentale per materiali stradali, che in seguito assunse la denominazione di Istituto sperimentale stradale, era stato fondato nel 1918 grazie anche a un cospicuo contributo economico di Piero Puricelli (G. Vota, *I sessant'anni del Touring Club Italiano*, cit., pp. 174-175; per i primi anni di attività dell'istituto si vedano le pp. 218-219).

abbandonando il modello francese della tripartizione sulla base degli enti proprietari (stato, province e comuni), come sappiamo in vigore fin dal 1865, per andare verso un modello anglosassone, e precisamente britannico, di ripartizione in quattro grandi classi che non facevano più capo, per la manutenzione, a un unico ente proprietario. Si sarebbero così avute, nella proposta di Vandone, strade di *prima classe*, per un chilometraggio complessivo di circa 20.000 km, strade di *seconda classe* con circa 30.000 km, strade di *terza classe* con 20.000 e di *quarta classe* con 80.000[21]. Quando la commissione ministeriale istituita nel 1920 consegnò tre anni dopo la relazione definitiva al ministro dei lavori pubblici Gabriello Carnazza, divenne evidente che la "linea Vandone" (si tenga presente che l'ingegnere era membro della commissione stessa[22]) ne aveva condizionato i risultati nelle linee fondamentali. Il Regio Decreto 15 novembre 1923, n. 2506 – più noto come "legge Carnazza" – recante "Disposizioni per la classificazione e manutenzione delle strade pubbliche", dispose infatti per una nuova partizione delle strade non in quattro, ma in cinque classi, in ordine di importanza, sostanzialmente coincidenti con quelle già delineate da Vandone[23]. La prima classe era riservata alle cure statali, ma si prevedeva la possibilità di devolverne una parte alle province; le strade di seconda classe, invece, erano in linea teorica di competenza delle province, ma lo stato poteva rivendicarne la manutenzione; le strade di terza classe spettavano ancora alle province, ma si prevedeva di spartire gli oneri economici per metà sulle province e per la restante metà su ciascuno dei comuni attraversati; le strade di quarta classe erano di competenza dei comuni, mentre la quinta classe comprendeva le "strade militari aperte al pubblico transito"[24]. Appare chiara già da questa breve descrizione la ragione per cui il giudizio storico che la legge Carnazza si è guadagnato è quello di un "capolavoro di ambiguità" o addirittura di un "*bluff*"[25]: sostanzialmente dal governo non veniva alcuna indicazione sull'annosa questione della competenza dei vari enti pubblici sulla manutenzione stradale, che in questa formulazione volutamente vaga, almeno per le prime due classi poteva essere rimbalzata fra stato e province a seconda della convenienza del momento, essendo delegata a futuri

[21] *Ibidem*, p. 126.
[22] *Ibidem*.
[23] "Impostare una suddivisione in classi e non per enti significava addivenire a una riforma modernizzatrice del settore, superare i veti del Genio civile – perché non se ne attaccavano direttamente le competenze – e uscire dalle difficoltà del dibattito su quale ente locale – provincia *versus* regione (di cui si prevedeva la costituzione) – avrebbe dovuto occuparsi della viabilità" (M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane*…, cit., p. 35).
[24] G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia*…, cit., p. 105.
[25] M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane*…, cit., pp. 36 e 38.

decreti, mentre sulla costruzione rendeva ulteriormente articolata e complessa la gestione, dal momento che la vincolava ancora alla legge del 1865[26]. Le ragioni di questa totale mancanza di chiarezza furono molteplici, in parte avendo ereditato un ormai più che ventennale dibattito in materia dai governi liberali, che certo non aveva aiutato a fare chiarezza sul problema, in parte per alcune specifiche caratteristiche del nascente regime fascista.

> È facile comprendere come la legge del 1923 – conclude Moraglio – nei fatti bloccò ogni azione di miglioramento delle strade, una stasi che, nonostante le sollecitazioni provenienti da più ambiti politici e sociali, si prolungò per diversi anni. Era evidente che il progressivo svilupparsi delle tendenze accentratrici del fascismo rendeva ogni giorno più difficile la ricerca di una soluzione che prevedesse un incremento del ruolo degli enti periferici. Il centro del sistema politico sapeva cosa non voleva, cioè un aumento di potere degli enti locali, ma non sapeva ancora a quale struttura affidare gli interventi sulle strade. Fu proprio l'indecisione sul da farsi che condusse alla mancata promulgazione sia del regolamento attuativo della legge sia del previsto testo unico delle leggi relative alla costruzione e manutenzione delle strade e alla polizia stradale[27].

Ma se il risultato della legge Carnazza fu quello di perpetuare se non l'immobilismo, la farraginosità e la frammentarietà della gestione del sistema delle strade ordinarie ereditate dai governi liberali, in questo non facendo che confermare l'interpretazione ormai largamente condivisa dell'emergere del regime fascista, soprattutto per quanto attiene alle riforme dei primi anni di governo, nel solco della continuità con l'età liberale, pure una delle primissime disposizioni di Mussolini come capo del governo fu quella di autorizzare un progetto di costruzione di un genere di strada che allora suonava come del tutto nuovo alle orecchie del grande pubblico – non solo in Italia – e che sembravano quindi dare un netto segno di discontinuità nelle politiche dei trasporti terrestri: le cosiddette autostrade[28]. Che il valore attribuito all'automobile fosse cresciuto durante gli anni del primo conflitto mondiale e nel primo dopoguerra, è un dato di fatto che abbiamo già

---

[26] M. Moraglio, *Strade e politica*, cit., p. 128

[27] *Ibidem*.

[28] "La 'Marcia su Roma' si sviluppa fra il 26 e il 28 ottobre 1922, il giorno dopo Mussolini ottiene l'incarico di formare il governo. Alcuni giorni dopo, […] Puricelli incontra Mussolini, al quale sottopone l'idea dell'autostrada […]. Ottenuto l'assenso di Mussolini (verbale, probabilmente) in due mesi Puricelli mette insieme il progetto esecutivo" (L. Bortolotti e G. De Luca, *Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi: La Firenze-mare*, Milano, Franco Angeli, 1994, p. 31).

avuto modo di verificare, tant'è che forse la più importante delle novità apportate dalla legge Carnazza fu proprio quella di svincolare finalmente la classificazione delle strade nazionali dalla rete ferroviaria[29], giacché una disposizione in vigore dal 1865 impediva, in ossequio alla più volte ricordata gerarchia dei trasporti, di classificare come nazionali le strade parallele alla rete ferroviaria principale: è evidente che in quegli anni si stava assistendo a un primo turbamento degli equilibri del sistema dei trasporti terrestri, e la strada sembrava insidiare l'ormai consolidata posizione della ferrovia.

Fig. 23. Una pubblicità dei freni Fren-do (1923), che così esordiva: "Anche in Italia, come ormai tutti sanno (o dovrebbero sapere) molti passaggi a livello delle linee ferroviarie sono aperti e incustoditi. [...] Assai di frequente i giornali recano notizia di investimenti, gravissimi nelle conseguenze, che qua e là avvengono, specialmente di notte".

Fonte: "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 5, maggio 1923, p. V.

Peraltro ciò che più differenziava, sotto il profilo tecnico-gestionale, la strada ordinaria dalla ferrovia era che quest'ultima poteva avvalersi di una sede dedicata, mentre le strade

[29] M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane*…, cit., p. 39.

erano frequentabili e frequentate dai più disparati mezzi di locomozione, dall'automobile al carro, dagli animali da soma a quelli da sella, fino ad arrivare alle biciclette e ai pedoni, e per di più potevano intersecare tratte ferroviarie con passaggi a livello, o addirittura condividere la massicciata con le rotaie delle tramvie, ciò che nel complesso non poteva non ingenerare interferenze fra i vari modi di trasporto e quindi un minor grado di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura nel suo complesso (Figg. 23 e 26).

Tab. 27. Diffusione internazionale degli autoveicoli fra anni Dieci e Venti del Novecento.

Paesi	Popolazione	Numero delle macchine	Abitanti per una macchina
Stati Uniti d'America	105.683.108	9.211.295	11
Nuova Zelanda	1.226.000	30.000	14
Gran Bretagna e Irlanda	46.080.000	420.000	110
Uruguay	1.400.000	11.000	127
Svizzera	4.000.000	26.500	151
Francia	41.500.000	202.500	205
Norvegia	2.700.000	12.100	223
Olanda	6.600.000	20.000	330
Svezia	5.814.000	12.000	485
Germania	55.000.000	75.000	733
Portogallo	6.000.000	8.000	750
Messico	16.000.000	18.000	889
Venezuela	2.848.000	2.800	1.017
Perù	3.530.000	3.200	1.103
Italia	**40.000.000**	**35.550**	**1.125**
Spagna	20.500.000	17.650	1.161
Grecia	5.000.000	2.000	2.500
Marocco	4.500.000	1.000	4.500
Russia (europea e asiatica)	167.000.000	33.200	5.030
Giappone	58.000.000	11.750	4.936
India	315.156.000	25.550	12.333
Turchia	8.000.000	620	12.903

Fonte: I. Vandone, *L'automobile negli Stati Uniti e nel mondo*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 11, novembre 1921, p. 1227.

Se il secolo della locomotiva si era basato sulla *ferrovia*, l'*età dell'automobile* non poteva che svilupparsi, almeno simbolicamente, sulla *autovia*. Ed era infatti così che venne chiamato uno dei primi progetti presentati in Italia attorno alla costruzione di una strada esclusivamente dedicata al traffico automobilistico nel 1906, progetto che era stato elaborato dall'ingegner Giuseppe Spera in tempi non ancora maturi per il paese (ma in Inghilterra

e negli Stati Uniti, per esempio, le prime strade dedicate all'automobile erano già attive nel primo decennio del Novecento) e che non ebbe quindi alcun seguito fattivo nonostante le speranze e l'ostinazione del suo ideatore[30]. Non che l'Italia del 1922 fosse un paese con una vastissima diffusione di autoveicoli e quindi particolarmente pronto a recepire l'innovazione autostradale, soprattutto se paragonato con la diffusione automobilistica di molti altri paesi europei (ma non solo) e con quella degli Stati Uniti. La Tab. 27 – tratta da una fonte di per sé affidabile ma che ciò nonostante risulta estremamente approssimativa (non viene nemmeno dichiarato l'anno preciso a cui la statistica si riferisce, che potrebbe essere il 1919) – fornisce un'idea attorno alla posizione dell'Italia nella classifica mondiale ed europea per dotazione di autoveicoli. Scriveva Vandone a questo proposito: "Il posto che l'Italia occupa in questa graduatoria non è quello a cui può aspirare, poiché lo sviluppo dell'automobilismo è indice di progresso e civiltà. Dovremo almeno raddoppiare il numero delle automobili in quattro o cinque anni ed anche triplicarlo per collocarci al posto che corrisponde al nostro sviluppo industriale"[31]. E l'obiettivo posto dall'ingegnere non era, a differenza di quelli di altri suoi contemporanei, del tutto lontano dalle reali possibilità di sviluppo del paese. L'incremento della circolazione automobilistica era stato effettivamente notevole se paragonato non ai paesi più avanzati, ma allo sviluppo dell'economia e della società italiane dai primi del Novecento fino all'avvento del fascismo. Come mostra la Tab. 28, si era passati da un totale di 24.000 veicoli nel 1914, con una densità di uno ogni 1.570 abitanti, ai circa 35.000 veicoli del 1919 (l'anno a cui probabilmente fa riferimento Vandone), fino ad arrivare ai 78.262 veicoli del 1923, con un incremento percentuale, dal 1914 al 1923, di circa il 230% e, per l'intervallo dal 1919 al 1923, di circa il 125%, ossia più del doppio. Si tratta certamente di un risultato di poco conto se comparato con quello dei paesi più avanzati, anche perché i valori assoluti e relativi rimanevano molto bassi, ma come dimostravano di sapere i protagonisti di quella stagione, la diffusione dell'automobilismo era un passaggio necessario attraverso cui qualunque nazione che avesse intrapreso un percorso di sviluppo industriale avrebbe dovuto transitare, e l'andamento della crescita del parco

[30] G. Spera, *L'Autovia (strada per uso esclusivo di automobili) Roma-Terracina-Gaeta-Napoli e l'avvenire di Roma e Napoli*, Roma, Tipografia cooperativa sociale, 1906; L. Bortolotti e G. De Luca, *Fascismo e autostrade*…, cit., pp. 19-21.
[31] I. Vandone, *L'automobile negli Stati Uniti e nel mondo*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 11, novembre 1921, p. 1227.

veicolare del paese nel primo ventennio del XX secolo dimostra chiaramente quale fosse la strada obbligata, sebbene, nel caso italiano, percorsa ancora con una certa lentezza.

Tab. 28. Autoveicoli circolanti in Italia dal 1899 al 1922.

anno	autovetture	autocarri	autobus	totale	var %	densità abitanti per autoveicoli
1899				111		302180,2
1900				326	193,7	103567,5
1901				917	181,3	37051,3
1902				1.148	25,2	29811,0
1903				1.870	62,9	18400,5
1904				2.072	10,8	16711,7
1905	2.119	10	45	2.174	4,9	16075,0
1906	3.244	25	97	3.366	54,8	10454,2
1907	5.881	74	97	6.178	83,5	5748,1
1908	4.790	82	207	5.079	-17,8	7075,2
1909	5.862	137	354	6.353	25,1	5711,8
1910	7.061	216	485	7.762	22,2	4735,8
1911	10.003	392	724	11.119	43,2	3327,3
1912	14.962	514	588	16.064	44,5	2314,4
1913	18.510	684	572	19.766	23,0	1888,7
1914	21.984	1.380	560	23.924	21,0	1569,9
1915	22.710	1.540	630	24.880	4,0	1519,3
1916	21.083	2.110	485	23.678	-4,8	1597,5
1917	17.104	3.384	645	21.133	-10,7	1784,9
1918	6.817	5.547	298	12.662	-40,1	2956,9
1919	23.883	10.613	337	34.833	175,1	1076,5
1920	31.466	17.410	557	49.433	41,9	762,4
1921	34.138	22.422	1.026	57.586	16,5	657,7
1922	41.035	23.269	1.180	65.484	13,7	583,7
1923	53.775	21.785	2.702	78.262	19,5	492,8

Fonte: Anfia, *Automobile in cifre*, cit., p. 200.

L'ingegnere A. Albertini nell'ottobre del 1921 riferì con un breve articolo sui contenuti di un congresso "Auto-Stradale" svoltosi a Brescia nel settembre dello stesso anno, e così riassumeva l'andamento della storia dei trasporti terrestri e ne auspicava il futuro:

> La ferrovia ha sorpassato l'automobile industriale quando questa faceva i suoi primi tentativi nel 1836 col trasporto di persone fra le grandi città (certamente con poca delizia dei viaggiatori) ma nella lotta incessante, sta per riuscire vincitore l'automobile, che supera le

> distanze a maggiori velocità della ferrovia. S'intravede un grande avvenire per l'automobile ed io mi auguro che fra breve anche in Italia, si abbia un automobile ogni 5 abitanti come si ha ora in certi paesi d'America![32]

Al di là dell'analisi ovviamente partigiana della relazione fra automobile e ferrovia, che lasciava intravvedere un inasprimento dei toni dell'eterno scontro ("la lotta incessante") tra i fautori della strada contro i sostenitori della rotaia, scontro di cui abbiamo già delineato gli esordi nei primi del Novecento e che proprio a partire dagli anni Venti crebbe nei toni e nella sostanza, la via di sviluppo indicata dall'ingegnere modenese era sostanzialmente corretta: un giorno si sarebbe effettivamente avuta una densità anche superiore, visto che i dati più recenti posizionano l'Italia al vertice europeo nella relazione fra automobili e popolazione. Se la previsione – condivisa allora da molti aderenti al partito dell'automobilismo – era quindi corretta nella sostanza, lo era però sensibilmente meno nei tempi: il percorso che avrebbe non solo avvicinato l'Italia agli Stati Uniti, ma che l'avrebbe condotta addirittura appena dietro ai leader mondiali, e in testa alle classifiche di tutta Europa[33], sarebbe stato ancora molto lungo, e negli anni Venti le condizioni generali dell'economia, del reddito pro capite e della rete infrastrutturale non potevano far sperare a tassi di crescita miracolosi del settore, quali poi cominciarono a verificarsi invece a partire dagli anni di quello che non a caso è noto come *miracolo economico*. Ciò nondimeno, di strade dedicate all'automobile se ne cominciò a parlare presto anche da noi, e proprio Albertini riferiva che nello stesso congresso di Brescia si era discusso di un progetto interessante per costruire "una rete stradale da adibirsi esclusivamente al traffico automobilistico", mentre era stato già in parte finanziato, da parte dell'amministrazione provinciale di Milano, il progetto per un'autostrada fra Milano e Venezia che sarebbe costata circa 200 milioni di lire:

> Pare una temerarietà, un sogno, che l'Italia, stremata nelle sue forze economiche per l'immane guerra combattuta, possa ora pensare a spese colossali per una nuova rete stradale, ma ciò non è. Questo nuovo impulso, è indice anzi di vita nuova, fattiva e produttiva di un radioso avvenire per l'Italia nostra.

---

[32] A. Albertini, *I nuovi orizzonti della viabilità al Congresso auto-stradale di Brescia*, in "L'autovia", a. I, n. 1, ottobre 1921, p. 15.
[33] F. Paolini, *Un paese a quattro ruote. Automobili e società in Italia*, Venezia, Marsilio, 2005.

> La strada addetta esclusivamente al transito automobilistico risolve pure la questione del congestionamento, in certi momenti delle grandi vie, dove la velocità media dei veicoli a trazioni differenti, non può raggiungere che il limite di pochi chilometri all'ora, mentreché la velocità dei singoli può essere anche il doppio o il triplo[34].

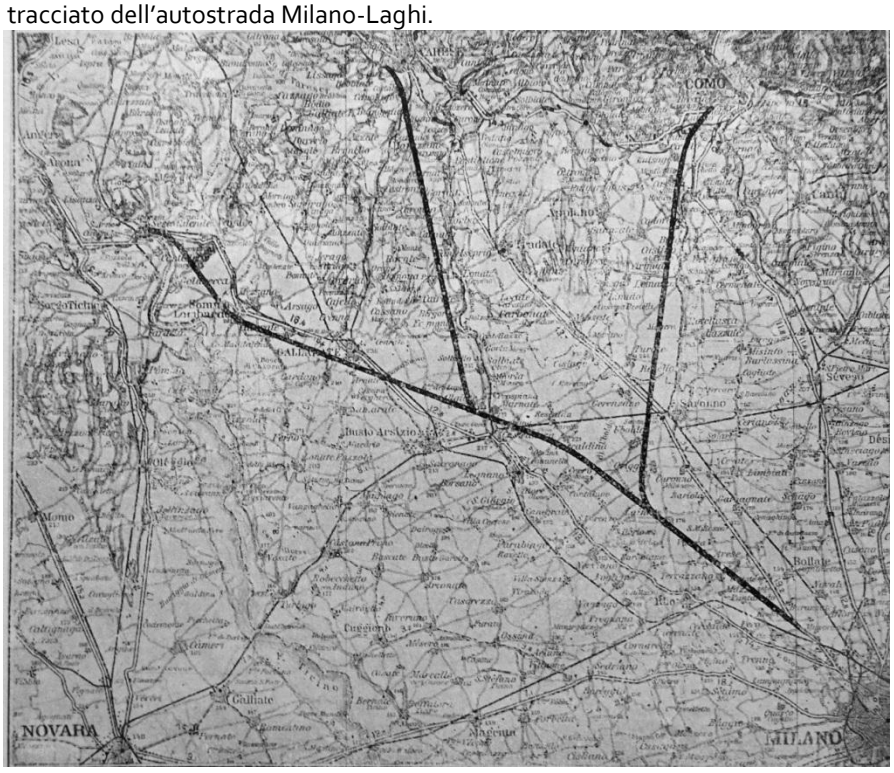
Il progetto in questione era quello dell'ingegner Enrico Belloni, che aveva prospettato una linea stradale molto simile all'idea che della ferrovia Milano-Venezia aveva avuto a suo tempo lo storico rivale di Cattaneo, Giovanni Milani[35], ossia che non toccava i più importanti centri intermedi fra le due città (Bergamo, Brescia, Verona, Vicenza), disegnando sul territorio il tracciato più breve. Come hanno scritto Bortolotti e De Luca, Belloni avrebbe scartato questo tracciato "se solo avesse letto l'acutissimo saggio di Carlo Cattaneo sulla 'Strada di ferro' Milano-Venezia"[36]. In realtà, come è noto, le prime autostrade italiane non furono firmate da Belloni, ma nacquero dalla mente e dall'innegabile talento imprenditoriale – dove in questo concetto rientra ovviamente anche l'abilità nell'intercettare alti appoggi politici – dell'ingegner Piero Puricelli. Puricelli, che aveva ereditato dal padre un'impresa di costruzioni stradali, destinata a divenire la più importante in Italia sotto la sua guida[37], aveva tessuto utili relazioni coi più autorevoli rappresentanti del movimento automobilistico come l'Automobile Club d'Italia e il Touring Club Italiano, il quale gli era debitore, come si è visto, di un ampio aiuto finanziario (150.000 lire, per l'esattezza) per la fondazione, nel 1918, dell'Istituto sperimentale stradale[38]. E fu proprio grazie non solo all'influenza e all'autorevolezza del Touring, ma anche alle innegabili competenze tecniche dei suoi più importanti collaboratori, come lo stesso Italo Vandone, che il primo progetto autostradale assunse le sembianze di un progetto approfondito, tecnicamente e finanziariamente attuabile. Bertarelli dette notizia pubblica della realizzazione della "convenzione per la costruzione della grande strada fra Milano e i laghi"[39] attraverso il diffusissimo periodico del Touring, "Le vie d'Italia", quando scrisse che si era tenuta, nel marzo del 1922, una riunione che sarebbe rimasta "memorabile per i suoi frutti conclusivi" e il cui scopo era "l'esame del progetto dell'ing. Piero Puricelli di una prima rete di strade esclusivamente automobilistiche, destinata a

[34] A. Albertini, *I nuovi orizzonti della viabilità*…, cit.
[35] C. Cattaneo e G. Milani, *Ferdinandea. Scritti sulla ferrovia da Venezia a Milano, 1836-1841*, Firenze, Giunti, 2001.
[36] L. Bortolotti e G. De Luca, *Fascismo e autostrade*…, cit., p. 45.
[37] *Ibidem*, p. 28.
[38] G. Vota, *I sessant'anni del Touring Club Italiano*, cit., p. 174.
[39] M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane*…, cit., p. 39.

congiungere Milano coi Laghi di Como e Maggiore e con Varese, attraverso la zona industriale che sta a nord-ovest della città"[40]. Così Bertarelli descriveva il progetto:

> Lo sviluppo complessivo della rete è di 84 chilometri. Le caratteristiche sono diverse da quelle delle strade ordinarie. La nuova rete evita tutti gli attraversamenti di centri abitati, in modo da consentire maggiori velocità con nessun rischio, ma non manca di avvicinarli e quasi di toccare i centri industriali, che possono far accedere i propri autoveicoli alla nuova arteria servendosi dei tronchi di strade ordinarie già esistenti che l'attraverseranno.
> Sono abbreviati i percorsi in confronto delle strade provinciali. Sono evitati in modo assoluto i passaggi a livello ferroviari; gli attraversamenti sono infatti ridotti sull'intiera rete a quattro soprapassaggi.
> […] Il sistema di pavimentazione[41] […] dovrà rispondere pienamente ai requisiti più moderni, quali l'abolizione della polvere e la riduzione al minimo dell'attrito: dovrà inoltre garantire l'impermeabilità e lo scolo superficiale delle acque.

Fig. 24. Il tracciato dell'autostrada Milano-Laghi.



Fonte: L.V. Bertarelli, *Le autostrade Milano-Laghi. L'opera del Touring*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 1, gennaio 1923, p. 74.

[40] L.V. Bertarelli, *Le autostrade Milano-Laghi. L'opera del Touring*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 1, gennaio 1923, p. 73.
[41] Il piano viario infine fu costituito da lastre di calcestruzzo, ricoperte di "bitume messicano" (M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane*…, cit., p. 67).

Costituita la Società anonima Autostrade, a cui parteciparono i più importanti nomi dell'automobilismo dell'epoca, tra cui Silvio Crespi (presidente) e Piero Pirelli (consigliere di amministrazione), e in cui l'apporto finanziario della Comit fu essenziale[42], la Milano-Laghi, il cui primo tronco fino a Varese venne inaugurato il 21 settembre del 1924, fu completata nel 1925. Ma la storia di questo straordinario primato italiano, che tanto sembrava stonare con le condizioni generali della circolazione e della rete infrastrutturale del paese, proseguì lungo tutto il periodo fascista, dimostrando tuttavia presto le debolezze che era lecito attendersi fin dall'inizio. Nel 1927 venne inaugurata la Milano-Bergamo, nel 1928 la Roma-Ostia, nel 1929 la Napoli-Pompei, poi la Bergamo-Brescia nel 1931, la Milano-Torino nel 1932, la Firenze-Mare e la Padova-Mestre nel 1933, seguita infine dall' "autocamionale" Genova-Valle del Po nel 1935, dedicata inizialmente al traffico merci e quindi di diversa concezione, ma pure sempre di *auto*-strada si parlava. Che la gran parte di questa rete fosse posizionata nell'area centro-settentrionale del paese non stupisce dal momento che la densità automobilistica risultava decisamente superiore in quelle regioni, e poteva quindi far sperare a più ampi flussi di traffico (Fig. 25).
Le speranze tuttavia furono mal riposte dal momento che, nonostante la più alta concentrazione di automobili al Nord, i flussi di traffico serviti dalle autostrade rimasero sempre molto al di sotto delle più pessimiste delle previsioni. Significativa è la testimonianza dell'ingegner Bruno Bolis, quando riportava l'impressione che alcuni tecnici stranieri da egli stesso accompagnati in visita alle avveniristiche autostrade italiane intorno al 1930 sembravano avere di fronte alle nuove infrastrutture:

> Le autostrade a quell'epoca erano quasi deserte e occorreva attendere anche più di un quarto d'ora per veder passare una macchina; […] non dimenticherò mai il senso di stupore d'alcuni di quei visitatori e le immancabili domande finali: Ma perché le avete fatte? Dov'è il traffico? A che servono?[43]

[42] Silvio Crespi era allora presidente della Comit. Sui rapporti fra la Comit e le imprese di Puricelli si veda E. Berbenni, *I processi dello sviluppo urbano. Gli investimenti immobiliari di Comit e Credit a Milano (1920-1950)*, Milano, Franco Angeli, 2010, pp. 116-120.
[43] B. Bolis, *Ancora in tema di autostrade, di camionabili, e di strade automobilistiche*, in "Le strade", 3, 1954, p. 66, cit. in M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane*…, cit., p. 66.

Fig. 25. Rapporto autoveicoli/abitanti in Italia nel 1925.

Fonte: "Le strade", 8, 1926, cit. in L. Bortolotti e G. De Luca, *Fascismo e autostrade…*, cit., p. 23.

Di fatto, la scarsa frequentazione delle strade dedicate agli autoveicoli rispetto ai piani di traffico previsti (o auspicati) dalle rispettive società caratterizzò tutto il periodo fascista, fino a che, verso la metà degli anni Trenta, la gran parte della innovativa rete autostradale, formata ormai da circa 500 km di cemento, dovette essere riscattata dallo stato, e la stesse imprese di Puricelli finirono per essere *irizzate*, come si diceva allora, ossia assorbi-

te dall'Istituto per la Ricostruzione Industriale[44]. La vicenda autostradale rappresenta in ogni caso un punto di svolta nella storia dell'automobilismo inteso nel suo senso più ampio, che non escluse peraltro coinvolgimenti diretti del settore delle autolinee: proprio del 1924 è la fondazione della società Autostradale (inizialmente chiamata SATED, Società Autostradale Trasporti ed Esercizi Diversi), che ottenne la prima concessione per il trasporto pubblico di passeggeri sulla Milano-Laghi nel 1932[45]. Un paese che era da poco uscito dalla guerra e che stentava a riprendersi dalle enormi difficoltà economiche e dai cambiamenti sociali che essa aveva generato sul territorio, con una rete stradale ordinaria che versava perlopiù in pessime condizioni[46], investì ingenti risorse finanziarie per un'infrastruttura decisamente rivoluzionaria per l'epoca, tempio della modernità incarnata nei valori della velocità, della libertà di movimento e dell'individualismo che l'automobile, come si è visto, rappresentava agli occhi di una certa élite del paese ormai da tempo. Le autostrade, insomma, nei progetti della classe dirigente costituirono fondamentalmente "uno degli strumenti di diffusione della cultura dell'automobile e di definizione di uno spazio privilegiato – anzi esclusivo – per la motorizzazione"[47]. D'altra parte non si può non notare come gli interessi dell'automobilismo cominciassero a divergere a seconda della declinazione: se le lobby legate alla crescita della motorizzazione privata sperarono di ottenere con lo sviluppo delle autostrade una parallela espansione delle fette di mercato a cui si rivolgevano, chi come i concessionari di autolinee era assai più strettamente legato alla viabilità ordinaria non poté che assistere passivamente agli ingenti flussi di denaro che anziché dirigersi sulla manutenzione delle strade da essi frequentate, ciò che avrebbe giovato ai loro affari e alla salute dei loro magri bilanci, venivano deviati sulla costruzione di un'infrastruttura di lusso da cui le autolinee nel loro complesso non potevano trarre alcun sensibile vantaggio, votate com'erano al trasporto

[44] M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane*…, cit., pp. 187-197.
[45] G. D'Ilario, *STIE. Un viaggio lungo oltre 120 anni*, Milano, 2006, p. 55. I documenti relativi alla storia della Autostradale, se sono stati conservati, sono attualmente in mano al Gruppo Zoncada, comprendente STIE, STAR e Autostradale, che ha acquisito la maggioranza relativa delle azioni della società nel 1990 e che non ha concesso la consultazione dei suoi archivi.
[46] Sulle "Vie d'Italia" nel marzo del 1923 usciva questo trafiletto: "In un recente numero del *Times*, leggiamo una corrispondenza dall'Italia nella quale, mentre è segnalato l'ottimo stato delle strade in Francia, viene espresso il seguente giudizio sulle nostre: 'Per coloro che devono compiere un viaggio a Roma o a Napoli, informo che non debbono lasciarsi guidare dagli avvisi locali e percorrere la via diretta Genova, Spezia, Livorno, Grosseto, Roma, che è *francamente abominevole*, ma la via Savona, Alessandria, Parma Bologna, Firenze, Perugia, Roma. La sola eccezione alla *pessima qualità delle strade italiane* è rappresentata dalla Roma, Napoli, via Valmontano, Ceprano, Cassino, Capua, Aversa che è veramente buona'" (*Un giudizio straniero sulle strade italiane*, in "Le Vie d'Italia", a. XXIX, n. 3, marzo 1923).
[47] M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane*…, cit., p. 10.

su brevi distanze nelle aree rurali e montane del paese. Infine, quello che qui interessa è anche naturalmente il ruolo di Mussolini, o meglio, il ruolo che la vicenda autostradale ebbe nella costruzione dell'immagine del "duce", il quale senza dubbio usufruì del "primato" italiano per fregiarsi dell'epiteto di innovatore e modernizzatore del paese. La storia dei "treni in orario" è troppo nota per ignorare che nelle politiche dei trasporti dei governi fascisti risiede un cardine fondamentale della propaganda e dell'azione del regime. Non sempre chiara nei suoi risvolti interpretativi, certamente la politica dei trasporti, in particolare di quelli terrestri, costituì un importante capitolo della storia del fascismo. Non solo Mussolini autorizzò la costruzione delle autostrade a meno di un mese dalla sua nomina, ma sotto il suo primo governo venne varata la "legge Carnazza", e nel giro di pochi anni venne riorganizzata la gestione delle Ferrovie dello Stato, portando rapidamente, dal 1922 al 1925, la società da una pesante e prolungata situazione di passività a bilanci chiusi con cospicui avanzi, seppur col sacrificio di decine di migliaia di lavoratori licenziati nello stesso arco di tempo per ragioni politiche non meno che gestionali. Fu il trauma degli eventi del primo dopoguerra e particolarmente del biennio rosso, come ha scritto Carlo Mochi, "a conferire al funzionamento e al miglioramento delle attività di trasporto una collocazione strategica":

> Da un lato [il funzionamento del sistema dei trasporti] divenne quasi l'emblema di un ordine sociale ritrovato e del ritorno al rispetto delle regole dello Stato di diritto. Dall'altro rientrò nel patto tacito, sancito con le classi medie, del rinnovato consolidamento di una gerarchia sociale, scossa profondamente dalla crescita di peso politico e di contrattualità economica delle classi popolari[48].

Tornando alle strade, principale teatro d'azione dei servizi automobilistici, il primo governo di Mussolini non si limitò agli interventi fin qui delineati, ma varò anche un nuovo codice della strada, probabilmente il primo complesso di norme identificabile come vero e proprio "Codice" nella storia d'Italia dal momento che si proponeva di armonizzare tutte le precedenti disposizioni emesse in tempi e modi diversi nel passato[49], con il Regio Decreto 31 dicembre 1923, n. 3043, recante le "norme disciplinanti la circolazione sulle strade ed aree pubbliche". Anche in questo caso, come in quello della "legge Carnazza",

---

[48] G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1923-1929*, vol. 7, t. II Milano, Ipsoa, 1982, p. 177.
[49] S. Maggi, *La circolazione automobilistica in Italia*…, cit., p. 136.

l'iniziativa non si poteva dire puramente fascista, giacché il governo aveva ovviamente ereditato il precedente dibattito in materia, svoltosi lungo tutta l'"età dell'automobile" sotto i governi liberali, e in questo caso specifico fu condizionato dalle recenti conferenze internazionali sul tema della circolazione stradale e della sua codificazione. A tale proposito, si era tenuta a Parigi nell'ottobre del 1921 un'importante "Conferenza Internazionale della Circolazione Stradale, organizzata dall'Automobile Club di Francia", a cui ovviamente aveva partecipato una delegazione del TCI, oltre che una ufficiale del governo italiano, e che aveva come scopo principale quello di uniformare i codici della strada dei vari paesi europei, giacché, come notava Attilio Gerelli, "gli Stati che hanno regolamenti di circolazione diversi, sono paragonabili a quelli che hanno ferrovie a scartamento ineguale: i veicoli si fermano ai confini ed i traffici internazionali diventano difficilissimi"[50]. Fra i primi e i più importanti temi trattati dalla conferenza ci fu la circolazione a destra o a sinistra, e l'indicazione che venne all'unanimità approvata fu che "in ogni paese il senso della circolazione stradale [dovesse essere] unico", e a questo proposito vennero consigliate una serie di voci da inserire nei regolamenti che ognuno dei paesi partecipanti si apprestava a redigere[51], voci che non a caso si ritrovano pressoché identiche nell'articolo 7 del decreto con cui venne varato il codice stradale italiano del 1923. La più appariscente delle novità apportate dalla nuova legge fu infatti la definitiva soluzione dell'ambiguità decennale attorno alla mano da tenersi durante la circolazione dei veicoli, che come si ricorderà accesissimi dibattiti aveva suscitato negli anni a cavallo fra il primo e il secondo decennio del Novecento, vedendo affrontarsi da un lato i sostenitori della mano sinistra e dall'altro i partigiani della mano destra. Con il nuovo codice della strada, la mano fu definitivamente scelta per tutto il territorio nazionale e per qualsiasi tipo di frequentatore della strada senza deroghe di sorta, e fu la destra:

> Tutti i veicoli, *gli animali da tiro, da soma o da sella, le mandrie e greggi* circolanti sulle strade ordinarie, sia negli abitati sia in campagna, debbono portarsi a destra per incrociare e alla sinistra per oltrepassare, avendo cura nelle svolte di mantenere la propria mano.
> Ogni veicolo che durante la marcia si mantenga nel centro della strada, ha l'obbligo di portarsi alla sua destra ogni qualvolta un veicolo che lo segue, lo abbia richiamato con segnalazioni. Nell'interno delle città, dove finora si è tenuta la mano sinistra, dovrà osser-

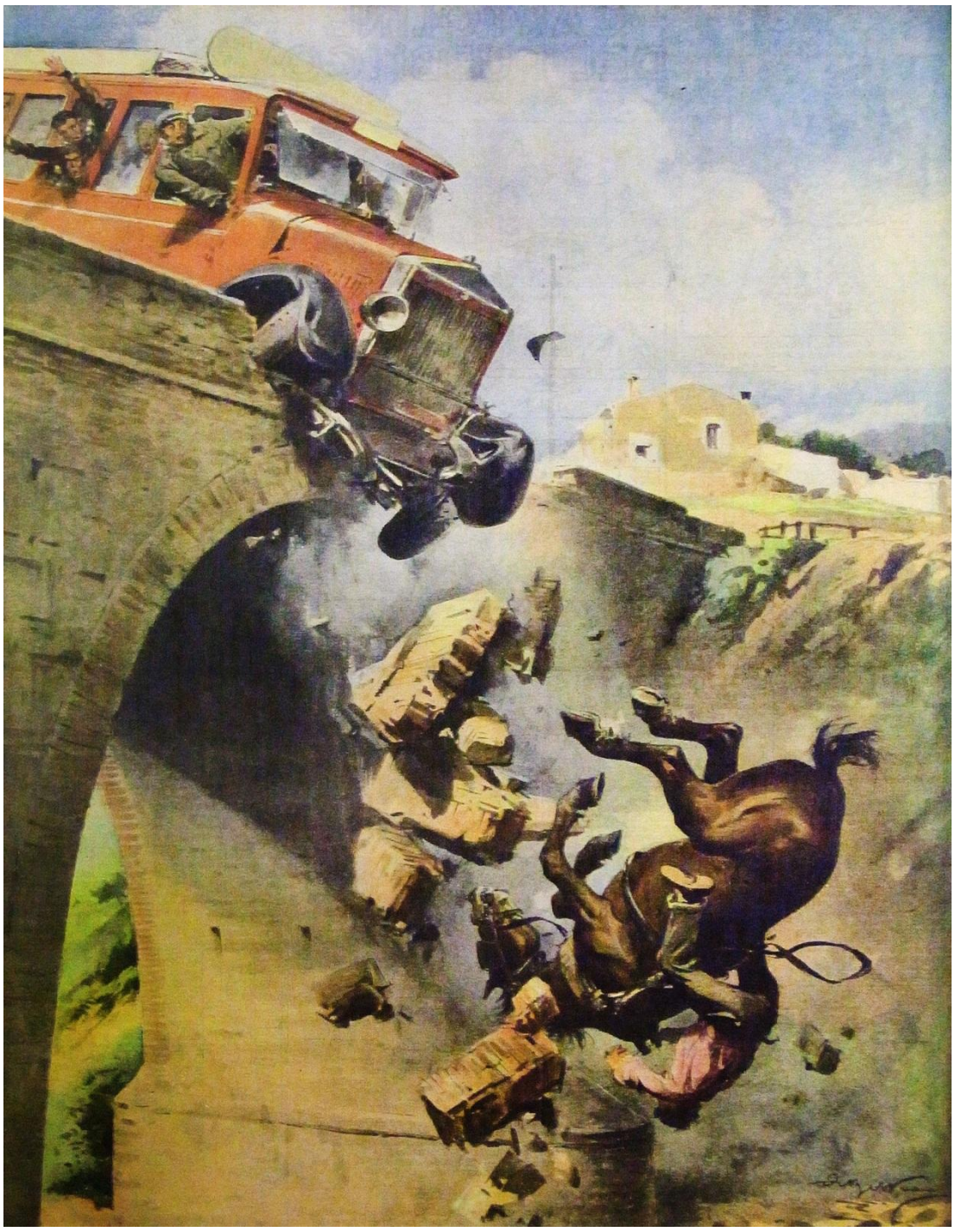
[50] A. Gerelli, *Il codice della strada*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 11, novembre 1921, p. 1205.
[51] *Ibidem*, p. 1206.

varsi la disposizione precedente entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto[52].

Come si vede chiaramente dalla prima riga dell'articolo in questione, le strade degli anni Venti non avevano nulla a che spartire col concetto, oggi oramai assodato si può dire nella totalità dei paesi cosiddetti sviluppati, per il quale ogni strada è sostanzialmente un'*auto*-strada, nel senso che è frequentata per la grandissima parte da veicoli a motore e in misura assai inferiore, ma solo nei centri urbani, da biciclette. Era quindi con questa moltitudine di veicoli e animali che percorrevano le carreggiate che continuarono a dover convivere gli autisti degli omnibus automobili che solcavano le strade della campagne italiane non solo in questo preciso periodo, ma di fatto fino al secondo dopoguerra inoltrato, quando la trazione animale iniziò a diradarsi, per scomparire in seguito quasi definitivamente (Fig. 26).

[52] R.D. 31 dicembre 1923, n. 3043, art. 7. Corsivo nostro.

Fig. 26. Illustrazione di A. Beltrame sulla "Domenica del Corriere" del 3 ottobre 1937. La didascalia: "Presso Teramo un autobus carico di pellegrini si è scontrato, sul ponte del fiume Vomano, con un cavallo montato da un paesano. L'uomo e il quadrupede sono stati gettati nel fiume; la grossa vettura, invece, sfondato il parapetto, è rimasta miracolosamente in bilico sull'orlo del ponte. Il terrore dei pellegrini è stato grandissimo, anche per il fatto che nell'urto le portiere si erano inchiodate e nessuno poteva uscire".



Fonte: "La Domenica del Corriere", 3 ottobre 1937.

Il consolidamento delle imprese di autolinee e l'espansione della rete

La guerra, lo sappiamo, aveva avuto molteplici risvolti sull'attività dei concessionari di autolinee. Qualcuno aveva dovuto subire più di altri gli effetti negativi della riduzione dei flussi di traffico, dell'ulteriore e progressivo peggioramento della manutenzione stradale, della requisizione dei veicoli e dell'inflazione dei prezzi delle principali materie di consumo. Le difficoltà incontrate durante il periodo bellico, d'altra parte, non si dissolsero immediatamente con la cessazione delle ostilità. Sotto il profilo della gestione aziendale, due delle voci più importanti nei bilanci delle imprese concessionarie di autolinee, ossia il prezzo della benzina e il costo del lavoro – a ritmi più elevati il primo e più contenuti il secondo –, continuarono a crescere senza sosta negli anni immediatamente seguenti al conflitto. L'impresa di Alberto Laviosa, che come vedremo meglio più avanti nel gennaio del 1920 era stata trasformata in società anonima con la ragione sociale di Autovie Alta Italia – nome che durò fino al 1923, per assumere poi quello di Auto Guidovie Italiane – nella prima seduta dell'assemblea dei soci, quella relativa all'esercizio del 1920, indicò chiaramente quali fossero le maggiori difficoltà affrontate:

> Così anche noi abbiamo dovuto subire le ripercussioni economiche conseguenti alle misure restrittive statali, al confusionismo creato da decreti sempre complessi e mai razionali, alle esagerazioni speculative del valore delle merci, al forte aumento del caro vita che ci ha portato ad un continuo miglioramento degli stipendi di tutti i dipendenti. Vi ricordiamo in particolare che il prezzo della benzina e del petrolio è quasi triplicato dal 1919 al 1920 con perdite per noi rilevanti, perché i vari decreti che successivamente hanno fissato i prezzi della benzina e del petrolio non sono mai stati immediatamente seguiti dai decreti che hanno stabilito un correlativo aumento dei prezzi dei biglietti[53].

La problematica congiuntura che stava attraversando l'economia nazionale, caratterizzata da una crescita costante dei prezzi accompagnata da una parallela svalutazione della

[53] ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 29 marzo 1921, p. 7.

moneta, e inserita in una fase ciclica depressiva di proporzioni internazionali che ebbe il suo punto di minimo a cavallo tra il 1921 e il 1922[54] – congiuntura durante la quale il volto del paese subì consistenti e tumultuose modifiche sia dal punto di vista sociale sia, contestualmente, dal punto di vista politico –, dovette naturalmente interessare tutte le imprese di ogni ordine e grado, e così anche le concessionarie di autolinee. Anche alla SACSA, in effetti, si lamentavano gli stessi problemi delle Autovie Alta Italia, quando all'assemblea dei soci del 1920 si faceva notare come le spese del personale fossero addirittura raddoppiate rispetto all'esercizio precedente, il 1918, e sebbene per gli amministratori della società fossero da considerarsi senza dubbio troppo elevate rispetto alle proprie capacità finanziarie, vennero comunque ritenute necessarie e "giustificate dalle aumentate mercedi agli operai, assillati a loro volta dal continuo ed incessante aumento del costo della vita"[55]. Il prezzo della benzina, che avevamo lasciato verso la fine della guerra a circa 300 lire al quintale, a dicembre del 1921 era arrivato a toccare quota 400 lire ("nei depositi delle società distributrici", ma al consumatore poteva arrivare anche a 500 lire[56]), su cui il governo aveva "un utile netto non inferiore a L. 175 su ogni quintale", aumentato dal 1914 al 1921 nella misura illustrata dalla Tab. 29, mentre i lubrificanti, come sappiamo indispensabili alla stessa stregua della benzina per il funzionamento dei servizi, erano immessi sul mercato a 660 lire al quintale[57]. Secondo i redattori dell' "Autovia", organo di stampa di una nuova associazione di concessionari fondata a Bologna nel 1921 col nome di Associazione Italiana fra Concessionari di Autolinee (AICA), "il governo sul carburante [lucrava] come su nessuna altra merce importata": "Si calcola – proseguiva l'anonimo articolista – che nella sola benzina consumata dai servizi pubblici

[54] Fatto 100 l'indice dei prezzi all'ingrosso nel 1914, nel 1921 esso si era più che quintuplicato, arrivando a toccare quota 565, mentre un andamento identico ebbe anche l'indice del costo della vita che, fatto 100 al 1914, nel 1921 arrivò a 417. Tale crescita dell'inflazione è probabile che fosse dovuta, più che a una diminuzione dei prodotti disponibili sul mercato, alla consistente emissione di cartamoneta impiegata per finanziare lo sforzo bellico (la circolazione cartacea passò infatti dai 2.687 milioni di lire del 1914 ai 20.028 del 1921). Per quanto riguarda i cambi, se nel 1914 un dollaro valeva 5,28 lire e una sterlina ne valeva 25,86, nel 1921 tali valori passarono rispettivamente a 21,19 e 93,74 (V. Zamagni, *Dalla periferia al centro*…, cit., pp. 271-276). Sui cicli economici del primo dopoguerra si veda G. Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, Roma-Bari, Laterza, 1980, pp. 18-29.

[55] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 28 febbraio 1920. Le richieste di aumento da parte del personale della società in questi anni furono continue, e nella gran parte dei casi vennero concesse facendo sempre riferimento alla forte inflazione del costo della vita. Si vedano a titolo di esempio ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 26 marzo 1920; Adunanza del 28 giugno 1920; Adunanza del 20 ottobre 1920; Adunanza del 22 gennaio 1921; Adunanza del 19 dicembre 1921.

[56] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 30 marzo 1921.

[57] *I nuovi aumenti della benzina*, in "L'Autovia", a. I, n. 3, dicembre 1921, p. 38.

automobilistici, egli guadagni oltre 60 milioni, e se si pensa che ne spende circa dieci in sussidi ai concessionari, se ne ha che l'utile netto che ne ricava, non è inferiore ai *cinquanta milioni*"[58].

Tab. 29. Oneri fiscali sulla benzina dal 1914 all'inizio del 1921 (lire per quintale).

	1914	1921
Dazio di confine	17,28	24
Aggio sul dazio	1,5	92,15
Statistica	0,1	0,2
Tassa di vendita		60
Tot lire per quintale	18,88	176,35

Fonte: *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro"*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921, p. 692.

Ovviamente questi calcoli erano quanto mai grezzi e non tenevano in debito conto molte altre variabili nel rapporto tra i fondi dello stato e i servizi automobilistici, quali per esempio le spese sostenute per la manutenzione stradale, ma il tono di questo intervento è significativo di un cambiamento nell'atteggiamento dei concessionari, che come vedremo stavano diventando via via più agguerriti nella contrattazione con lo stato. Le tariffe dei viaggiatori in ogni caso avevano subito già durante la guerra, previa autorizzazione del governo, aumenti non insignificanti (circa il 30% in tre interventi separati, che però andavano autorizzati dai circoli ferroviari caso per caso, ciò che costituì una ragione sufficiente per sfoltire consistentemente il numero di linee che poterono agevolarsene), ma ritenuti dagli imprenditori assolutamente inadeguati a coprire i vertiginosi incrementi nei costi di gestione. Se da un lato il mancato adeguamento delle tariffe era giustificabile nelle politiche statali che non avrebbero potuto né dovuto aumentare eccessivamente i prezzi di un servizio pubblico, quale il trasporto automobilistico di passeggeri nelle campagne, che stava divenendo sempre più diffuso e sempre più necessario[59], dall'altro l'azione che il Ministero dei lavori pubblici avrebbe dovuto intraprendere secondo gli imprenditori per andare incontro alle loro esigenze, sarebbe stata quella di erogare lo stanziamento di un'adeguata somma per aumentare, coerentemente con

[58] *Ibidem*.

[59] Ai provvedimenti che come abbiamo visto durante la guerra avevano concesso aumenti tariffari, ne seguirono comunque altri negli anni immediatamente successivi: un aumento del 10% nel dicembre del 1919, e un altro di 0,05 lire per viaggiatore/km nel luglio del 1920 (ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 4 dicembre 1919; Adunanza del 25 luglio 1920).

l'inflazione, anche i sussidi chilometrici. D'altra parte le iniziali 600 lire al chilometro di linea (cifra massima, tranne rare eccezioni che potevano raggiungere le 800 lire, che era stata prevista dalla legge del 1908, n. 444), si stavano rapidamente erodendo in quegli anni, e non venendo adeguate alla galoppante inflazione, erano naturalmente destinate a divenire ben poca cosa (Graf. 9). Come si evince dalla Tab. 30, infatti, se dal 1908 al 1914 non si era verificata se non una bassissima svalutazione, nella misura di circa il 3,5%, dal 1914 al 1921 il crollo fu netto, e precisamente la svalutazione occorse nella misura di quasi il 77% del valore iniziale, né poté essere di aiuto alcuno il provvedimento dell'aprile del 1918 con cui lo stato aveva autorizzato un compenso straordinario chilometrico non superiore al 40% del sussidio chilometrico stabilito per ogni linea, provvedimento che era di natura eccezionale e transitoria e che decadde di conseguenza subito dopo il conflitto[60].

Tab. 30. Svalutazione dei sussidi governativi per le autolinee (1908-1921).

Anni	Coefficiente adeguamento valutario	Sussidio in lire	Var %
1908	1	600	
1909	1,0288	617,28	2,9
1910	1,0010	600,6	-2,7
1911	0,9767	586,02	-2,4
1912	0,9679	580,74	-0,9
1913	0,9660	579,6	-0,2
1914	0,9660	579,6	0,0
1915	0,9028	541,68	-6,5
1916	0,7214	432,84	-20,1
1917	0,5100	306	-29,3
1918	0,3658	219,48	-28,3
1919	0,3603	216,18	-1,5
1920	0,2742	164,52	-23,9
1921	0,2318	139,08	-15,5

Fonte: Istat, *Il valore della moneta in Italia dal 1861 al 2004*, cit.

Nel settembre del 1921 si svolse a Salò un importante "Convegno dei Concessionari di Autoservizi", durante il quale vennero messe in luce le principali rivendicazioni della categoria, che come abbiamo detto diveniva via via più agguerrita nella misura in cui l'automobilismo conquistava sempre più ampie fette della pubblica opinione, della poli-

[60] Regio Decreto 17 aprile 1918, n. 559.

tica e dell'economia nazionali. Tra le strozzature che più significativamente influivano sull'efficienza dei servizi automobilistici, venne in quell'occasione indicata – ma come sappiamo si trattava di una storia antica – la lentezza dell'*iter* burocratico necessario a ottenere le concessioni, che di norma impiegavano circa due anni, se non di più, per essere approvate[61]. In secondo luogo veniva rilevato come l'aumento dei costi chilometrici[62] non avesse trovato un corrispettivo adeguamento non tanto delle tariffe – misura che come vedremo i concessionari di autolinee tendevano a invocare per ottenere più ampi margini di libertà, ma che poi di fatto non applicavano con leggerezza per via dell'effetto scoraggiante che i prezzi più elevati dei biglietti avrebbero potuto avere sull'utenza – quanto dei sussidi: "Non è esagerazione affermare che si impone la revisione di tutti i piani finanziari per una migliore valutazione dei costi kilometrici di ogni linea, sia in relazione al prezzo odierno dei materiali di consumo, sia in confronto alle reali effettive rendite di ogni esercizio quali possono essere controllate da ogni Circolo di Ispezione"[63]. Per risolvere la situazione dunque l'AICA suggeriva la seguente ricetta: "La questione della integrazione dei sussidi kilometrici si prospetta sotto due forme: o colla corresponsione del sussidio sul kilometro-percorso, o colla riduzione delle tasse sulla benzina e sugli altri materiali di consumo"[64]. La polemica intorno alla modalità di valutazione dei sussidi sulla base dei chilometri di linea e non sulla base dei chilometri effettivamente percorsi (in altri termini le vetture-km) era vecchia quanto la legislazione stessa in materia di sussidiabilità delle autolinee (e già abbiamo fatto cenno alle idee che in proposito avevano portato avanti Ugo Baldini e Guido Ancillotti), ma di fatto non trovò mai alcun riscontro da parte del legislatore. Sul fronte della riduzione delle tasse sulla benzina e sugli altri materiali di consumo, del resto, il risultato non dovette essere migliore: di fatto nessuno dei governi che si succedettero in questi anni, compreso il governo di Mussoli-

---

61 "Il sistema istruttorio prescritto dal regolamento par fatto apposta per creare agli aspiranti di una concessione tanti ostacoli, sì che debbano rinunciarvi se non hanno fermezza, tenacia o interesse supremo di riuscire. […] Se poi durante l'istruttoria sorge un qualsiasi ostacolo, la concessione va alle calende greche, mentre il povero aspirante, che ha speso talvolta somme considerevoli per condurla in porto, vede frustrata ogni sua speranza" (*Relazione sul tema svolto nel Convegno dei Concessionari di Autoservizi tenutosi a Salò il 19 Settembre 1921*, in "L'Autovia", anno I, n. 1, ottobre 1921, pp. 6-7).

62 Oscar Spinelli, presidente della neo-nata Unione Autotrasporti delle Venezie, durante il convegno interregionale degli autotrasporti tenuto a Treviso nel luglio del 1922, intervenendo con una propria relazione sull'aumento dei costi, faceva notare come "le spese di un autoservizio, calcolate in 1 lira al Km anteguerra, [dovevano] essere calcolate ora almeno in 4 lire al Km" (*Il convegno interregionale degli autotrasporti. Verso la serrata?*, in "L'autovia", Anno II, n. 8, 15 agosto 1922, pp. 114-115).

63 *Relazione sul tema svolto nel Convegno dei Concessionari di Autoservizi tenutosi a Salò il 19 Settembre 1921*, in "L'Autovia", anno I, n. 1, ottobre 1921, pp. 7-8.

64 *Ibidem*.

ni, intervenne in modo massiccio – ossia sensibile per le casse dei concessionari – in questo senso, e il D.L. 25 gennaio 1921, n. 20, con cui lo stato aveva deciso di "assegnare la benzina stessa a un prezzo speciale gravandosi quindi della non lieve spesa dipendente da tale assegnazione"[65] non dovette avere i risultati sperati visto che il prezzo si mantenne alto, superando presto le 400 lire al quintale[66]. Esisteva poi una questione relativa al rinnovo della concessione. Pare infatti che sebbene la legge prevedesse che la concessione, compresa di sussidi, dopo i primi nove anni di esercizio fosse rinnovabile "di diritto per un altro novennio quando le località servite non [venissero] congiunte da ferrovie o da tramvie ed il servizio [avesse] proceduto con regolarità nell'ultimo triennio"[67], nei fatti gli ultimi disciplinari di concessione firmati nel primo dopoguerra erano formulati in modo del tutto diverso, senza che alcuna legge fosse intervenuta a modificare le disposizioni di base. La direzione verso cui si stava andando, e che come si vedrà proseguirà lungo tutto il periodo qui considerato (e anche oltre), era quella di una riduzione dei termini di certezza su un periodo di media durata che finora erano stati accordati ai gestori di autolinee, per andare verso una maggiore flessibilità nella gestione delle concessioni da parte del ministero. Tanto più la rete nel suo complesso cresceva in termini di chilometri e di utenza, quanto più precari divenivano i termini delle concessioni. Le nuove concessioni infatti erano così formulate: "Sei mesi prima della scadenza della concessione, l'amministrazione Governativa farà noto al concessionario, con giudizio insindacabile, senza che egli possa pretendere di conoscere le ragioni del provvedimento, se e a quali condizioni avrà luogo la riconferma della concessione per un altro novennio, al quale riguardo il concessionario espressamente rinuncia ad ogni domanda di indennità e di ogni altra azione e pretesa di qualsiasi natura"[68]. Non stupisce dunque, soprattutto in questo caso, che si levassero voci di protesta per difendere degli investimenti che, per quanto lievi rispetto a quelli che caratterizzavano l'impianto e l'esercizio di altri modi di trasporto, pure comportavano importanti immobilizzi che non potevano rischiare di rimanere scoperti con soli sei mesi d'anticipo, senza possibilità d'appello, tanto più in un settore che non era certo dei più remunerativi sotto l'aspetto dei margini di profitto. Anche i sussidi corrisposti dal Ministero delle poste e dei telegrafi per il tra-

65 F. La Farina, *I servizi pubblici automobilistici*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921, p. 829.
66 Nel luglio del 1922 il prezzo della benzina si era attestato attorno alle 405 lire al quintale (*Un provvedimento necessario*, in "L'Autovia", anno II, n. 8, agosto 1922, p. 113).
67 Legge 12 luglio 1908, n. 444, art. 20.
68 *Relazione sul tema svolto nel Convegno dei Concessionari di Autoservizi tenutosi a Salò il 19 Settembre 1921*, in "L'Autovia", anno I, n. 1, ottobre 1921, p. 8.

sporto degli effetti postali, che pure erano stati elevati del 20%, portandoli a 150 lire al chilometro con la legge 5 ottobre 1920, n. 1.459[69], erano ritenuti dai concessionari per la gran parte insufficienti, e anche qui si chiedeva che il sussidio rispondesse non ai chilometri di linea, ma alle vetture-km: "Se qualche esercizio può essere stato notevolmente avvantaggiato da tali disposizioni, per la maggior parte dei servizi, esse non hanno apportato un miglioramento sensibile, onde a nostro avviso […] l'amministrazione delle Poste, deve intervenire a garantire un assegno kilometrico percorso, proporzionato all'importanza dei servizi, *al numero delle corse*, e alla responsabilità assunta dall'esercente"[70]. C'erano poi in ballo almeno altre due questioni che i concessionari ritenevano di vitale importanza, l'una relativa alla cosiddetta "esclusività di esercizio", di cui parleremo più avanti, e l'altra al più generale tema "dei gravami fiscali che ostacolano in genere l'industria Automobilistica"[71]. L'AICA, dopo aver a lungo discusso queste faccende al suo interno e dopo essersi confrontata con altre associazioni di settore come la nota FNSA di Roma, redasse un memoriale indirizzato al ministro dei lavori pubblici in cui riassumeva tutti i maggiori problemi ora elencati e faceva voti perché si eliminassero le principali strozzature alla crescita del settore che l'associazione aveva individuato. Così recitava il memoriale in un significativo passaggio:

> ECCELLENZA!
>
> Per quanto dal 25 gennaio a quest'oggi [25 luglio 1921], il prezzo dei materiali di consumo sia notevolmente diminuito, il disagio della nostra classe permane perché troppo ancora elevato è il costo chilometrico, sia in raffronto ai benefici concessi per fronteggiarlo, sia in rapporto ai sussidi che furono concessi anteguerra sui piani finanziari, nei quali i prezzi dei materiali di consumo erano calcolati su basi inferiori del 700% a quelli attuali.
>
> L'estensione assunta in questi ultimi tempi in tutta Italia dalle linee automobilistiche in sostituzione, o a sussidio di tramvie o ferrovie secondarie, che per il loro alto costo d'impianto non sarebbero attuabili in un immediato avvenire; l'importanza assunta da codesti pratici mezzi di trasporto nell'economia nazionale non possono non richiamare l'attenzione della Ecc.za Vostra sulla necessità che codesti mezzi abbiano una **sistemazione definitiva la quale ne assicuri non solo l'esistenza e la continuità, ma un progressivo miglioramento**.

---

[69] F. La Farina, *I servizi pubblici automobilistici*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921, p. 829.
[70] *Relazione sul tema svolto nel Convegno dei Concessionari di Autoservizi tenutosi a Salò il 19 Settembre 1921 (Continuazione)*, in "L'Autovia", anno I, n. 2, novembre 1921, p. 17.
[71] *Ibidem*, pp. 17-19.

> L'Ecc.za Vostra avrà certo esaminato una **Memoria** testé divulgata dal **Consiglio Generale del Touring Club Italiano** sotto il titolo **"Per l'automobile e per la Bicicletta strumenti di lavoro"** nella quale, trattando la questione della crisi dell'automobile, sotto il duplice aspetto fiscale e dell'alto prezzo della benzina, si conclude che questi due fattori costituiscono un grave ostacolo allo sviluppo delle pubbliche linee, quando, come purtroppo è accaduto, non portano addirittura alla loro soppressione[72].

Come si può vedere, l'accresciuto potere contrattuale dei concessionari – categoria delle più frammentate quanto a unità produttive, ma relativamente compatta nella qualità delle proprie rivendicazioni – derivava loro dalla recente importanza "assunta da codesti pratici mezzi di trasporto" sul territorio, mezzi che stavano effettivamente tessendo una rete di servizi pubblici sempre più fitta nelle isolate campagne italiane. I termini quantitativi dell'espansione della rete di autolinee nei primi anni Venti li chiariremo fra breve. Ciò che occorre notare, però, è che in questa memoria si faceva riferimento al sistema concorrente per eccellenza, quello ferro-tramviario, in modo affatto diverso dalla "deferenza" che aveva caratterizzato il dibattito intorno alla relazione fra strada e ferrovia prima della guerra mondiale: sebbene si trattasse di sfumature di linguaggio, in realtà quando i concessionari affermavano che i loro servizi non solo erano concepiti "a sussidio" della rete delle ferrovie secondarie e delle tramvie, ma anche in loro "sostituzione", stavano compiendo uno spostamento in avanti non solo semantico, rivendicando un'autonomia di funzioni che poteva configurarsi, sebbene la parola, prudentemente, non venisse ancora apertamente pronunciata, come *concorrente* dei servizi su rotaia. L'automobilismo stava crescendo nel suo complesso, e i concessionari si avvalevano di questa recente evoluzione per alzare il tiro delle loro rivendicazioni: in più di un'occasione, in questo periodo, fra le associazioni dei concessionari girò addirittura la proposta di attuare delle serrate, strumento a cui di fatto non risulta che ricorressero mai, ma che indicava certamente un più alto grado di potere contrattuale raggiunto dalla categoria. Non a caso citato nelle stesse righe scritte dall'AICA era il trattato – anch'esso una *memoria* – che nell'estate del 1921 venne redatto a nome del Consiglio del Touring Club Italiano e diffuso "a tutta la stampa", così come a "Senatori e Deputati; Prefetti, Commissari Civili e Sindaci", ai vari ministeri interessati, all'ENIT, alle Camere di Commercio e così via. Si trattava effettivamente di un manifesto del movimento auto-

[72] *Memoriale per S. Ecc. il Ministro dei LL. PP. – Roma*, in "L'Autovia", anno I, n. 2, novembre 1921, pp. 21-24. Grassetto originale.

mobilistico, forse il più importante e più significativo di questo periodo – sia per l'autorevolezza degli autori sia per il grado di approfondimento della materia –, che rivendicava in modo quanto mai chiaro una nuova funzione per la mobilità meccanica stradale, argomentando diffusamente come l'automobile (ma anche per certi versi la bicicletta, come annunciava il titolo) dovesse uscire – nell'immaginario comune come nelle politiche pubbliche dei trasporti – dall'essere concepita come lussuoso e ludico passatempo, per essere finalmente e definitivamente riconosciuta come essenziale *strumento di lavoro* (fig. 27): "Bisogna esaminare in primo luogo se l'auto […] è ancora quella macchina di divertimento e di lusso che si disse e che ancora da molti si crede"[73], esordiva il consiglio del TCI. Come si è visto, le tasse riscosse dallo stato sulla distribuzione della benzina si erano considerevolmente innalzate fra la vigilia della prima guerra mondiale e il 1921 (Tab. 29), ma contemporaneamente a queste misure, alla fine del giugno del 1920, il governo allora presieduto da Giolitti, al quale seguì qualche giorno dopo Ivanoe Bonomi, credette opportuno presentare un disegno di legge, immediatamente approvato, in cui si proponeva una "straordinaria elevazione delle tasse sugli automobili", la quale veniva fieramente presentata al parlamento come un "provvedimento di giustizia sociale"[74]: "Le masse del popolo italiano – commentava Giovanni Camera, relatore del disegno di legge per la Giunta generale del bilancio – hanno bisogno di avere la sensazione che per la vita dello Stato debbono dare proporzionatamente, secondo le loro sostanze, gli abbienti"[75]. Se queste parole da un lato confermavano l'analisi dei vertici del Touring Club, che vedeva nell'inasprimento delle tasse di circolazione automobilistica soltanto un antiquato concetto di politica tributaria, "vieto e tradizionalista", che impediva per questo tramite lo sviluppo di "uno dei più meravigliosi ausili dell'attività umana che la fine del secolo XIX ci ha trasmessi: specialmente dell'attività più intellettuale, più preziosa, più fine, superiore"[76], dall'altro nel disegno di legge in questione gli estensori si erano effettivamente premurati di non colpire nella stessa misura le automobili pubbliche ("automobili ad uso pubblico e da piazza", "autoscafi", "motocarrozze popolari", "carri automobili da trasporto merci", "autoscafi adibiti al servizio pubblico da trasporto passeg-

[73] *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro"*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921, p. 691.
[74] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXV, Sess. 1919-1920, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 545.
[75] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXV, Sess. 1919-1920, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 545-A.
[76] *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro"*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921, p. 695.

geri e merci"), sostenendo esplicitamente che fosse "opportuno facilitare la diffusione di tali *veicoli che servono specialmente alle classi medie, modeste, ed ai lavoratori dei campi e delle fabbriche*"[77].

Fig. 27. La prima pagina del numero delle "Vie d'Italia" in cui veniva pubblicato il memoriale per l'automobile e per la bicicletta strumenti di lavoro.

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

TVRISMO NAZIONALE-MOVIMENTO DEI FORESTIERI-PRODOTTO ITALIANO
PROPAGANDA - ALBERGHI - SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Abbonamento ai 12 numeri del 1921 | Per i Soci del T. C. I. L. 12.10 | Per i non Soci L. 18.10 | ESTERO L. 20.10 L. 26.10 | Un numero separato L. 1.80

Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

Anno XXVII - N. 7 | PROPRIETÀ LETTERARIA ED ARTISTICA RIPRODUZIONE VIETATA — TUTTI I DIRITTI RISERVATI | Luglio 1921

Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro,,

Questa memoria del Consiglio del T. C. I. è stata distribuita ai Senatori e Deputati; Prefetti, Commissari Civili e Sindaci; Funzionari dei Ministeri dell'Interno, delle Finanze, del Tesoro, dell'Industria e Commercio, del Lavoro, dei Lavori Pubblici, dell'Agricoltura; alle Camere di Commercio; all' Ente Nazionale per le Industrie Turistiche; alle Associazioni industriali, commerciali, professionali, agricole, colturali, sportive; alle associazioni operaie e di lavoratori della terra; a tutta la stampa.

Bisogna leggere queste pagine, anche se ciò costa un po' di fatica.

È pacifico nell'opinione pubblica che si sono fatti durante guerra e dopo, decreti e leggi suggerite dalle circostanze del momento o anche mal suggerite da presupposti tecnico-fiscali che nel seguito risultarono fallaci, e hanno avuto sull'economia nazionale influenze sfavorevoli.

Talora queste ripercussioni non sono studiate e rimangono quasi nascoste da pregiudiziali politiche, che fecero od anche fanno ritenere inutile l'approfondire il lato economico, che si ammette posposto e assorbito dal politico. Così questioni che il tempo ha modificato qualche volta nei loro termini fondamentali continuano ad esercitare effetti dannosi senza essere ridiscusse alla luce dei fatti nuovi.

Un piccolo gruppo di disposizioni legislative e di regolamenti relativi all'automobile, alla motocicletta, alla bicicletta viene qui esaminato che appartiene a questo ordine. Le loro ripercussioni sono così grandi sull'interesse nazionale, che si fa qui invito caldo e pressante a quanti ricevono questo scritto di volerlo leggere: dopo, ciascuno manterrà o mo-

Fonte: *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro"*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921.

[77] "Oltre a ciò la Giunta generale del Bilancio ha ritenuto di dover collocare in questa categoria i servizi popolari a trazione meccanica e tutte le vetture automobili, motocicli, autoscafi, di qualunque genere, tenuti dalle associazioni di pubblica assistenza, o aventi comunque uno scopo umanitario: quelli delle cooperative di lavoratori e delle cooperative di consumo, di lavoro e di produzione: e finalmente quelli ad uso di condotta medica dei comuni, o di scopi sanitari e di altri enti locali o di beneficienza" (Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXV, Sess. 1919-1920, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 545-A, corsivo nostro).

La tab. 31 mostra chiaramente come l'inasprimento delle tasse gravasse in misura infinitamente superiore sull'uso privato dell'automobile, mentre nel trasporto pubblico di viaggiatori e in quello privato di merci le tariffe erano sensibilmente più basse.

Tab. 31. Tariffe proposte nel disegno di legge 545 del 4 luglio 1920 per la tassazione della circolazione automobilistica.

Indicazione dei veicoli soggetti a tassa			Tassa (in lire)	
Specie	Uso	Forza	In misura fissa	In misura proporzionale sopra ogni cavallo
Automobili	Ad uso privato	non più di 9 cavalli dinamici	310	10
		più di 9 ma non più di 12	400	10
		più di 12 ma non più di 16	520	30
		più di 16 ma non più di 24	840	90
		più di 24 ma non più di 30	1.000	100
		più di 30 ma non più di 35	1.500	100
		più di 35 ma non più di 40	2.000	150
		più di 40 ma non più di 50	2.500	150
		oltre 50	15.000	
Automobili, motocicli, motocarrozzette, ecc.	Ad uso pubblico esclusivo e permanente non postale e da piazza.	non più di 9 cavalli dinamici	75	2
		più di 9 ma non più di 12	90	2
		più di 12 ma non più di 16	110	4
	Ad uso esclusivo e permanente di trasporto merci.	più di 16 ma non più di 24	125	4
		più di 24 ma non più di 50	125	6
		più di 50 ma non più di 60	125	8
		oltre 60	225	8

Fonte: Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXV, Sessione 1919-1920, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 545-A.

Non era però sufficiente agli occhi dei militanti dell'automobilismo che non si colpissero nella stessa misura gli impieghi manifestamente più popolari dell'automobile, ed era ritenuta quanto mai fuori luogo ed errata nei suoi presupposti di base l'affermazione, con cui aveva esordito il ministro delle finanze Francesco Tedesco presentando il provvedimento alla Camera, secondo la quale "l'automobilismo [costituiva] un notevole indice di agiatezza" e che per queste ragioni occorreva tassarlo in una misura che veniva presentata come assolutamente proporzionata "al valore che [avevano] assunto in commercio

detti veicoli e ai servizi che [rendevano] a chi ne [faceva] uso"[78]. I concessionari di autolinee, verrebbe da pensare, avrebbero dovuto plaudire a misure di questo genere – sicuramente lo avrebbero fatto a partire dalla metà degli anni Sessanta del Novecento – dal momento che essi venivano colpiti molto blandamente in prima persona e che il provvedimento, invece, andava a minare alla base lo sviluppo di un fenomeno in potenza assai pericoloso e concorrente dei loro servizi, ossia la motorizzazione privata. Ma allora la diffusione dell'automobile, nel senso più ampio del termine, era riconosciuta ancora da tutti i militanti dell'automobilismo come necessaria e indispensabile in ogni sua declinazione, ed era largamente condivisa la convinzione che ognuna delle singole declinazioni della tecnologia automobilistica avrebbe tratto giovamento dalla diffusione dell'altra: l'immagine dell'automobile, insomma, era una soltanto e quella occorreva difendere e promuovere. Domenico Tebaldini, per esempio, che era presidente dell'Associazione Italiana fra Concessionari di Autolinee, si esprimeva molto chiaramente in proposito, senza che sembrasse avvertire – o che segnalasse esplicitamente – alcun pericolo insito nella diffusione dell'automobile privata per gli affari dei concessionari, e apparendo manifestamente schierato col fronte dell'automobile come "strumento di lavoro":

> *Qualunque sia la estrinsecazione dell'automobilismo*, sia quale mezzo di trasporto pubblico, sia quale mezzo di trasporto privato di passeggeri e di merci, di spasso o di servizio, per turismo o per disbrigo d'affari, non deve più essere considerato unicamente come oggetto di eccezione […], ma deve essere il mezzo pratico e moderno di rapida comunicazione accessibile a tutti. Diffondere il benessere, rendendo accessibile al popolo quello che può essere un privilegio del ricco, ecco un principio al quale dovrebbero oggi sottoscrivere coloro che per un'aberrazione di principi politici sociali vollero colpire il ricco colpendo l'uso dell'automobile[79].

Era quindi da tutti ritenuto un errore politico quello della tassa di lusso sulle automobili, che andava in una direzione contraria a quella dichiarata dal governo, colpendo, anziché agevolare, sul lungo periodo "le classi medie, modeste" e "i lavoratori dei campi e delle fabbriche".

---

[78] Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXV, Sess. 1919-1920, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 545.
[79] *Relazione sul tema svolto nel Convegno dei Concessionari di Autoservizi tenutosi a Salò il 19 Settembre 1921*, in "L'Autovia", anno I, n. 2, novembre 1921, p. 20. Corsivo nostro.

La memoria del Touring Club, in ogni caso, esaminava non solo la pressione fiscale in Italia, ma la comparava alle più importanti nazioni europee – specialmente Francia e Inghilterra –, mostrando come fosse oltralpe sensibilmente inferiore a quanto accadeva all'interno dei confini nazionali. Si soffermava poi sull'indotto dell'industria automobilistica, mostrando come colpendo il consumo di automobili, si puniva allo stesso tempo l'industria della gomma e degli pneumatici (che peraltro impiegava ingenti quantità di benzina per le proprie lavorazioni), l'industria della carrozzeria, quella dei produttori di "fari e fanali", quella dei "fabbricatori di molle, di assi, di bullonerie, di ferramenta minuta, di piccoli arredi di ottone e di bronzo destinati all'automobile"[80]. Si spingeva poi ad analizzare gli effetti della crisi internazionale sul settore della produzione automobilistica e individuava quindi da un lato nei dazi innalzati all'estero (allora il principale sbocco di mercato del prodotto automobilistico italiano) e dall'altro nel regime fiscale nazionale (che ovviamente deprimeva il già asfittico mercato interno) un doppio "colpo di mazza" allo sviluppo del comparto[81]. Entrava poi nel dettaglio del sistema delle contravvenzioni per le violazioni delle leggi sulla circolazione – anche queste ritenute eccessivamente punitive – e non lasciava fuori dal proprio discorso non solo la bicicletta, a cui era stata recentemente (febbraio 1921) applicata una "tassa del lusso" e che al contrario costituiva uno degli strumenti più popolari – sebbene assai più caro e prezioso di quanto oggi si possa immaginare – per favorire la mobilità privata dei ceti meno abbienti[82], ma anche la motocicletta e il motoscafo[83]. In tutta l'economia del saggio (così poteva correttamente essere definita questa "memoria") del Touring Club sull'automobilismo e sulle sue potenzialità per lo sviluppo economico, sociale e "colturale" del paese, trovavano ovviamente spazio anche gli autobus e i servizi a cui essi assolvevano, insistendo più che sulla tassa di circolazione, che come abbiamo visto non li colpiva se non marginalmente (si tenga sempre presente che tutto il parco dedicato al trasporto degli effetti postali, che

---

80 *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro"*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921, p. 697.

81 *Ibidem*.

82 Come già sottolineato, la storia della mobilità e dei trasporti in ambito internazionale ha recentemente intrapreso nuovi percorsi di analisi, uno dei quali è dedicato alla riscoperta storiografica di importanti modi di trasporto finora trascurati, come le stesse gambe (P. Norton, *Urban mobility without wheels: a historiographical review of pedestrianism*, in G. Mom, G. Pirie, L. Tissot (Eds), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Neuchatel, Alphil, 2009, pp. 111-117) e, naturalmente, le biciclette (M. William Steele, *The speedy feet of the nation: bicycles and everyday mobility in modern Japan*, in "The journal of transport history", Third series, Vol. 31, n. 2, December 2010, pp. 182-209).

83 *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro" (Continuazione e fine)*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921, pp. 801-808.

possiamo approssimare in questo periodo ad almeno la metà delle linee in esercizio, era esente dalla corresponsione della tassa di circolazione), sugli effetti negativi dei prezzi della benzina, come peraltro aveva sottolineato il memoriale dell'AICA analizzato più sopra. Anche in queste pagine, peraltro, si trovava una traccia – tanto più significativa perché pronunciata da un ente autorevole e ufficialmente "imparziale" come il Touring Club Italiano[84] – del progressivo mutamento di posizione dell'automobilismo pubblico nella gerarchia dei trasporti terrestri, quando si leggevano le seguenti eloquenti righe:

> L'auto percorre ora nel mondo la stessa strada ascensionale delle ferrovie. Il misoneismo, che contrastò le ferrovie al loro apparire, cadde per far posto ad un favore perfino talora eccessivo e ingiustificato.
> Ebbene, con una prontezza che non ha paragoni collo sviluppo ferroviario, dovuta alla bellezza del mezzo che in sé ha anche la forza di un costo limitatissimo, sono sorti in Italia i 39.000 km. accennati di linee di servizio pubblico per passeggieri [sic], potente manifestazione di virtù privata, fioritura imponente della primavera di un'industria di insospettata grandezza, nata senza quasi che alcuno se ne accorgesse e di cui l'economia nazionale si avvantaggia quasi d'un tratto in misura spettacolosa[85].

Noteremo appena come questa costituisca una delle rarissime fonti reperite in tutto il nostro studio che alludano agli omnibus automobili attribuendovi un valore estetico, "la bellezza del mezzo": per quanto si tratti di un giudizio ovviamente di natura soggettiva (di una soggettività tanto culturale quanto individuale), esso restava alquanto singolare nel panorama coevo dal momento che quasi nessuno, anche fra i più accaniti sostenitori delle autolinee, usava esprimere apprezzamenti analoghi per quelli che potevano facilmente apparire agli occhi del pubblico come goffi carrozzoni che si aggiravano per le campagne dei primi decenni del Novecento (Fig. 28). Soltanto David H. Lawrence – che viaggiò spesso in Italia in quegli anni e che ha lasciato una testimonianza dettagliata e intelligente delle sue peregrinazioni con il noto "travel book" intitolato *Sea and Sardinia*, pubblicato per la prima volta nel 1921 – aveva descritto gli autobus della Società

[84] Sul ruolo del TCI nel primo trentennio del Novecento si veda D. Bardelli, *L'Italia viaggia: Il Touring club, la nazione e la modernità, 1894-1927*, Roma, Bulzoni, 2004.
[85] *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro"*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921, p. 695.

Anonima Trasporti Automobilistici Sardi (SATAS)[86] affermando: "These automobiles in Italy are splendid"[87].

Fig. 28. Un omnibus Fiat, probabilmente il 18BL, prodotto dal 1914 e in servizio per la SITA attorno al 1920, qui ritratto sul passo della Futa, carico di bagagli sull'imperiale e con una prudenziale pietra posta dietro alle ruote posteriori durante la sosta.

Fonte: ASSITA, materiale fotografico.

Anche Elio Vittorini, per esempio, viaggiò sulle strade della Sardegna con un autobus a noleggio, ma una dozzina di anni più tardi, nel 1932, quando comunque le carrozzerie e i telai erano per la gran parte cambiati, andando verso un disegno effettivamente più studiato, dalle linee più aerodinamiche ed eleganti, e conquistando sostanzialmente una definitiva autonomia rispetto al loro predecessore tecnologicamente più prossimo, le carrozze (Fig. 29). Per quanto anche il giovane scrittore siciliano si soffermasse sul mezzo di trasporto, descrivendone pregi e difetti con uno stile lirico ancora molto lontano da quello che sarà proprio del Vittorini "americano", pure l'impressione che ne ricevette pareva del tutto diversa: "E si corre incredibilmente – scriveva – con questo

[86] La SATAS era stata fondata nel luglio del 1917 a Sassari (ASSITA, SATAS, Libro dei Verbali d'Assemblea, Costituzione della Società anonima trasporti automobilistici sardi "SATAS" in Sassari).
[87] D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, London, Penguin Books, 1999, p. 115.

macchinone dall'aspetto pachidermico"[88].

Fig. 29. Un Fiat 621 RN, prodotto dal 1932, delle autolinee Zapperlon di Bassano del Grappa, qui allestito con carrozzeria Renzo Orlandi.

Fonte: M. Condolo, *Storia dell'autobus Italiano*, Brescia, Edizioni Negri, s.d., p. 58.

In un altro passaggio, invece, alludeva all'autobus che lo trasportava lungo le strade sarde come a un "carrozzone sballottante"[89], mentre al momento dell'addio, giunto all'ultima fermata del viaggio che l'aveva condotto da Olbia (che allora si chiamava Terranova) a Cagliari, così si accomiatò dall'omnibus: "E per l'ultima volta siamo scesi dal torpedone, che sfiatava acqua come un capodoglio, per la stanchezza forse, caro torpedone, vuoto per sempre di noi"[90]. Ma al di là dell'aspetto estetico – che pure costituisce un tema tutt'altro che secondario nella storia dell'industria e più specificamente nella storia del disegno industriale, e che in questo frangente a noi interessa soprattutto per sottolineare la diversa percezione, e quindi il diverso giudizio che gli utenti di questa specifica tecnologia di trasporto formulavano –, è ora il momento di soffermarsi sullo stadio di evoluzione a cui era giunta quella rete di servizi automobilistici di cui – secon-

88 E. Vittorini, *Sardegna come un'infanzia*, in *Le opere narrative*, Milano, Arnoldo Mondadori, 1982, p. 167.
89 *Ibidem*, p. 176.
90 *Ibidem*, p. 195.

do le parole del consiglio del Touring Club – "l'economia nazionale si [avvantaggiava] quasi d'un tratto in misura spettacolosa".

Gli unici dati su cui si può basare un'analisi della situazione dal punto di vista statistico sono ancora una volta quelli relativi alla rete dei servizi sovvenzionati, attorno alla quale le notizie non si possono dire perfettamente esatte, soprattutto a causa della frammentazione del settore e quindi della difficoltà a ricostruirne il profilo nazionale complessivo, ma che erano allora le uniche ufficialmente rilevate e pubblicate. Secondo il consiglio del Touring Club Italiano, nell'ormai noto articolo sull'automobile "strumento di lavoro", quando le linee sussidiate coprivano in totale circa 18.000 km, il che si può supporre che fosse attorno al 1919, l'estensione della rete delle autolinee che non godevano di sussidio governativo ammontava a circa 21.000 km, così che, a giudicare da questi calcoli, si poteva già nell'immediato primo dopoguerra contare per una rete complessiva di addirittura 39.000 km[91], il che è verosimile dal momento che per il 1922 era stata calcolata, in una pubblicazione del 1930, un'estensione totale di 40.471 km[92]. I dati di cui disponiamo per il 1920, la cui fonte è sempre quello che si chiamava ancora Ufficio Speciale delle Ferrovie[93], non sono perfettamente coerenti nel numero totale di chilometri e di rete dei servizi sovvenzionati, che vanno dai 20.433 km dichiarati in un articolo dell'agosto del 1921 pubblicato sulle "Vie d'Italia"[94] ai 19.477 circa dichiarati invece nel 1922 nella pubblicazione ufficiale del Ministero dei Lavori Pubblici attorno ai trasporti terrestri in concessione e alla navigazione interna[95]. Sebbene un migliaio di chilometri costituiscano un margine di errore tutt'altro che trascurabile, il fatto stesso che quest'errore provenisse dall'unico ente che in linea teorica avrebbe dovuto conservare – e quindi avrebbe potuto conoscere ed elaborare con precisione – tutti i dati relativi alle concessioni dei servizi automobilistici indica quanto di fatto si trattasse di una materia statisticamente molto sfuggente: nel lasso di tempo in cui l'impiegato addetto alla raccolta dei dati li passava al re-

---

91 *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro"*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921, p. 692.

92 Ministero delle Comunicazioni. Ispettorato Generale Ferrovie, Tranvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930, p. VI.

93 Nel 1922, il nome dell'organismo preposto al controllo dei trasporti terrestri in regime di concessione cambiò in Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, per prendere, nel 1942, la denominazione che porta ancora oggi: Motorizzazione Civile dei Trasporti in Concessione.

94 *I servizi automobilistici*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921, pp. 826-832. Lo stesso dato si ritrova in G. Faldella, *L'automobilismo in Italia*, Torino, Fratelli Bocca Editori, 1930, p. 135.

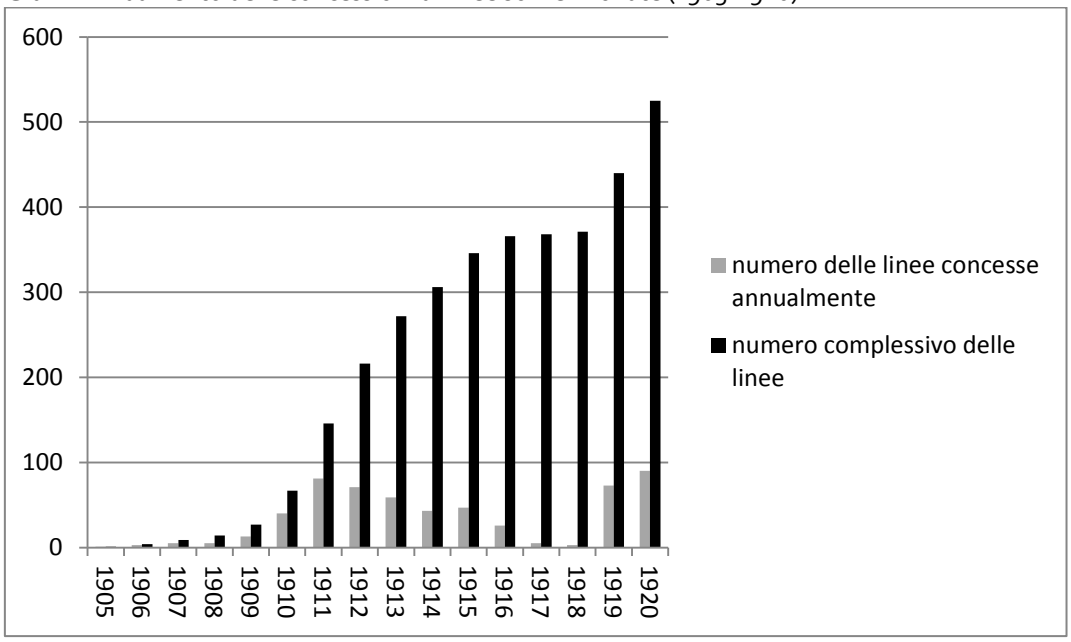
95 Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica, e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Grafia, 1922.

sponsabile della stesura della pubblicazione, e questi a sua volta allo stampatore, decine e decine di linee avevano ottenuto la concessione, altrettante vi avevano rinunciato, altre ancora restavano in attesa, altre avevano subito modifiche di percorso, accorpamenti e così via. In ogni caso, l'andamento della crescita dei servizi automobilistici sovvenzionati dal 1905 al 1920 risulta sufficientemente chiaro nel suo profilo generale. Anche considerando ampi margini di errore, appare evidente come nel complesso la rete avesse subito un processo di costante ampliamento in questo lasso di tempo, processo interrotto soltanto dagli anni di guerra, durante i quali il numero delle linee concesse annualmente si ridusse arrivando quasi a fermarsi – ma senza mai interrompersi del tutto –, per poi riprendere con rinnovato vigore nell'immediato primo dopo guerra (Graff. 6 e 7). Se in seguito ai ritmi frenetici del primo periodo, quando l'incremento percentuale nel numero di chilometri in esercizio da un anno con l'altro si attestava addirittura fra il 100 e il 160% circa, si era verificato un fisiologico rallentamento – in cui la crescita fra il 1912 e il 1913 era stata del 18% e fra il 1913 e il 1914 del 9,7 –, dopo la pausa della guerra l'estensione della rete tornò ad attestarsi su tassi annuali consistenti, fra il 18 e il 16% circa. L'ascesa del numero complessivo delle linee in esercizio e di quello dei chilometri totali non fu tuttavia perfettamente parallelo e bilanciato: tanto più si estendeva questo nuovo settore dei servizi pubblici di trasporto, quanto più la media dei chilometri per linea tendeva a diminuire, seppur leggermente (Graf. 8), configurando un panorama composto di una rete certamente sempre più fitta e articolata, ma anche più affollata di piccole o piccolissime linee che rispondevano probabilmente a una domanda di trasporto quotidiano, su percorsi mediamente brevi. Quanto alla partecipazione dello stato al finanziamento dei servizi automobilistici (Graf. 9), sebbene a un primo sguardo potesse apparire crescente – dapprima a ritmi più elevati e in seguito più modesti e irregolari – in realtà a causa della svalutazione della moneta – come abbiamo avuto modo di notare più sopra – la crescita dei sussidi erogati annualmente corrispondeva a un calo se posta in relazione all'andamento del valore della lira: dal 1905 al 1915, periodo che corrisponde agli anni pionieristici del settore, quando ancora gli autobus dovevano trovare una propria sistemazione nei trasporti terrestri e gli imprenditori di società di autoservizi dovevano rodare i propri apparati organizzativi, tecnici e finanziari, i sussidi statali tesero a crescere regolarmente; dall'esercizio 1915-1916, invece, i contributi complessivi iniziarono una curva discendente, destinata, seppur con certe irregolarità, a caratterizzare tutto il primo dopoguerra e oltre, periodo che corrisponde agli anni della "maggiore età" del

settore delle autolinee in concessione. Di fatto le imprese di autoservizi, sovvenzionate non solo dallo stato, ma anche dalle amministrazioni locali e dal Ministero delle poste e dei telegrafi (la misura di questi contributi è però più difficile da valutare con certezza), dovettero sempre più contare non tanto sugli introiti del traffico – che tendevano a crescere ancora piuttosto lentamente, come si vedrà – quanto più sulla riduzione delle spese da un lato e dall'altro su fonti di finanziamento alternative, come gli istituti di credito privati o le stesse risorse interne alla proprietà, attraverso continue ricapitalizzazioni e sulla diversificazione dell'attività, raccogliendo profitti non sui servizi di linea, ma sui noleggi o su attività collaterali come la commercializzazione di alcuni prodotti.

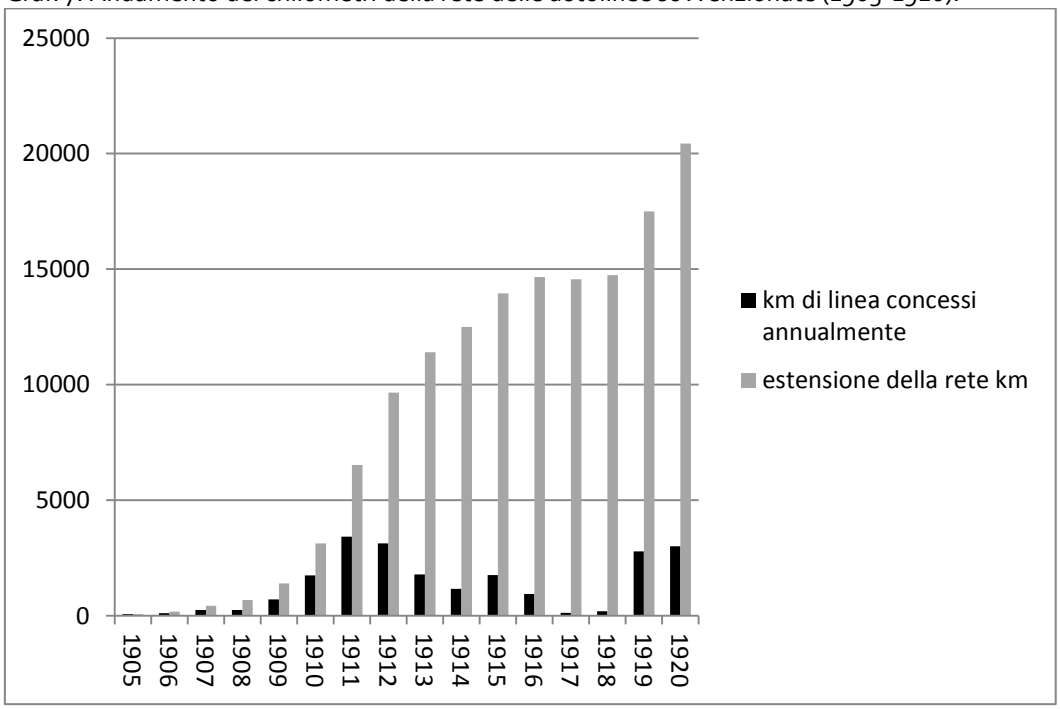
Se questi dati dipingono un quadro sintetico dell'evoluzione del settore nel primo ventennio del Novecento, la Tab. 32 costituisce invece una fotografia dei servizi automobilistici sovvenzionati così come si trovavano nel 1920 secondo l'Ufficio speciale delle Ferrovie. Rispetto alla lunghezza della rete alla vigilia della prima guerra mondiale (Tab. 9), il balzo in avanti del numero di chilometri totali delle autolinee che ora solcavano le campagne italiane era stato decisamente importante: dagli 11.750 km di allora, si era passati agli attuali 19.500 circa, segnando un incremento nell'arco di sei anni di circa il 66%, mentre per quanto riguarda la densità dei chilometri di autolinee rispetto al suolo (ossia rispetto ai chilometri quadrati di superficie del paese calcolati sulla base dei rispettivi confini nazionali del 1914 e del 1920), l'incremento di circa il 40% poteva apparire più modesto rispetto al dato assoluto dei chilometri di rete, ma era tutt'altro che trascurabile: dai 26,6 chilometri quadrati per ogni chilometro di linea automobilistica, si era passati ai 16. Le maglie della rete nel suo complesso si stavano evidentemente infittendo, e una prova non estremamente precisa, ma di grande utilità per l'effetto immediato garantito dalla rappresentazione geografica, la si può ottenere a colpo d'occhio paragonando la Fig. 17 con la Fig. 30. La regione in cui si registrava la più alta densità di linee automobilistiche erano ancora una volta le Marche della SACSA, che avevano un chilometro di autolinee ogni 5,2 chilometri quadrati di superficie, veniva poi l'Umbria, con un rapporto di 1 su 7,3, seguiva una regione meridionale, la Basilicata (da cui era partita l'avventura della SITA), con 1 su 7,9; si risaliva poi di nuovo alla Liguria, che contava 1 chilometro di linea ogni 8,5 chilometri quadrati di superficie, per scendere ancora all'Abruzzo e al Molise, che venivano considerati insieme con un rapporto di 1 su 9,9.

Graf. 6. Andamento delle concessioni di linee sovvenzionate (1905-1920).



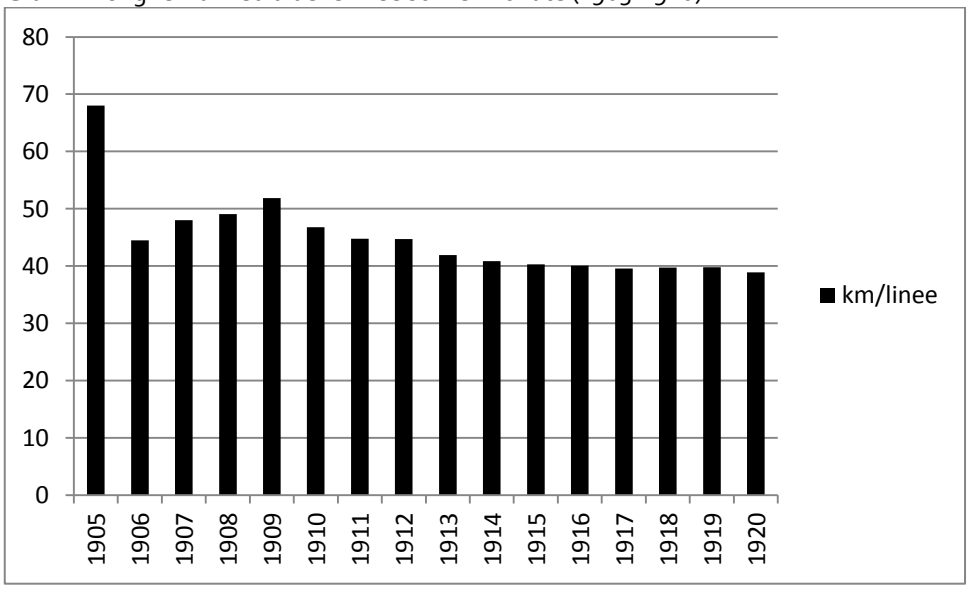
Fonte: F. La Farina, *I servizi pubblici automobilistici*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921, pp. 826-832.

Graf. 7. Andamento dei chilometri della rete delle autolinee sovvenzionate (1905-1920).



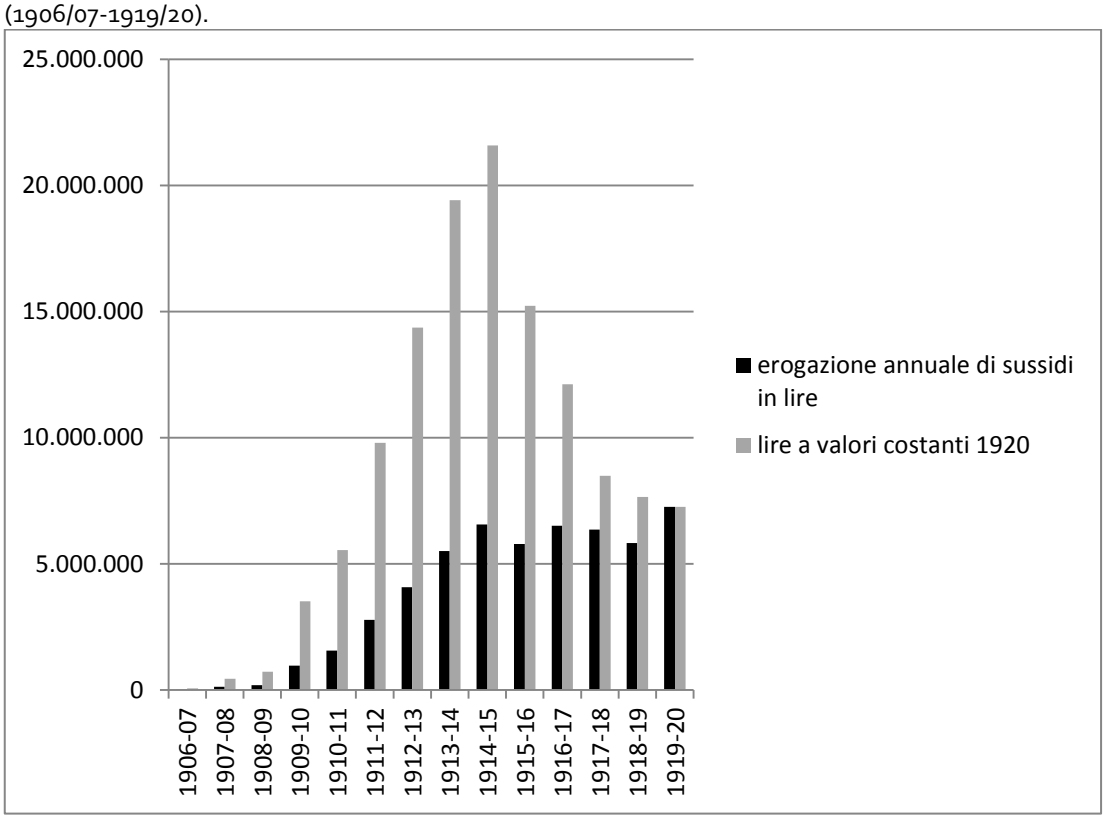
Fonte: F. La Farina, *I servizi pubblici automobilistici*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921, pp. 826-832..

Graf. 8. Lunghezza media delle linee sovvenzionate (1905-1920).



Fonte: F. La Farina, *I servizi pubblici automobilistici*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921, pp. 826-832.

Graf. 9. Erogazione complessiva annuale dei sussidi governativi per le autolinee in concessione (1906/07-1919/20).



Fonte: G. Faldella, *L'automobilismo in Italia*, Torino, Fratelli Bocca Editori, 1930, p. 127.

Le regioni con la più alta densità di servizi automobilistici apparivano dunque spalmate lungo l'asse verticale delle penisola, dalla Liguria, passando per il primato delle Marche, si arrivava fino alla Basilicata, regioni caratterizzate da importanti formazioni montuose o collinari che ancora una volta sembravano essere determinanti per la distribuzione dei sussidi alle autolinee: le zone montuose erano più scarsamente popolate, quindi permettevano la gestione di flussi di traffico meno intensi e meno remunerativi, mentre la pendenza e la tortuosità delle strade determinavano importanti incrementi nei costi di esercizio, sia per il più alto consumo di combustibile sia per le maggiori sollecitazioni a cui tutta la macchina era sottoposta, richiedendo più assidue opere di manutenzione. Purtroppo non è dato sapere, a questa data, come i servizi cosiddetti "liberi" – che liberi non erano se non dagli aiuti statali, perché, se superavano i due mesi continuativi di esercizio, non poteva trattarsi che di servizi esercitati in concessione – influissero sui vari pesi regionali: non è detto per esempio che la regione in assoluto più scarna di autolinee rispetto alle dimensioni del territorio, ossia il Veneto, non fosse invece dotata di una fittissima rete di servizi non sovvenzionati dallo stato, cosa tutt'altro che improbabile visto che le statistiche del 1927, le prime complete, come vedremo invertiranno molti degli equilibri fin qui individuati. Ed era peraltro proprio l'area delle Venezie, come si diceva allora, ad aver compiuto uno dei balzi più significativi nella densità di autolinee fra il 1914 e il 1920: pur con un incremento di superficie considerevole, più che raddoppiata in seguito all'espansione dei confini nazionali alla Venezia Giulia e alla Venezia Tridentina (24.514,6 chilometri quadrati nel 1914 e 50.414,6 nel 1920), il rapporto fra chilometri di linee automobilistiche e superficie era passato da 1 su 117 a 1 su 52,8: quasi il 55% in più (Graf. 10). Ma aveva fatto meglio la Sardegna, passata da 1 su 45,5 a 1 su 18 e migliorata quindi del 60,5%, mentre praticamente identico era stato l'incremento della Lombardia (60,3%), che si spostava da un rapporto di 1 su 84,3 a 1 su 33,5: è evidente che qualcosa si stava muovendo. Un altro importante salto in avanti sulla densità di autolinee l'avevano fatto la Toscana, avanzando di quasi il 59% (e in questo processo, come vedremo, non era senza responsabilità l'attività della SITA), e la Liguria che era progredita del 58% circa. Colpisce che una delle regioni più scarne in assoluto di impianti di trasporto su rotaia, la Sardegna, e una di quelle che in assoluto ne era più dotata, la Lombardia, una delle zone più depresse economicamente e una di quelle più fiorenti d'Italia, avessero conosciuto un incremento pressoché identico nella densità di autolinee sovvenzionate sul territorio. Si badi bene: la Sardegna aveva ancora un numero decisa-

mente più alto di linee automobilistiche sussidiate rispetto alla Lombardia in termini assoluti e relativi (1.340,9 km la Sardegna e 722,1 la Lombardia, per una percentuale sul totale rispettivamente del 6,9% e del 3,7), ciò che conferma le spiegazioni fin qui avanzate, che hanno posto in collegamento l'arretratezza infrastrutturale ed economica, oltre che la conformazione orografica del territorio, con l'evoluzione delle autolinee sovvenzionate, ma è indubbio che nel lasso di tempo considerato, anche le regioni che finora avevano conosciuto un più basso grado di sviluppo di questi servizi pubblici di trasporto, stavano progredendo velocemente. All'interno della dinamica complessiva, quindi, la tendenza sembrava quasi invertirsi, andando verso un livellamento nazionale: quando si consideri l'andamento della percentuale dei chilometri in dotazione a ogni regione, appare chiaro come stessero guadagnando le regioni che finora erano rimaste più sprovviste di autolinee sovvenzionate e come, parallelamente, stessero perdendo le altre (Graf. 11). Ragionando in termini aggregati, il risultato non cambia sensibilmente: l'area con la rete più fitta di autolinee sovvenzionate restava il centro, seguito dal meridione continentale, a cui seguivano a loro volta le isole e infine il Nord del paese (Graf. 12). Ma il salto in avanti più importante era stato fatto dalla zona che fino a questo momento era stata la meno densa di autolinee sovvenzionate, ossia il Nord, che era avanzato del 42,3%, passando da un rapporto di un chilometro di autolinee ogni 55,7 chilometri quadrati di superficie a 1 su 32,1. Secondo per intensità del salto nell'arco temporale considerato era il centro del paese, che da un rapporto di 1 su 17,1 passava a 1 su 10,1, avanzando del 41%, mentre le isole erano progredite del 39,2%, seguite dal mezzogiorno continentale con il 29,3%. Come si vede, l'intensità della crescita del rapporto di densità delle autolinee sul territorio sembrava andare in una direzione quasi opposta agli equilibri vigenti nel 1914, con l'unica eccezione dell'area centrale del paese che, grazie soprattutto al forte sviluppo che le autolinee toscane avevano conosciuto nell'ultimo periodo, difendeva la propria posizione. Verificando infatti la distribuzione percentuale dei chilometri di linea si riscontra circa lo stesso fenomeno individuato per gli andamenti regionali: guadagnava punti percentuali il settentrione, restava più o meno stabile il centro, perdeva invece punti il mezzogiorno continentale e rimaneva invariata la posizione delle isole, in questo caso garantita dalla crescita consistente dei servizi automobilistici in Sardegna. Quanto alla lunghezza media delle linee automobilistiche sovvenzionate, come abbiamo visto si era verificato nel tempo un leggero ma costante movimento verso una sua ridu-

zione complessiva, e nel 1920 si era arrivati a circa 38,5 km per le 507 linee del paese, e il dato sarà destinato a ridursi ulteriormente nel tempo.

Tab. 32. Distribuzione dei servizi automobilistici sussidiati dallo stato sul territorio italiano nel 1920.

Regioni	Province	Superficie (km²)	Autolinee (numero)	Autolinee (km)	Densità (superficie km²/autolinee km)	% km sul totale
Piemonte	Alessandria	5.078,86	3	89,8		
	Cuneo	7.434,87	13	344,2		
	Novara	6.601,62	5	143,2		
	Torino	10.240,30	25	522,1		
	Tot	**29.355,65**	**46**	**1.099,4**	**26,7**	**5,6**
Liguria	Genova	4.068,01	16	476,8		
	Portomaurizio	1.182,17	5	143,7		
	Tot	**5.250,18**	**21**	**620,5**	**8,5**	**3,2**
Lombardia	Bergamo	2.788,83	1	27,5		
	Brescia	4.721,97	4	126,0		
	Como	2.861,46	6	86,1		
	Cremona	1.775,56	2	80,6		
	Mantova	2.339,38	3	119,0		
	Milano	3.163,23	3	57,3		
	Pavia	3.335,63	4	183,4		
	Sondrio	3.193,92	1	42,2		
	Tot	**24.179,98**	**24**	**722,1**	**33,5**	**3,7**
Venezie*	Belluno	3.305,39	5	171,4		
	Padova	2.140,73		5,4		
	Rovigo	1.771,25				
	Treviso	2.476,58	7	214,2		
	Udine	6.570,14	8	253,8		
	Venezia	2.444,36				
	Verona	3.071,20	6	217,1		
	Vicenza	2.734,95	2	68,7		
	Trento	16.200		11,0		
	Trieste	9.700,00	1	14,0		
	Tot	**50.414,60**	**29**	**955,5**	**52,8**	**4,9**
Emilia	Bologna	3.795,50	8	313,7		
	Ferrara	2.640,18	1	28,8		
	Forlì	1.891,31	9	237,7		
	Modena	2.597,40	9	289,4		
	Parma	3.259,39	12	312,1		
	Piacenza	2.505,46	4	112,8		
	Ravenna	1.852,00	4	89,6		
	Reggio Emilia	2.291,34	9	342,5		
	Tot	**20.832,58**	**56**	**1.726,5**	**12,1**	**8,9**

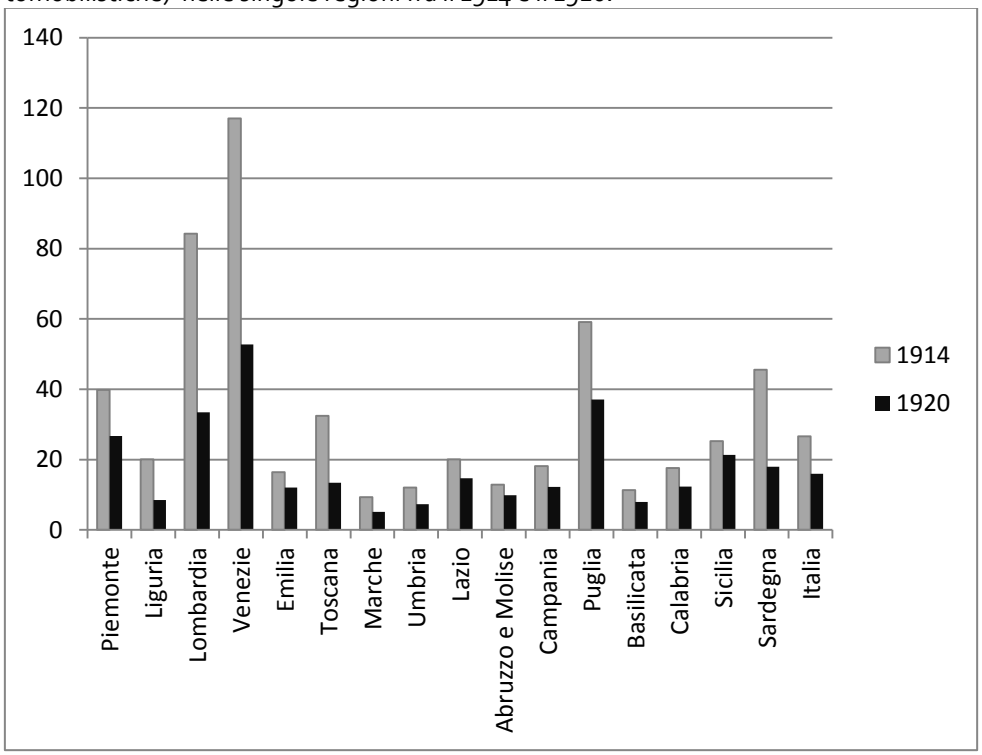
Toscana	Arezzo	3.302,32	6	171,7		
	Firenze	5.858,77	6	340,0		
	Grosseto	4.496,00	8	472,3		
	Livorno	343,41	4	58,0		
	Lucca	1.436,82	2	22,3		
	Massa	1.781,52	3	133,2		
	Pisa	3.069,26	2	130,5		
	Siena	3.811,56	9	472,4		
	Tot	**24.099,66**	**40**	**1.800,5**	**13,4**	**9,2**
Marche	Ancona	1.937,70	14	436,0		
	Ascoli	2.085,16	15	439,1		
	Macerata	2.773,13	18	492,7		
	Pesaro Urbino	2.894,89	13	506,4		
	Tot	**9.690,88**	**60**	**1.874,2**	**5,2**	**9,6**
Umbria	Perugia	9.767,14	32	133,2		
	Tot	**9.767,14**	**32**	**1.333,2**	**7,3**	**6,8**
Lazio	Roma	12.082,72	26	823,1		
	Tot	**12.082,72**	**26**	**823,1**	**14,7**	**4,2**
Abruzzi e Molise	Aquila	6.458,21	10	512,5		
	Chieti	2.958,90	10	279,3		
	Teramo	2.745,30	14	413,0		
	Campobasso	4.383,33	9	472,3		
	Tot	**16.545,74**	**43**	**1.677,1**	**9,9**	**8,6**
Campania	Avellino	3.018,25	9	394,9		
	Benevento	2.122,87	4	226,3		
	Caserta	5.268,72	4	233,1		
	Napoli	908,45				
	Salerno	4.943,77	10	473,4		
	Tot	**16.262,06**	**27**	**1.327,7**	**12,2**	**6,8**
Puglie	Bari	5.305,04		14,9		
	Foggia	6.951,19	9	473,6		
	Lecce	6.852,05	1	27,0		
	Tot	**19.108,28**	**10**	**515,6**	**37,1**	**2,6**
Basilicata	Potenza	9.987,43	22	1.259,5		
	Tot	**9.987,43**	**22**	**1.259,5**		
Calabria	Catanzaro	5.270,26	10	480,1		
	Cosenza	6.646,77	8	514,7		
	Reggio Calabria	3.157,52	5	228,3		
	Tot	**15.074,55**	**23**	**1.223,1**	**12,3**	**6,3**
Sicilia	Caltanissetta	3.293,86	2	226,1		
	Catania	4.937,91	6	295,8		
	Girgenti	3.043,65		4,0		
	Messina	3.248,95	7	194,8		

	Palermo	4.992,31	8	337,1		
	Siracusa	3.712,53	2	49,4		
	Trapani	2.508,81	3	100,1		
	Tot	**25.738,02**	**28**	**1.207,4**	**21,3**	**6,2**
Sardegna	Cagliari	13.415,22	13	766,1		
	Sassari	10.674,25	7	574,8		
	Tot	**24.089,47**	**20**	**1.340,9**	**18,0**	**6,9**
TOTALE		**312.478,94**	**507**	**19.506,2**	**16,0**	
ITALIA Nord		109.200,41	120	3.397,5	32,1	**17,4**
ITALIA Centro		76.472,98	214	7.557,5	10,1	**38,7**
ITALIA Sud		76.978,06	125	6.002,9	12,8	**30,8**
ITALIA Isole		49.827,49	48	2.548,3	19,6	**13,1**
ITALIA Sud+Isole		126.805,55	173	8.551,2	14,8	**43,8**

*Comprende la Venezia Tridentina e la Venezia Giulia.

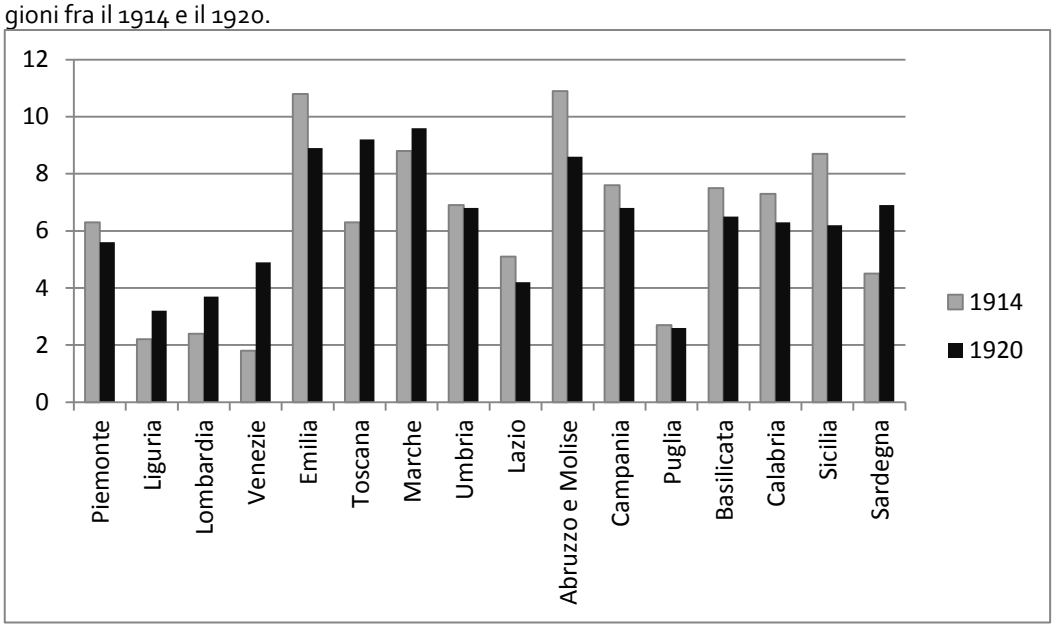
Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica, e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Grafia, 1922.

Graf. 10. Andamento della densità degli autoservizi sovvenzionati (km^2 di superficie/km di linee automobilistiche) nelle singole regioni fra il 1914 e il 1920.



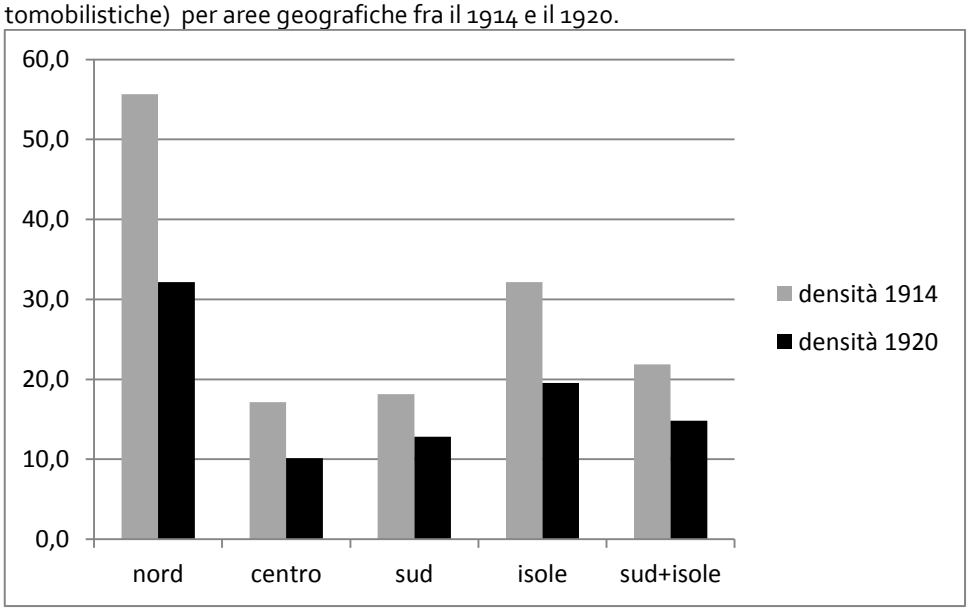
Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit.; Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica, e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Grafia, 1922.

Graf. 11. Andamento della percentuale dei chilometri di autoservizi sovvenzionati nelle singole regioni fra il 1914 e il 1920.



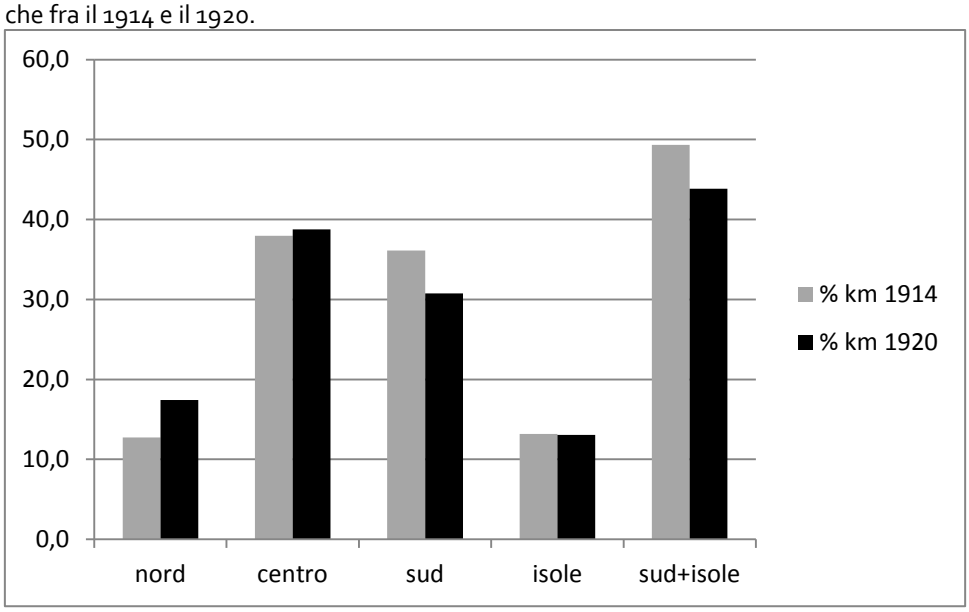
Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit.; Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica, e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Grafia, 1922.

Graf. 12. Andamento della densità degli autoservizi sovvenzionati (km² di superficie/km di linee automobilistiche) per aree geografiche fra il 1914 e il 1920.



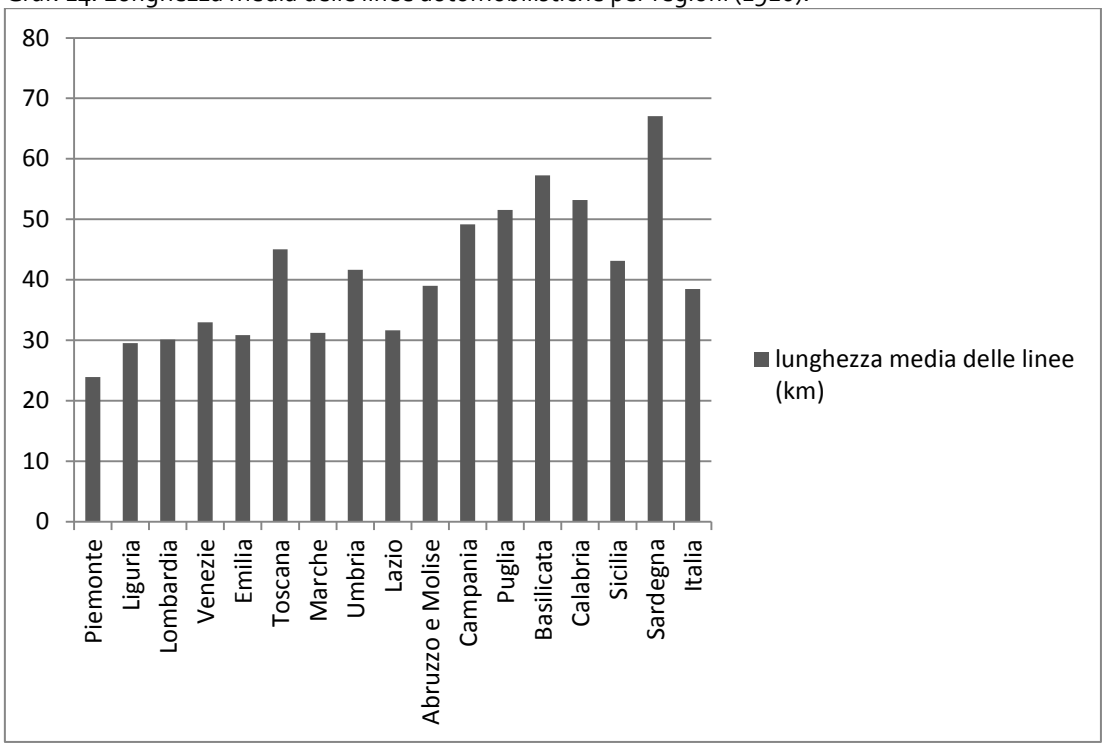
Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit.; Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica, e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Grafia, 1922.

Graf. 13. Andamento della percentuale dei chilometri di autoservizi sovvenzionati per aree geografiche fra il 1914 e il 1920.



Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, cit.; Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica, e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Grafia, 1922.

Graf. 14. Lunghezza media delle linee automobilistiche per regioni (1920).

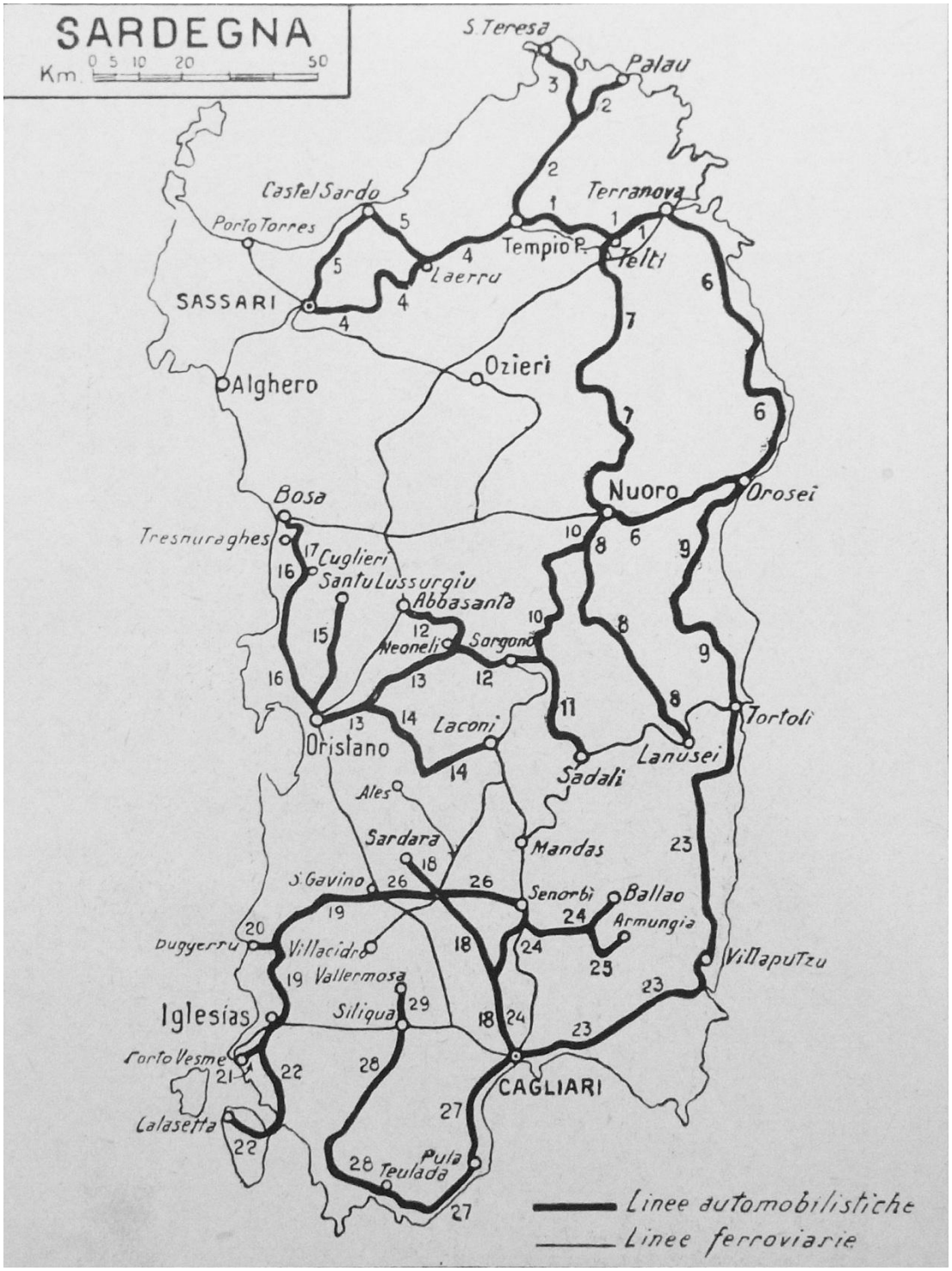


Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica, e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Grafia, 1922.

Fig. 30. La rete delle linee automobilistiche extraurbane nel 1920.

Fonte: *I servizi automobilistici in Italia*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 11, novembre 1921, p. 1204.

Fig. 31. La rete dei servizi di trasporto pubblico in Sardegna nel 1923.



Fonte: A. Taramelli, *La nuova rete di servizi automobilistici della Sardegna*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 5, maggio 1923, p. 522.

Ma se questa era la media nazionale, le singole regioni presentavano marcate differenze una dall'altra: dalla media piemontese di 23,9 km per autolinea, la più bassa d'Italia, si andava salendo mano a mano che si scendeva verso il meridione in modo quasi progressivo – salvo eccezioni come la Toscana, che presentava una media di 45 km – fino ad arrivare ai 67 km delle linee sarde, le più lunghe del regno (Graf. 13). Le cause di questa differente configurazione regionale possono essere diverse, ma una delle più convincenti è che laddove la rete di infrastrutture ferroviarie e tramviarie era più carente, le linee automobilistiche tendevano ad allungarsi per soddisfare una domanda di viaggi mediamente più lunghi: se in Piemonte i servizi automobilistici servivano in genere ad agevolare la mobilità all'interno delle fitte maglie ferroviarie, per congiungere i paesi fra loro o con la ferrovia stessa, in Sardegna, come appare dalla Fig. 31, le linee automobilistiche dovevano colmare le lacune di una rete ferroviaria estremamente minimale nella sua struttura. Qui i servizi automobilistici avevano preso una conformazione che non richiamava quella di altre zone d'Italia, dove le autolinee, come aveva scritto Baldini, avevano dovuto svolgere inizialmente la funzione che è propria dei "canali e canaletti", o degli affluenti, nel sistema idrogeologico di un territorio, distribuendo l'acqua attorno ai grandi fiumi o alimentandoli , ma piuttosto sembravano sostituire del tutto i fiumi – le ferrovie – là dove essi non erano arrivati[96]. In Sardegna, per dirla in altri termini, la funzione dei servizi automobilistici appariva più sostitutiva che ausiliaria delle ferrovie. Un'altra ragione che può verosimilmente spiegare queste differenze di lunghezza media risiede nell'affollamento degli operatori sul territorio. Non disponiamo per questo periodo di dati che possano indicarci il numero dei concessionari a livello nazionale né regionale, ciò che rende impossibile verificare quali aree del paese registrassero la più alta densità di imprese di autolinee e quali la più bassa. Ciò nonostante, sappiamo con certezza che in Sardegna la rete automobilistica pubblica, a differenza di tutte le altre regioni italiane in cui esisteva un grado più o meno alto di concorrenza, era gestita pressoché in monopolio dalla Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi (SATAS), società che peraltro

[96] La similitudine che Baldini aveva utilizzato per spiegare il ruolo che avrebbero dovuto avere le autolinee nel primo dopoguerra era così formulata: "Il traffico ha, come il corso dei fiumi, le sue grandi correnti, dalle quali si dipartono le correnti secondarie, gli affluenti. Il distacco, fra una regione servita da ferrovie ed una che ne è priva, è troppo forte. Sarebbe come una regione desertica dove scorresse soltanto un grosso fiume. Per rendere proficuo il terreno, si dovrebbero creare artificialmente altri corsi d'acqua, canali e canaletti. Così è del traffico. In certe regioni abbiamo linee secondarie a scartamento ridotto, o tramvie che completano la rete ferroviaria principale. Ma in molte altre, che sono maggioranza, restano vasti spazi, larghissime maglie, senza alcuna altra comunicazione, all'infuori delle strade ordinarie" (U. Baldini, *Autovie italiane*, cit., p. 2).

era stata fondata nel luglio del 1917 con capitali e management per la gran parte provenienti dalla locale Società per le Ferrovie Complementari della Sardegna[97], ma che venne presto sostituita nella proprietà e nella direzione dalla Fiat e dagli uomini della SITA[98], annullando così un approccio, raro in Italia, che ricordava molto da vicino l'evoluzione della gestione delle reti di trasporto pubblico nei paesi anglosassoni. Sebbene rimanessero sia in Inghilterra sia negli Stati Uniti larghe fette del settore dei servizi automobilistici nelle mani di imprese fondate per la loro esclusiva gestione, di fianco a esse figuravano anche numerose *railway* o *tramway companies* che, al sorgere dei servizi automobilistici, e in modo più massiccio proprio a partire dai primi anni Venti, avevano deciso di impiegare parte dei propri capitali e del proprio personale per gestire contemporaneamente reti di autolinee e reti ferroviarie o tramviarie, nel tentativo di formare una sorta monopolio territoriale del trasporto pubblico[99]: la British Electric Traction Company (nota come BET), per esempio, che era stata fondata in Inghilterra nel 1895 con lo scopo di elettrificare le linee tramviarie urbane di Londra, fin dai primi anni del Novecento assunse l'esercizio sia di servizi ferrotramviari sia di servizi automobilistici, divenendo nel giro di un paio di decenni uno dei gruppi più potenti del paese[100]. Ora, dal punto di vista teorico, al di là dei problemi inerenti alla formazione dei prezzi, la gestione monopolistica (o oligopolistica) di una o più reti di trasporto su un territorio delimitato dovrebbe essere foriera di una più razionale conformazione delle reti stesse, anche se poi nei fatti proprio in Inghilterra il parlamento dovette intervenire nel 1930 con una severa regolamentazione del settore dei servizi di trasporto stradali, contenuta nel noto *Road Traffic Act*, soprattutto a causa di una struttura che nel tempo era cresciuta in modo troppo disordinato. Non era bastato in quel caso che i privati tendessero spontaneamente alla formazione di monopoli territoriali: la mancata regolamentazione del settore aveva determinato il sorgere di numerosissime imprese private, conducendo alla formazione di un sistema eccessivamente caotico e, si supponeva allora, dannosamente concorrenziale[101]. Tornando alle

---

97 ASSITA, SATAS, Libro dei Verbali d'Assemblea, Costituzione della Società anonima trasporti automobilistici sardi "SATAS" in Sassari.

98 Il passaggio della maggioranza assoluta delle azioni in mano alla Fiat avvenne fra il giugno del 1918 e l'aprile del 1919 (ASSITA, SATAS, Libro dei soci, pp. 1-5).

99 M. Walsh, *Making connections. The long-distance bus industry in the USA*, cit., pp. 18-22.

100 L'evoluzione del gruppo facente capo alla BET è ben descritta in J. Hibbs, *The history of British bus services*, cit.

101 Sulle cause e sugli effetti del *Road Traffic Act* in Inghilterra in relazione al settore dei servizi automobilistici si veda J. Hibbs, *The history of British bus services*, cit., pp. 108-126, nonché K. Hey, *The initial crisis of bus service licensing, 1931-34*, in "The Journal of Transport History", 25/I, 2004, pp. 46-62.

autolinee sarde, che erano quindi gestite da una società dedicata che nulla aveva a che spartire con la gestione delle reti ferroviarie se non nel primo anno di vita, non è escluso che la condizione effettivamente monopolistica (benché mono e non plurimodale) avesse di fatto contribuito a configurare una rete composta di poche e relativamente lunghe linee automobilistiche, al contrario di quelle aree, come erano probabilmente soprattutto quelle centro-settentrionali del paese, popolate da una miriade di piccolissimi esercenti che gestivano altrettante piccolissime linee le quali, in coincidenza una con l'altra, formavano sì collegamenti di più ampia portata, ma in modo per così dire frammentario e con ogni probabilità caratterizzato da una minore efficienza complessiva del sistema. Non è forse un caso che la regione che nell'aerea centrale del paese faceva eccezione fosse la Toscana, con linee di 45 km in media, e che nel mezzogiorno continentale le linee mediamente più lunghe si trovassero in Basilicata, entrambe regioni, come sappiamo e come si vedrà meglio fra breve, ampiamente dominate dalla gestione di una grande impresa, la SITA.

Se come si è visto la lunghezza complessiva della rete delle autolinee sovvenzionate era nel 1920 di circa 20.000 km, occorre tuttavia prestare attenzione a questo dato, e non solo per il periodo che stiamo considerando in questo momento, ma per tutte le volte in cui si parlerà di *estensione della rete nazionale*: i numerosissimi imprenditori di autoservizi e le loro altrettanto numerose linee, infatti, soprattutto nei territori con densità elevata di autolinee tendevano necessariamente a sovrapporre i propri servizi a quelli degli altri. Sebbene non potessero esistere due autoservizi legalmente riconosciuti e sovvenzionati con gli stessi capolinea, allo stesso tempo nulla impediva che due o più linee con diversi punti di partenza e di arrivo si incrociassero e condividessero porzioni più o meno ampie dello stesso percorso. Per questa ragione gli stessi relatori delle statistiche dell'Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili sottolineavano che, sebbene non vi fosse modo di calcolare con precisione l'estensione effettiva della rete – quella che in gergo veniva chiamata *estesa* –, essa potesse ragionevolmente aggirarsi, con un'approssimazione per difetto, a circa la metà del valore totale[102], ossia, nel caso del 1920, a circa 10.000 km effettivi di linee sovvenzionate, e 20.000 comprendendo anche i servizi non sussidiati. Benché questo non significhi banalmente che la metà della rete costituisse un'inutile doppione, perché un certo margine di sovrapposizione restava ne-

[102] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Relazione e dati statistici sui servizi pubblici automobilistici estraurbani per gli anni 1928, 1929 e 1930*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1933, p. 20.

cessario e inevitabile anche all'interno della rete di una sola impresa, sussistono però pochi dubbi sul fatto che il modello di crescita che fino a questo momento era stato adottato avesse favorito anche il sorgere di reti regionali caratterizzate da un forte disordine di fondo: di fatto lo stato, benché tramite l'istituto della concessione si fosse posto ovviamente l'obiettivo di una regolamentazione dall'alto del settore – ciò che come si è visto era mancato in Inghilterra fino al 1930 – pure in realtà non approfittò fino in fondo delle possibilità di pianificazione che si era dato e l'intervento istituzionale sembrava essersi risolto nel tentativo – perlopiù vano come vedremo – di scongiurare la concorrenza fra le automobili e i treni. Poco o nulla invece si era fatto perché le reti automobilistiche per se stesse rispondessero a un disegno il più possibile razionale, limitandosi più banalmente e superficialmente a convalidare o no le richieste di concessione che sorgevano spontanee dai vari territori locali, per le più disparate ragioni. La spontaneità dell'iniziativa non ha però soltanto gli aspetti negativi della scarsa omogeneità e razionalità complessiva, giacché, come faceva notare correttamente Baldini, "per l'esercizio razionale e proficuo di un'autovia occorre conoscere a fondo i bisogni locali, così da corrispondere alle vere necessità del pubblico: cosa che può esser fatta soltanto da dirigenti bene affiatati con l'ambiente locale"[103]. Ciò nonostante, girava in quel periodo fra gli osservatori e fra i protagonisti del settore dei servizi automobilistici un'opinione piuttosto diffusa attorno al sistema delle concessioni e alla sua riforma, che secondo molti avrebbe dovuto andare nella direzione di una più attenta pianificazione dello sviluppo della rete da parte dello stato. Scriveva infatti lo stesso Baldini in quell'importante articolo:

> Invece di attendere, come vien fatto ora, che una società od un ente locale d'iniziativa loro domandino la concessione di una determinata linea, all'infuori di qualsiasi programma di coordinamento e di sviluppo della rete d'autovie, e che su di essa si pronunci l'Ufficio Speciale delle Ferrovie od il Ministero dei Lavori Pubblici, sembrerebbe più opportuno che lo Stato studiasse un programma completo ed organico di servizi automobilistici, in armonia ai bisogni locali ed interprovinciali, e quali complementi alla propria rete di ferrovie ed alle reti secondarie.
>
> In base a tale programma si preparerebbe un elenco delle linee automobilistiche in ordine di importanza già concesse e da concedere. D'anno in anno poi, secondo le disponibilità finanziarie del bilancio, si aprirebbe una gara per la concessione delle linee di maggiore importanza ed urgenza. Per tal modo si eviterebbe il pericolo ormai frequente anche per

[103] U. Baldini, *Autovie italiane*, cit., p. 25.

> le autovie, come per le ferrovie, di concedere tronchi non necessari, trascurandone altri più utili. Invero, come avvenne in passato per le ferrovie, *spesso l'iniziativa e talvolta la petulanza individuale o locale fanno dare la preferenza nelle concessioni a linee che servono soltanto interessi privati*, o interessi locali troppo secondari. Anche prescindendo da influenze politiche, è certo che determinate linee, pur di grande utilità, non sono impiantate, solo perché è mancata l'iniziativa individuale nel chiederle; mentre altre linee poco utili, che ebbero patrocinatori energici, ottennero la concessione con sussidio ed entrarono in esercizio con prontezza[104].

Come si ricorderà, nel primo capitolo, analizzando l'evoluzione della rete ferroviaria e tramviaria fra Otto e Novecento, ci si era soffermati su una tendenza ormai largamente riconosciuta nella storia delle infrastrutture di trasporto (ma non solo) del paese, ossia quella di aver risposto troppo spesso a esigenze di natura politica (nel senso di elettorale), o comunque legate palesemente a un gioco di equilibri parlamentari, che poco o nulla avevano a che spartire con la reale efficienza e utilità dei progetti in questione. L'istituzione informale del clientelarismo aveva di fatto contribuito a rendere assai meno efficiente il funzionamento delle istituzioni formali preposte alla regolamentazione del settore. Per questa via l'azione dei governi che si sono succeduti alla guida del paese nel campo delle politiche infrastrutturali ha spesso suscitato non solo l'indignazione delle coeve opposizioni e dei tecnici esautorati dal gioco elettorale e clientelare, ma anche un giudizio storico piuttosto netto: "La creazione delle infrastrutture di trasporto – ha scritto Andrea Giuntini – non è stata storicamente accompagnata da una considerazione complessiva. Le singole reti si sono formate indipendentemente, senza tener conto del fatto che in realtà andavano ad operare sul medesimo territorio. È mancata fondamentalmente qualunque capacità di programmazione […]. A tutto questo va aggiunta l'invadenza dell'elemento politico, intervenuto troppe volte a modificare e dare forma alle politiche delle infrastrutture, favorendo, intralciando o comunque sterzandone i risultati e gli esiti"[105]. In questo importante saggio, uno dei pochi che in Italia ha affrontato la storia contemporanea dei trasporti in una prospettiva di sintesi, Giuntini si occupava appunto di descrivere l'evoluzione di tutte le principali reti di trasporto, e sottolineava quindi la loro reciproca incompatibilità derivata dalla mancanza di pianificazione e, verrebbe da dire, di visione sistemica dei trasporti terrestri. Come abbiamo visto, però, pro-

[104] *Ibidem*, p. 26. Corsivo nostro.
[105] A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, cit., pp. 555-556.

blemi analoghi a quell'indipendenza dell'iniziativa, che non teneva conto dell'omogeneità non solo del territorio, ma della stessa funzione di trasporto, potevano verificarsi anche all'interno di un singolo sistema modale, come quello delle autolinee. Non erano tuttavia soltanto i tecnici come Baldini a individuare nel disordine e nella scarsa efficienza d'insieme della rete dei servizi automobilistici una strozzatura alla loro crescita, ma erano gli stessi concessionari a segnalare le lacune nel modello finora seguito dal Ministero dei lavori pubblici e dai suoi organi nella valutazione delle concessioni: sulle pagine dell' "Autovia", per esempio, nel luglio del 1922 si rammentava che "prima della guerra esisteva una Commissione nominata dal Ministro dei Lavori Pubblici con l'incarico preciso di fissare un piano regolatore, da servire di norma per le future concessioni"[106], ma si lamentava che nulla a quella data si sapeva dei risultati di questi studi, i quali evidentemente non vennero completati o comunque resi pubblici. Anche sulle "Vie d'Italia", in quell'articolo già citato sullo sviluppo delle autolinee in Italia del 1921, si parlava della "necessità di un piano regolatore dei futuri servizi", in modo che si potesse predisporre per ciascuna regione un sistema organico per le nuove concessioni e per le modifiche future di quelle linee già in esercizio. Non diversamente da Baldini, così si argomentava l'urgenza di questo provvedimento:

> I vantaggi che deriverebbero da tale sistema non sono pochi: a parte il risparmio delle molteplici istruttorie private condotte con fini di puro interesse personale, il Ministero competente potrebbe determinare, in base ai veri bisogni delle varie popolazioni ed in rapporto anche agli altri mezzi di trasporto, le nuove arterie da aprire al traffico, raggiungendo infine quella giusta perequazione di servizi fra regione e regione che non potrà mai entrare nel programma delle ditte private[107].

L'accento che l'avvocato Francesco La Farina poneva, fra le varie cose, sulla relazione con gli altri modi di trasporto, lasciava emergere un altro aspetto decisivo dell'evoluzione dei servizi automobilistici nel primo dopoguerra che abbiamo già intravisto nelle pagine precedenti: dalla ripresa della normale attività civile, nel giro di pochissimo tempo ci si rese conto che quei servizi che nella retorica dell'età giolittiana non avrebbero mai potuto né dovuto fare concorrenza alle ferrovie, in realtà avevano iniziato a minare i traffici delle linee ferroviarie secondarie e delle tramvie extraurbane in mo-

[106] *Intorno alla nuova legislazione sui servizi automobilistici*, in "L'Autovia", a. II, n. 7, luglio 1922, p. 107.
[107] F. La Farina, *I servizi pubblici automobilistici*, in "Le vie d'Italia", cit., p. 829.

do sensibile. La più volte citata "Rivista dei Trasporti", che fino al 1918 era stata organo della Federazione dei Trasporti, dell'Unione delle Ferrovie d'Interesse Locale, dell'Associazione tramviaria e, infine, dell'Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, rappresentando quindi un caso interessante e raro di federazione per così dire plurimodale, a partire dal marzo del 1919 non parlò più, significativamente, in nome dell'AITA, e tutti gli argomenti relativi all'automobilismo e alle sue varie declinazioni sparirono definitivamente dagli interessi dei redattori della rivista, se non per segnalarne i futuri e incombenti pericoli. Nel dicembre del 1920, un grosso titolo maiuscolo, che non lasciava adito a dubbi, apriva il numero della Rivista dei Trasporti: "LA CONCORRENZA AUTOMOBILISTICA". Con questo articolo i rappresentanti degli interessi di ferrovie secondarie e tramvie denunciavano per la prima volta esplicitamente un cambiamento nell'equilibrio dei trasporti terrestri, che essi credevano o speravano essere soltanto momentaneo, ma che in ogni caso non era più ignorabile:

> La guerra ha prodotto – temporaneamente noi crediamo – tale alterazione nei valori economici che nulla può destare meraviglia. Non vi è, dunque, da sorprendersi che stia oggi avvenendo ciò che prima della guerra non si sospettava nemmeno: vale a dire la concorrenza vittoriosa delle automobili in confronto delle ferrovie e delle tramvie[108].

Da questo momento in avanti, il tema della concorrenza fra strada e rotaia – sul trasporto merci come su quello di passeggeri – fu destinato a suscitare accese discussioni fra i tecnici, fra gli imprenditori e fra i politici, nonché nella pubblica opinione e tra gli utenti stessi dei servizi di trasporto, dapprima lentamente e quasi in sordina per poi crescere via via, col passare del tempo, nei toni e nella sostanza. Quello che i redattori della "Rivista dei trasporti" segnalavano nel dicembre del 1920 era in primo luogo che i costi degli esercizi ferroviari e tramviari erano enormemente aumentati, ma mentre ammettevano che, come sappiamo, non si potesse certo dire che "gomme e benzina [fossero] a buon mercato", segnalavano come il problema principale delle ferrovie risiedesse in un mancato ammodernamento dal punto vista soprattutto organizzativo e dall'ingerenza dello stato negli affari dei concessionari: a loro avviso era talmente evidente che il trasporto ferroviario fosse superiore, per economicità e per sicurezza, a quello automobilistico, che se quest'ultimo stava guadagnando quote di mercato, altre ragioni non pote-

[108] *La concorrenza automobilistica*, in "Rivista dei Trasporti", a. XII, n. 12, dicembre 1920, p. 134.

vano esistere se non quella di un interferenza nel libero gioco del mercato da parte di un attore che avrebbe invece dovuto rimanerne estraneo, ossia lo stato[109]. Le proteste dei concessionari di linee ferroviarie o tramviarie per l'incremento dei costi di esercizio (proteste che come sappiamo li accomunavano con i concorrenti concessionari di linee automobilistiche), a loro giudizio determinati soprattutto dall'andamento del costo del lavoro, erano in realtà iniziate già prima della guerra quando, nel 1912, ai loro dipendenti era stato concesso lo stesso trattamento salariale e di orario lavorativo (otto ore) del personale delle Ferrovie dello Stato con la famigerata (per gli imprenditori) legge sull'*equo trattamento*[110]. A partire però dai mesi immediatamente seguenti alla fine della prima guerra mondiale, le crescenti difficoltà a difendere le proprie quote di traffico dalla concorrenza automobilistica (sul trasporto merci ancor più che su quello di passeggeri) indusse la campagna contro le presunte debolezze del governo davanti alle pretese dei lavoratori[111] e contro l'ingerenza dello stato negli affari dei concessionari ad assumere toni quasi ossessivi: la "Rivista dei Trasporti" uscì con almeno un intervento contro lo "statismo" su ogni numero[112]. Se comunque i concessionari di ferrovie secondarie erano consci che la crisi ferroviaria era internazionale e che la subivano in Italia anche le Ferrovie dello Stato, pure segnalavano, correttamente, come le loro imprese fossero assai più a rischio delle linee ferroviarie nazionali a lungo raggio. Riferendosi appunto alle reti delle ferrovie concesse all'industria privata, così si esprimevano:

> I loro trasporti sono a più breve distanza e quindi più sensibili alla influenza dell'alto costo delle operazioni accessorie; il loro materiale è esaurito, le loro macchine invecchiate. Esse pagano il carbone il triplo di ciò che costa alle Ferrovie dello Stato. Esse debbono pagare il personale assai più di quel che vale perché è stato imposto un trattamento unico per tutta Italia, e non possono licenziare gli incapaci né i disonesti e non hanno libertà al-

[109] *Ibidem*.
[110] Legge 14 luglio 1912, n. 835.
[111] "L'atteggiamento del Governo e dell'opinione pubblica di fronte al personale – si sfogavano i redattori della "Rivista dei Trasporti" – non è deciso; si cede ad ogni pretesa, ecco tutto. Le leggi non contano più. La giustizia non ha valore. Il personale chiede ed il Governo tratta con esso come il viandante sorpreso di notte dal dilemma: o la borsa o la vita. Se si può transigere consegnando il portafogli e trattenendo l'orologio, se no, ecco l'uno e l'altro" (*Crisi ferroviaria*, in "Rivista dei Trasporti", a. XII, n. 1, gennaio 1920, p. 1).
[112] Si veda, a titolo di esempio, *La parabola dello statismo*, in "Rivista dei Trasporti", a. XI, n. 10, ottobre 1919, pp. 95-96.

cuna nel condurre i loro affari come, almeno fino a questo momento, la godono gli esercenti servizi di automobili[113].

Dopo aver letto e analizzato le recriminazioni dei concessionari di autolinee, che protestavano come sappiamo proprio per via dei margini di manovra troppo ridotti imposti dai disciplinari di concessione, dell'eccesso dei costi del personale e dei costi delle materie di consumo, dopo aver visto come questa categoria di imprenditori fosse persuasa di essere addirittura creditrice dello stato, giacché a loro avviso – conti alla mano – l'erario guadagnava sulle loro attività molto più di quanto spendesse per sovvenzionarle, certo può stupire che su una rivista che faceva gli interessi di una categoria attigua si leggesse: "Ma che cosa pensa lo Stato dell'enorme consumo cui vanno soggette le strade ordinarie? Non sarebbe giusto che con una tassa sui trasporti automobilistici (ora questi trasporti sono esenti da qualsiasi gravame) lo Stato si compensasse in qualche modo dell'enorme onere di manutenzione che ricade sull'erario?"[114]. Era evidente che l'idillio che aveva tenuto quasi magicamente insieme gli interessi dell'Associazione Italiana Trasporti Automeccanici e quelli dell'Unione delle Ferrovie di Interesse Locale, associazioni che avevano addirittura contribuito a fondare, nel primo decennio del Novecento, un'unica Federazione dei Trasporti, era finito e che si era aperto un lungo capitolo di guerre reciproche, a colpi di recriminazioni verso lo stato – accusato di volta in volta di favorire uno dei due modi di trasporto a scapito dell'altro – e di sottrazioni di quote di traffico. In ogni caso, come si diceva, i concessionari di linee ferro-tramviarie avevano già allora individuato correttamente quale fosse il loro punto debole sotto il profilo strettamente tecnico-economico, ossia che sulle brevi distanze (e solo su quelle si esercitava l'industria delle ferrovie in concessione, così come, per ora, quella dei servizi automobilistici) il trasporto automobilistico, soprattutto quello di merci ma non solo, era molto più competitivo per via del costo di quelle che loro chiamavano le "operazioni accessorie", più alto nell'impianto e nella gestione delle linee ferroviarie rispetto a quanto lo fosse nel trasporto automobilistico. Le ragioni per le quali i trasporti automobilistici erano più competitivi sulle brevi distanze rispetto a quelli ferroviari – i quali a loro volta lo erano sulle medie distanze rispetto ai trasporti su canali o per vie d'acqua – vennero più tardi studiate e individuate dall'economista Edgar M. Hoover. In un noto saggio sulla localiz-

[113] *La concorrenza automobilistica*, cit., p. 134.
[114] *Ibidem*.

zazione delle attività produttive pubblicato nel 1948[115] Hoover, che aveva studiato il caso particolare del trasporto di merci nella regione del Mississipi, distingueva i costi di un servizio di trasporto in *terminal costs* e in *line-haul costs*, ossia rispettivamente nei costi sostenuti per la manutenzione e il funzionamento delle infrastrutture complementari[116], in cui prevalgono ovviamente i costi fissi, e in quelli relativi al puro trasferimento, in cui prevalgono i costi variabili. La conseguenza di questa suddivisione era proprio quella di poter determinare una *distanza economica* – la distanza su cui il trasporto è economicamente più vantaggioso – per ogni modo di trasporto: tanto minore era la percentuale dei costi di terminale sul costo totale, tanto più ridotta era la distanza economica, e viceversa. Non sussistevano quindi dubbi in questo schema, che divenne poi celebre come *diagramma di Hoover* (Fig. 32), su quali fossero, in un ciclo semplice di trasporto, le distanze economiche dei tre modi presi in considerazione: "For short distances the cheapest way to ship freight is usually by truck, which has, however, a comparatively rapid rate of increase of cost with distance. Beyond a certain distance rail transport (with lower line-haul costs) becomes the cheapest. For still longer hauls the very low line-haul costs of water transport give it the advantage if a water route is available"[117]. Sebbene il diagramma di Hoover consideri esclusivamente il trasporto merci, esso è in parte valido anche per il traffico di passeggeri per quanto riguarda i costi sostenuti dalle società per immettere sul mercato il servizio di trasporto. La ragione per cui i *line-haul costs* sono più bassi sulla ferrovia e ancora più bassi sul trasporto per vie d'acqua è legata non solo alla più alta incidenza percentuale dei costi di terminale, ma anche sostanzialmente a una ragione fisica, ossia l'attrito: più elevato è l'attrito che si sviluppa durante il trasferimento, tanto più elevato è lo sforzo di trazione e quindi i consumi di combustibile, e questo costituisce un elemento di base imprescindibile, che riguarda sia il trasporto delle merci sia quello dei passeggeri.

La realtà, ovviamente, è assai più articolata delle teorie – anche le più valide – e degli schemi che tentano di spiegarla riducendone la complessità. Nel caso concreto di quella che fu destinata a divenire nota a tutti, nel giro di un decennio, come "la lotta tra ferro-

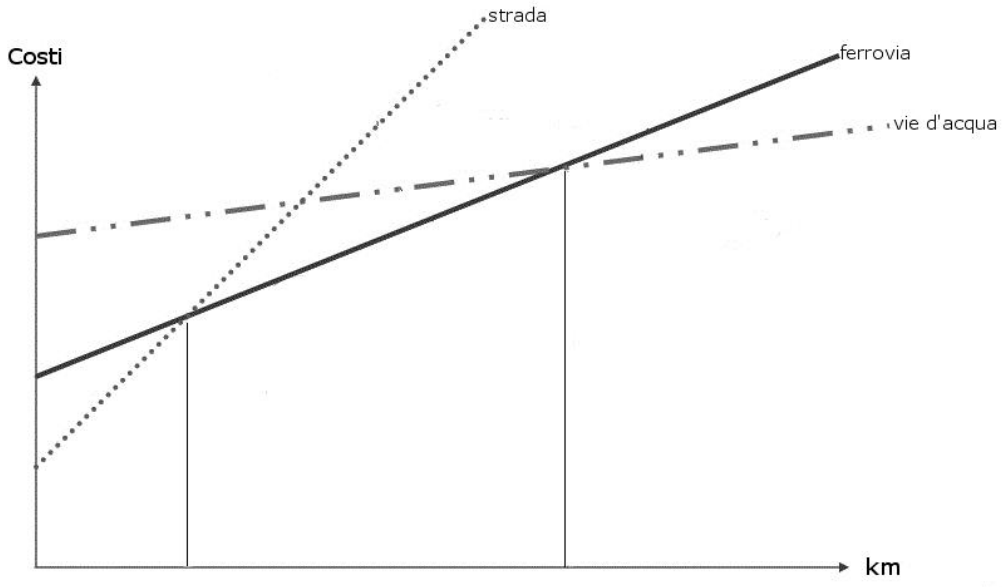
[115] E.M. Hoover, *The location of economic activity*, New York, McGraw-Hill Book Company, 1948.

[116] Le infrastrutture complementari sono quelle che svolgono le cosiddette operazioni di terminale (autostazioni, stazioni e scali ferroviari, porti, aeroporti) e si distinguono dalle fondamentali che sono a loro volta divise in due categorie: naturali (fiumi, laghi, canali, mare e aria) e artificiali (strade, ferrovie, canali artificiali) (P.L. Spaggiari, *Storia, economia e politica dei trasporti*, cit., p. 161)..

[117] E.M. Hoover, *The location of economic activity*, New York, McGraw-Hill Book Company, 1948, p. 19.

via e automobile"[118], la sola analisi dei costi e delle relative distanze economiche non spiega che una piccola parte, per quanto importante, del problema come venne configurandosi nelle politiche dei trasporti terrestri attuate dai governi, nelle risposte che a queste politiche diedero le associazioni imprenditoriali e i singoli imprenditori, nell'imprevedibile evoluzione tecnologica dei motori e delle macchine, nella percezione del pubblico – degli utenti – che ai servizi di trasporto si rivolgeva per i più disparati bisogni.

Fig. 32. Il diagramma di Hoover.



[118] F. Tajani, *Concorrenza e monopolio nell'esercizio dei trasporti: la lotta tra ferrovia e automobile*, Milano, Libreria editrice politecnica, 1936.

Alberto Laviosa fra le Autovie Alta Italia e le Auto Guidovie Italiane

L'impresa di Alberto Laviosa era uscita dalla prima guerra mondiale, come del resto la totalità delle imprese di autoservizi, con un parco rotabile falcidiato dalle requisizioni dell'esercito. Terminata la guerra quindi, l'imprenditore piacentino si attivò per ricostituire un numero sufficiente di autoveicoli che gli permettesse di continuare il servizio sulle proprie autolinee che, se fossero rimaste inattive troppo a lungo, avrebbero rischiato di perdere nel migliore dei casi il sussidio e nel peggiore la stessa concessione[119]. Approfittando di un decreto ministeriale del luglio del 1919 che prevedeva la possibilità di cedere l'"automateriale di guerra"[120] ai concessionari di autolinee, Laviosa, come fecero molte altre imprese fra cui la SACSA, riadattò alcuni autocarri militari della Fiat[121] al trasporto di passeggeri e già alla fine del 1919 le percorrenze degli autoveicoli dell'impresa raggiunsero e superarono i livelli prebellici, passando dalle 458.000 vetture-km del 1914 alle 500.000 del 1919 (Graf. 5). In quegli anni Laviosa dovette tuttavia rendersi conto di non poter più perseguire serie finalità espansive con le sue sole forze: né i capitali a disposizione né la forma societaria consentivano ulteriori ampliamenti della struttura dell'impresa. Fu così che, radunati diversi investitori, tra i quali alcuni amici[122], nel gennaio del 1920 l'imprenditore piacentino diede vita a una società anonima, le Autovie Al-

[119] Come si ricorderà, l'articolo 20 della legge 12 luglio 1908, n. 444, in seguito confluito nel testo unico del 1912 (Legge 12 luglio 1908, n. 444, parte III, titolo I, art. 276), prevedeva che la riconferma della concessione fosse "di diritto per un altro novennio, quando le località servite non [fossero state] congiunte da ferrovie o tramvie ed il servizio [avesse] proceduto con costante regolarità nell'ultimo triennio". Per quanto riguarda la sospensione del sussidio, invece, essa poteva essere attuata quando, "per cause non derivanti da forza maggiore, debitamente accertate, [fosse] in tutto od in parte sospeso l'esercizio" oppure quando esso avesse dato luogo "a ripetute e gravi irregolarità […] o ne [fosse] compromessa la sicurezza" (Legge 12 luglio 1908, n. 444, parte III, titolo I, art. 281).

[120] Decreto Ministeriale 21 luglio 1919.

[121] Molto probabilmente i residuati bellici che Laviosa sistemò per il servizio viaggiatori furono i 18 BL e 15 *ter* della Fiat, che figuravano nel parco rotabile delle Autovie Alta Italia, la nuova società di Laviosa, nel 1920 (ASA, Inventari 1920-1923, Materiale rotabile esistente al 31 dicembre 1920).

[122] Cfr. nostra intervista a Giovanna Boitano, 14 marzo 2007 e *Per due volte Alberto Laviosa*…, cit.

ta Italia[123]. La nuova società, che nasceva sulle solide basi di un'impresa ormai più che avviata, si diede per oggetto "il trasporto di persone e di merci con mezzi meccanici: l'esercizio di linee automobilistiche interprovinciali, il servizio postale nei percorsi di dette linee, la riparazione e costruzione di macchine e carrozzerie per autotrasporti e la manutenzione stradale lungo i percorsi"[124], ossia tutto ciò che l'impresa precedente aveva già fatto, più quello che si pensava di poter fare in un futuro non troppo lontano. Il richiamo, che diremmo esplicito, alla prima azienda che aveva gestito la rete ferroviaria del nord Italia dopo l'Unità, le Strade Ferrate Alta Italia, denotava senza dubbio obiettivi di ampio respiro: la nuova società di capitali, una delle poche nella zona in grado di garantire un parco rotabile sufficiente a coprire le crescenti esigenze di mobilità, mirava evidentemente a un'espansione oltre i propri confini storici o per lo meno a un incremento della propria quota di mercato. La ditta Alberto Laviosa lasciava in eredità alle Autovie Alta Italia, per quanto riguarda gli immobili, soltanto un garage di 400 mq a Crema, per un valore, concordato tra i soci in sede notarile, di 50.000 lire. Per quanto attiene invece il materiale rotabile[125], l'eredità constava di 22 autobus, di cui 18 della Itala e 4 della Fiat, capaci di sviluppare una potenza compresa tra 18 e 35 HP e carrozzati a omnibus (cioè con carrozzeria chiusa), capaci di accogliere dai 18 ai 24 passeggeri, per un valore di 650.000 lire. La somma di 700.000 lire che derivava da tali computi venne infine corrisposta a Laviosa sotto forma di azioni[126]. Con un capitale sociale di 1.800.000 lire, ripartito in 3.600 azioni al portatore di 500 lire ciascuna, il neo-eletto amministratore delegato[127] si trovava a possedere, avendo aggiunto 40.000 lire di tasca propria, il pacchetto di maggioranza relativa (41%), mentre la restante quota era distribuita in pacchetti relativamente piccoli – dalle 10 alle 200 azioni massimo – fra altri quarantacinque azionisti, tra i quali figurava anche la Banca Popolare Piacentina. Benché la nuova impresa assumesse lungo tutto l'arco della sua storia numerose caratteristiche che gli storici

123 ASA, Libro dei Soci, vol. I, p. 2.
124 *Ibidem*.
125 Ogni volta che faremo riferimento al materiale rotabile della società, dove non diversamente specificato, intenderemo soltanto gli automezzi addetti al servizio passeggeri, in altri termini i soli autobus, escludendo i pochi autocarri o le automobili e i motocicli, destinati ad usi talvolta correlati al servizio e talvolta no. È improbabile, per esempio, che la Fiat 501 *spider*, un'auto sportiva che figura nell'inventario del 1926 o la Lancia Aprilia che compare nell'inventario del 1939 avessero una correlazione diretta con l'attività dell'azienda (ASA, Inventari 1926 e 1939).
126 ASA, Libro dei Soci, vol. I, pp. 2-3.
127 L'elezione delle cariche sociali avvenne durante la prima seduta del consiglio d'amministrazione, tenuta il 6 febbraio del 1920 (ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 6 febbraio1920).

dell'economia hanno individuato come proprie dell'impresa familiare[128], non si deve dimenticare che tra i soci e tra i consiglieri d'amministrazione figuravano anche veri investitori che non facevano parte né della famiglia né del ristretto gruppo di amici di Laviosa e questa fetta di azionisti pretese, com'è ovvio, una gestione trasparente dell'attività, né mancarono critiche o episodi in cui la direzione venne chiamata a rispondere di vere o presunte irregolarità. Le Autovie Alte Italia nascevano sì, quindi, da un'impresa familiare conservandone parte delle caratteristiche, ma assumevano allo stesso tempo l'aspetto di una vera e propria società di capitali a cui, tolto il più che consistente pacchetto di maggioranza di Laviosa, partecipava un azionariato piuttosto ampio e diffuso. In questo senso, sembrava che la nuova impresa piacentina si posizionasse in una sfumatura intermedia tra la proprietà privata completa da un lato e la totale appartenenza alla comunità locale dall'altro, ossia – per dirlo attraverso gli esempi che conosciamo – fra la SITA e la SACSA: sebbene si avesse un forte azionista di maggioranza che deteneva il 41% circa delle azioni (soglia ben lontana da quella individuata da Berle e Means per definire la proprietà privata dell'impresa, da loro fissata all'80% delle azioni con diritto di voto[129]), e nonostante che l'azionista in questione coincidesse con l'amministratore delegato – e che quindi sussistesse di fatto una sovrapposizione di proprietà e controllo – il restante 59% era distribuito in maniera relativamente omogenea tra gli altri 45 azionisti[130]. "In realtà" – per dirla con Toninelli – "il vero nocciolo della questione qui […] sta non tanto nella proprietà – maggioritaria o meno – dell'azienda, quanto nel suo effettivo controllo"[131]. E l'effettivo controllo, come si avrà occasione di constatare, rimase sempre in mano al fondatore della società, seppure con naturali oscillazioni. Vediamo quindi di delineare chi fossero gli uomini che gravitarono attorno a questo progetto al momento della fondazione e che presero inizialmente il controllo dell'impresa. I primi membri del consiglio d'amministrazione, composto di ben sette

128 Sulla morfologia dell'impresa familiare si veda, a titolo d'esempio, A. Colli, *The history of family business*, Cambridge, CUP, 2003.

129 La prima analisi teorica di questo processo avvenne a opera di A. Berle e G. Means, *The modern corporation and private property*, New York, Macmillan, 1932; traduzione italiana Id., *Società per azioni e proprietà privata*, Torino, Einaudi, 1966.

130 Gli azionisti più forti dopo Laviosa erano, con un pacchetto di 200 azioni, Camillo Piatti, Alberto Macciò e Giovanni Andrea Vicini; seguiva Gino Maggi con 120 azioni; possessori di un pacchetto di 100 azioni, invece, risultavano Giovanni Vegezzi, Almerico Vegezzi, Henry Zipperlin [?], Salvatore Vicini, Marino Mossa, Giobatta Mossa e Giuseppe Boasi ("con responsabilità" però di Marino Mossa); infine con 80 azioni partecipava la Banca Popolare di Piacenza. Il resto del capitale sociale era diviso in pacchetti che andavano da un massimo di 50 a un minimo di 5 azioni (ASA, Libro dei Soci, vol. I, pp. 3-5).

131 P.A. Toninelli, *Storia d'impresa*, cit., p. 59.

persone, furono: l'avvocato Camillo Piatti, presidente della società; Giovanni Andrea Vicini, vicepresidente; Alberto Laviosa, amministratore delegato; Giovanni Vegezzi, segretario; infine, l'avvocato Ubaldo Bensa, il cavalier Marino Mossa e l'avvocato Gino Maggi, consiglieri[132]. Se non è stato semplice illustrare con precisione la figura di Laviosa, è di fatto ancora più complesso fornire notizie intorno alla vita e alla provenienza degli altri componenti del consiglio d'amministrazione. Camillo Piatti faceva parte di una nobile e nota famiglia piacentina (al padre, Camillo Piatti *senior*, è dedicata una via a Piacenza). Nato nel 1876, fu come il padre attivo in politica e lasciò presto, nel marzo del 1922, la presidenza delle Autovie Alta Italia in seguito alla sua nomina a deputato nelle elezioni politiche del maggio del 1921[133], sotto il governo Bonomi – penultimo presidente del consiglio prima dell'avvento di Mussolini al governo –, ma morì prematuramente nel 1923 all'età di 47 anni[134]. Dei restanti consiglieri non si sa altro se non che la maggior parte di loro traeva il proprio reddito, oltre che dalle professioni esercitate come nel caso degli avvocati, da proprietà terriere, il che avvicina molto la composizione sociale di questo consiglio di amministrazione a quella della SACSA, come sappiamo anch'essa guidata da un gruppo misto di proprietari terrieri e professionisti. Per quanto riguarda la provenienza geografica, invece, sappiamo con certezza che Vicini e Mossa erano di Genova, mentre Vegezzi e Maggi – oltre a Piatti e ovviamente allo stesso Laviosa – erano di Piacenza[135]. Conoscendo quindi la struttura del tessuto economico piacentino agli inizi del Novecento, caratterizzata da una parte da una forte prevalenza delle attività agricole su quelle industriali e dall'altro dalla presenza di numerose iniziative imprenditoriali controllate da capitali o esteri (francesi e inglesi) o provenienti dal triangolo industriale[136], ecco che la morfologia che assunsero le Autovie Alta Italia alla nascita pare rappresentare in qualche modo entrambi gli elementi: benché la gran parte del capitale della società fosse di natura locale, tra gli azionisti e i consiglieri più influenti figuravano numerosi genovesi e inoltre, come si è visto, i redditi di diversi soci e di alcuni consiglieri provenivano da rendite fondiarie.

Nella prima seduta del consiglio di amministrazione, tenuta tra il 6 e il 7 febbraio del 1920, vennero poste le basi per la futura e auspicata crescita della neonata società, di-

132 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 6 febbraio 1920.
133 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 4 marzo 1922.
134 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 5 novembre 1923.
135 ASA, Libro dei Soci, vol. I, pp. 16-28.
136 G.B. Basini e M. Cattini, *L'industrializzazione a Piacenza dal 1860 al 1940*, Piacenza, Associazione degli Industriali di Piacenza, 1985, pp. 66-82.

sponendo l'acquisto di un ampio appezzamento (circa 8000 mq) di terreno a S. Lazzaro Alberoni, in provincia di Piacenza[137], su cui edificare il garage e l'officina principali dell'impresa[138] (i quali furono terminati e pronti a entrare in servizio poco meno di un anno dopo[139]), e stabilendo di ampliare immediatamente il parco rotabile con l'acquisto di 13 autobus, 7 rimorchi e il materiale e gli attrezzi necessari al funzionamento dell'azienda per un importo complessivo che non superasse le 665.000 lire, circa un terzo del capitale sociale[140]. È dunque chiaro come in questo delicato momento dell'attività societaria la strategia di espansione fosse coerentemente perseguita attraverso un adeguamento della struttura, procurando che la società disponesse di un complesso di grandi dimensioni per la manutenzione dei mezzi, nonché di materiale rotabile nuovo e affidabile, premessa indispensabile all'aggiudicazione di nuove linee in concessione. Di autobus in realtà, in quella prima tornata di acquisti, ne vennero comperati più del previsto, ventuno per la precisione, quasi raddoppiando dunque la disponibilità del parco automezzi ereditato dall'Impresa Laviosa[141]. La costruzione della nuova officina, più vasta e meglio attrezzata rispetto a quella della cessata impresa individuale dell'amministratore delegato, permise alle Autovie Alta Italia di integrare verticalmente due processi prima solo sporadicamente gestiti dall'Impresa Laviosa. Durante l'assemblea dei soci relativa al primo anno di esercizio, la relazione del consiglio di amministrazione annunciava così la novità:

> Vogliamo particolarmente accennarvi allo studio da noi posto alla costruzione di carrozzerie per i nostri autobus ed abbiamo il piacere di dirvi che siamo riusciti a svilupparla in modo tale che per le nostre carrozzerie non avremo più bisogno di ricorrere ad altri stabilimenti più o meno specializzati in questo genere di lavoro. Nelle carrozzerie da noi costruite abbiamo avuto la cura di raggiungere la massima capacità, praticità e resistenza nonché una certa linea esteriore ed abbiamo fatto tesoro della nostra esperienza in materia evitando i difetti e le deficienze delle carrozzerie ordinate altrove[142].

[137] Il paese natale di Alberto Laviosa, San Lazzaro Alberoni, venne accorpato al comune di Piacenza nel 1923.
[138] ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 6 febbraio 1920.
[139] ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 29 marzo 1921.
[140] ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 6 febbraio 1920.
[141] ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 4 marzo 1920.
[142] ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 29 marzo 1921.

Se l'affermazione circa la completa indipendenza su questo fronte era senza dubbio esagerata, in quanto tra il materiale rotabile della società non risultò mai una totale copertura delle carrozzerie a opera delle Autovie Alta Italia, in ogni caso l'azienda arrivò in certi periodi ad avere circa la metà degli autobus carrozzati dalla propria officina[143] (Fig. 33). Il secondo processo internalizzato che, consentendo un impiego più efficiente della medesima attrezzatura, era legato direttamente al primo, consisteva nella produzione di rimorchi – strutturalmente composti, se si escludono gli assi e le ruote, dai medesimi materiali della carrozzeria – da applicare agli autobus sulle linee di pianura a traffico più intenso in modo da moltiplicare, raddoppiandola, l'offerta di posti senza ricorrere all'impiego di un numero più elevato di vetture. Il primo rimorchio messo in produzione e impiegato dalla società fu un modello, progettato personalmente da Laviosa, che poteva accogliere fino a 26 viaggiatori seduti e 16 in piedi: utilizzato inizialmente sulla Piacenza-Bobbio, il rimorchio veniva trainato fino a Rivergaro e la corsa sulle strade più tortuose e meno frequentate della Val Trebbia da Rivergaro in avanti proseguiva con la sola motrice[144]. La maggior parte dei concessionari di autolinee – SITA inclusa –, dopo aver acquistato il telaio e il motore dalle fabbriche automobilistiche, si rivolgeva allora principalmente a imprese, come si è visto più sopra, come la Orlandi di Modena o la Macchi di Varese per la finitura dei propri veicoli. Laviosa, invece, pensò che fosse conveniente ridurre al minimo l'affidamento ai carrozzieri esterni nella convinzione che, come emerge chiaramente dalle parole della citata relazione del consiglio d'amministrazione, le carrozzerie e i rimorchi da lui stesso progettati fossero, oltre che più economici sul lungo periodo per via della riduzione dei costi di transazione, anche più resistenti e funzionali: a tal fine nei primi anni di vita le Autovie Alta Italia fecero in modo che l'officina si dotasse di tutti gli strumenti utili alla loro realizzazione, e specialmente di un reparto falegnameria che lavorasse il legno dallo stadio grezzo fino alla verniciatura[145]. Le Autovie Alta Italia fino a questo momento, quindi, avevano investito cifre significative nella costruzione della nuova sede e nell'organizzazione di un'officina completa che permettesse di minimizzare il ricorso all'esterno, divenendo di fatto, oltre

[143] Nel 1929, per esempio, su 65 autobus in dotazione, 26, quasi il 40% del totale, erano carrozzati dalla stessa società, mentre gli altri erano principalmente carrozzati Orlandi (ASA, Inventari, Materiale rotabile al 31 dicembre 1929).
[144] ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 20 maggio 1920.
[145] ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 19 aprile 1926.

che un azienda fornitrice di servizi, un'azienda dedita alla produzione industriale, seppure a uso interno.

Fig. 33. Un autobus dei primi anni Venti (Fiat 15-ter o 18 BL) con gomme piene e carrozzeria allungata prodotta dalle Auto Guidovie Italiane.

Fonte: ASA, materiale fotografico.

Ma un'impresa di autoservizi con una rete estesa necessitava anche di altre infrastrutture complementari, ossia di garage e officine dislocate lungo le linee che consentissero di ricoverare e di riparare gli automezzi senza doverli riportare alla sede centrale, ciò che avrebbe comportato un aumento delle percorrenze chilometriche a vuoto e dunque una perdita di efficienza, nonché stazioni ai capolinea e fermate con panchine e pensiline lungo il percorso che permettessero di caricare e scaricare bagagli e passeggeri. In questi anni vennero quindi acquistati diversi terreni e fabbricati dislocati nei punti nodali della rete, i più importanti dei quali erano, oltre che Piacenza, le città di Genova e Milano[146]. Com'è naturale, questi importanti investimenti (tra i quali rientrò anche un cospicuo acquisto, superiore al fabbisogno immediato, di 18 autobus effettuato in previsione di forti

[146] ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 29 marzo 1921; ASA, non ordinato, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 15 dicembre 1921.

aumenti dei prezzi in un periodo caratterizzato da un incalzante andamento inflattivo[147]) incisero non marginalmente sulle risorse della società. In seguito a diverse sedute in cui si discusse animatamente su quale metodo di finanziamento adottare per coprire tali spese – da tutto il consiglio ritenute necessarie tranne che, in certi casi, da Marino Mossa, il quale non di rado espresse riserve riguardo a un'eccessiva immobilizzazione dei capitali[148] –, scartato per il momento l'aumento del capitale sociale ed escluso anche il ricorso alla Banca Commerciale Italiana e alla Banca Popolare Piacentina per via degli eccessivi tassi d'interesse richiesti (rispettivamente l'8 e il 7%), si decise di ricorrere a un prestito effettuato dagli stessi azionisti[149]. Ancora una volta dunque si deliberava di affidarsi alle sole forze interne per sostenere la strategia societaria: il prestito cambiario presso i soci fu stabilito in 600.000 lire totali, in seguito aumentate a 700.000 per via di un debito contratto dalla società con un non meglio specificato "capitalista della zona"[150], con un tasso di interesse annuale del 6,5%[151].

Le difficoltà economiche che come sappiamo avevano contraddistinto il primo dopoguerra non impedirono alla società di conseguire buoni risultati e una discreta crescita sotto tutti i punti di vista. Per quanto concerne la rete degli autoservizi, alle linee già gestite dall'Impresa Laviosa e progressivamente cedute alle Autovie Alta Italia si aggiunsero, nel 1920, la Piacenza-Cortemaggiore-Busseto, la Fiorenzuola d'Arda-Alseno-Vernasca e la Bettola-Farini-Boli[152], le prime due poste a sud-est di Piacenza – in una zona di pianura la prima e collinare la seconda –, mentre la terza, a sud del capoluogo, andava a infittire le maglie dei servizi di trasporto in una zona montana particolarmente mal servita e rispondeva a quella logica di prolungamento della rete tramviaria extraurbana che come abbiamo visto aveva informato il criterio di concessione anche delle prime autolinee dell'impresa: mentre da Piacenza a Bettola ci si poteva servire di una

147 Occorre considerare che se in certi casi gli acquisti vennero effettuati per scopi direttamente collegati all'attività sociale, di sovente Laviosa decise di procurare terreni e materiale rotabile anche in vista di operazioni speculative di carattere commerciale che si affiancassero e sostenessero, per così dire, l'attività industriale. Così come il terreno di Milano sarebbe servito in un futuro per costruire botteghe e magazzini da affittare (ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 15 dicembre 1921), allo stesso modo questo massiccio ingresso di nuovi autobus venne giustificato dall'amministratore delegato come la copertura di un eventuale aumento del fabbisogno della società, "ma che in ogni caso [rappresentava] una buona speculazione nel caso si [fossero voluti] vendere" (ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 20 maggio 1920).

148 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 25 marzo 1922 e ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 13 maggio 1922.

149 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 20 giugno 1920.

150 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 14 novembre 1920.

151 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 20 giugno 1920.

152 ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 29 marzo 1921.

tramvia a vapore, i paesi di Farini e di Ferriere, situati a sud di Bettola lungo la Val Nure, erano del tutto privi di collegamento pubblico e la nuova autolinea della società arrivava quasi fino alla fine della strada carrozzabile[153]. Nel 1921 si ottennero le concessioni per la Ziano-Piacenza e per la Ziano-Castel San Giovanni[154] che raggiungevano l'interno della Val Tidone, l'unica valle dell'Appennino piacentino che fino ad allora era rimasta priva dei servizi delle Autovie Alta Italia; infine nel 1922 venne attivato il servizio sulla Piacenza-Gossolengo[155], una breve ma trafficata linea di pianura a sud di Piacenza.

Tenendo sempre conto del margine di errore a cui erano soggette le statistiche dell'Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili[156], le informazioni pubblicate nella *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1922* rendono comunque conto in modo soddisfacente della situazione relativa alla rete delle sole autolinee sussidiate delle Autovie Alta Italia. Dalla Tab. 33 emerge chiaramente come i sussidi ministeriali del 1922 costituissero, laddove erano concessi, un contributo non del tutto marginale alle entrate della società, dal momento che su un totale di circa 2.303.610 lire di introiti complessivi costituivano, con la cifra di 187.531 lire, quasi il 9% dei prodotti dell'esercizio. Le linee su cui i sussidi incidevano in modo più consistente erano la Lugagnano-Bardi, che come abbiamo già fatto notare in precedenza rimase sempre tra le meno redditizie della società, con il 18% sul totale dei prodotti, seguita dalla Carpaneto-Castellana e dalla Bergamo-Crema, i cui sussidi partecipavano agli introiti nella misura, rispettivamente, del 15,6 e del 15,4%. Paragonando i prodotti per vetture-km con i sussidi per vetture-km appare evidente come il criterio di assegnamento dei finanziamenti tendesse a rispondere, sebbene in una proporzione non perfetta, alle reali esigenze delle singole linee: alle più redditizie venivano corrisposti i sussidi più bassi e alle meno redditizie i più alti. Come vedremo meglio più avanti, tuttavia, gli aiuti governativi da soli non erano affatto sufficienti a ripianare i disavanzi delle società concessionarie di autolinee, le quali per chiudere i

153 La strada provinciale che oggi collega Piacenza a Chiavari passando per Bettola, Farini, Ferriere, Rezzoaglio e Borzonasca allora si interrompeva a Ferriere, circa 13 km a sud di Farini, e da lì fino a S. Stefano d'Aveto proseguiva soltanto una mulattiera.

154 ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 25 marzo 1922.

155 ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 12 aprile 1923.

156 Si consideri che nella stessa prefazione alla pubblicazione in questione si affermava che tutta la complessa congerie di informazioni in essa raccolte era opera di un solo funzionario, tale Giovanni Manfredonia, il quale naturalmente, per quanto scrupoloso, non poté che commettere qualche errore nella raccolta e nella trascrizione dei dati. Cfr. Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1922 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle funicolari, sulle tramvie e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Tipografia Ditta Ludovico Cecchini, 1924, p. IV.

bilanci in attivo, quando era possibile[157], contavano anche sui sussidi degli enti locali, importanti ma spesso non liquidati con regolarità[158], e sui canoni corrisposti dall'amministrazione postale; in secondo luogo i concessionari facevano affidamento sui ricavi, relativamente consistenti ma sui quali non disponiamo di dati certi, derivati dai servizi di noleggio e da altre attività complementari di minore importanza[159]. Tornando alle linee delle Autovie Alta Italia, se la media complessiva delle entrate (sussidi esclusi) per ogni chilometro percorso (vett-km) era di 2,95 lire, la più remunerativa delle tratte risultava essere la Milano-Paullo-Crema, con 3,61 lire di prodotto ogni chilometro percorso; seguivano la Genova-Torriglia-Bobbio, la Piacenza-Bobbio e la Codogno-S. Rocco al Porto-Piacenza con, rispettivamente, 3,26, 3,16 e 3,04 lire al chilometro, mentre le altre sette linee davano tutte un prodotto inferiore alle 3 lire, con una punta minima di 1,96 lire al chilometro per la Bergamo-Crema. Non disponendo della voce relativa alle spese, tuttavia, questi calcoli mantengono un valore relativo: si consideri per esempio che la Genova-Torriglia-Bobbio, gestita con venti autobus e trentaquattro fra autisti e biglietta[160], doveva certamente registrare spese assai più elevate rispetto a tutte le altre linee, gestite con un massimo di cinque e un minimo di due autobus e con un massimo di sei e un minimo di tre autisti. Prima però di proseguire con l'analisi dell'andamento complessivo degli autoservizi della società negli anni Venti, è opportuno soffermarsi su un evento che fu destinato a modificare consistentemente non solo la natura dell'impresa stessa, ma anche la sua capacità di reagire alle oscillazioni del mercato nella seconda metà del decennio e oltre, fino sostanzialmente al secondo dopoguerra.

---

157 Sul terzo numero del 1921 de "L'Autovia" si leggeva: "È risaputo che quasi tutti i servizi sovvenzionati lavorano in perdita, e solo si sostengono le linee di gran traffico, lunghe, colleganti i grossi centri di Provincia" (*I nuovi aumenti della benzina*, in "L'Autovia", anno I, n. 3, dicembre 1921, p. 38).

158 Nel 1922 l'AICA affermava: "Con l'avvicendarsi nei Comuni e nelle Provincie delle rappresentanze dei vari partiti politici accade di frequente che alcune amministrazioni non rispettano le deliberazioni delle amministrazioni che le hanno precedute. Ed accade anche che le stesse amministrazioni che hanno deliberato dei contributi, dopo vario tempo più non osservino le deliberazioni medesime. Così viene a mancare alle concessioni un cespite, non essendo i concorsi comunali o provinciali garantiti in alcun modo dallo Stato" (*Note*, in "L'Autovia", anno II, n. 9, settembre 1922, p. 133).

159 Le officine delle Autovie Alta Italia, per esempio, effettuavano anche riparazioni di autoveicoli per conto terzi (ASA, Relazioni e bilanci, Conto profitti e perdite, Utile di officina, vari anni).

160 È probabile tuttavia che il materiale rotabile e il personale elencati sotto la Genova-Bobbio fossero in parte condivisi con la Bobbio-Piacenza.

Tab. 33. Autovie Alta Italia. Linee concesse con sussidio governativo al 31 dicembre 1922.

linee	lunghezza di esercizio (km)	sussidi			personale (n.)	materiale mobile (n.)	vett-km	prodotti (lire)	prodotti con sussidi (lire)	prodotti/ vett-km (lire)	sussidi/ vett-km (lire)	prodotti con sussidi/vett-km (lire)	sussidi su totale pro-dotti %
		km	£ al km	tot £									
Genova-Torriglia-Bobbio	95,9	95,9	507	48.601,53	34	20	187.704	612.785	661.386,53	3,26	0,26	3,52	7,3
Bergamo-Crema	38,6	38,6	520	20.075,64	4	4	56.366	110.278	130.353,64	1,96	0,36	2,31	15,4
Crema-Codogno	25,0	25,0	532	13.300,00	3	3	41.300	98.166	111.466,00	2,38	0,32	2,70	11,9
Milano-Paullo-Crema	42,6	39,4	552	21.772,54	6	5	108.792	393.283	415.055,54	3,61	0,20	3,82	5,2
Codogno-S. Rocco al Porto-Piacenza	11,2	9,2	514	4.715,95	3	2	21.408	65.115	69.830,95	3,04	0,22	3,26	6,7
Carpaneto-Castellana	17,8	17,8	580	10.296,16	3	2	22.706	55.857	66.153,16	2,46	0,45	2,91	15,6
Fiorenzuola d'Arda-Vernasca	23,9	23,9	600	14.340,00	3	2	34.894	103.797	118.137,00	2,97	0,41	3,39	12,1
Lugagnano-Bardi	36,0	36,0	800	28.800,00	4	4	51.588	131.485	160.285,00	2,55	0,56	3,11	18
Piacenza-Bobbio	45,3	27,3	600	16.380,00	6	4	113.715	359.186	375.566,00	3,16	0,14	3,30	4,4
Ziano-Castel S. Giovanni	7,6	20,2	459	9.248,85	4	3	78.548	186.127	195.375,85	2,37	0,12	3,30	3,5
Ziano-Borgonovo-Piacenza	25,4												
totale	**369,2**	**333,2**	**566,4***	**187.530,66**	**70**	**49**	**717.021**	**2.116.079**	**2.303.609,66**	**2,95**	**0,26**	**3,21**	**8,9**

*Sussidio chilometrico medio.

Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1922…*, cit.

Nel novembre del 1922 Alberto Laviosa si presentò in consiglio di amministrazione con una proposta importante che, se approvata, avrebbe previsto l'impegno delle Autovie Alta Italia nella progettazione e produzione di un nuovo mezzo di trasporto – oltre che nella eventuale gestione dei servizi relativi – inventato dall'amministratore delegato e che egli stesso aveva voluto battezzare col nome di *guidovia*. Così si esprime il verbale di quella determinante seduta del consiglio di amministrazione:

> Il Presidente richiama l'attenzione dei Consiglieri sul nuovo progetto, il cui esame s'impone sia di fronte alla situazione attuale dei trasporti su strada ordinaria sia di fronte alla novità e genialità del sistema che si propone di risolvere i problemi più spinosi riguardanti l'industria dei trasporti. L'Amministratore delegato riferisce a titolo informativo le linee fondamentali del nuovo sistema e presenta alcuni disegni di guidovie. Egli crede che sarebbe opportuno procedere ad un esperimento il quale dovrebbe consistere nell'attuare 150 metri di guidovie nell'interno del cortile dove si trova l'officina della Società e nel fondo vicino di proprietà Laviosa.
> Il relatore si dimostra preoccupato della situazione attuale dell'industria esercitata dalla Società e della sorte che le incomberebbe qualora venissero aboliti i sussidi e cessasse quella protezione monopolistica che le è oggi accordata. È assolutamente necessario predisporre una difesa nell'evento che si verificassero i due casi sopra previsti. Attualmente lo sviluppo del servizio è assai limitato ma, qualora venisse ad estendersi, il problema di una sua eventuale trasformazione si renderebbe più grave e oneroso. Tutti i servizi tramviari a vapore oggi sono ridotti e in alcune località del tutto aboliti. Il costo di esercizio e le difficoltà e le spese di primo impianto impediscono in modo assoluto di poter pensare ad una trasformazione in tal senso. Lo stesso deve dirsi per l'adozione dell'energia elettrica come forza motrice. Quest'ultima ipotesi è esclusa a priori per ragioni di costo. Premesse queste considerazioni, l'Amministratore delegato dà lettura della sua relazione e presenta tutto il progetto. […] Il Consiglio delibera di approvare l'esperimento come proposto dall'Amministratore delegato e dà mandato ad esso di effettuarlo[161].

La guidovia di cui parlava Laviosa consisteva in una sorta di impianto ibrido fra una tramvia extraurbana (o ferrovia di interesse locale) e una linea automobilistica. Innanzitutto la trazione sarebbe avvenuta con l'impiego di un motore a combustione interna montato su un piccolo vagone, simile nell'aspetto a quello delle tramvie urbane elettri-

[161] ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 6 novembre 1922.

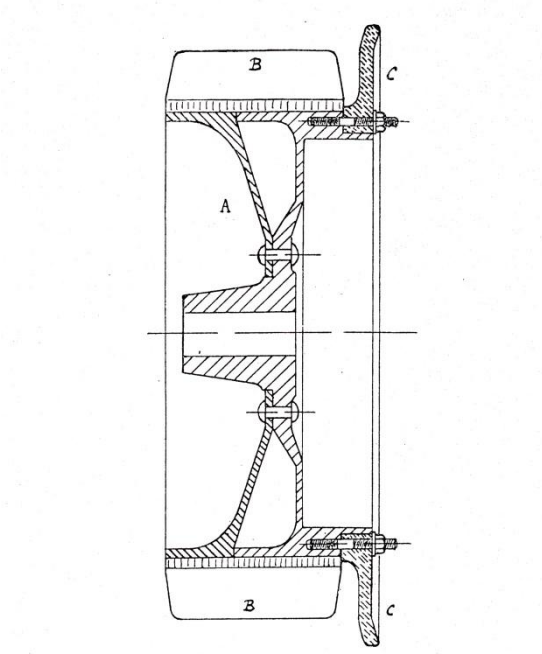
che (Fig. 34), che invece delle normali ruote di ferro avrebbe montato ruote più larghe e rivestite in gomma piena, le quali avrebbero utilizzato come piano di rotolamento una pista di calcestruzzo di una misura leggermente superiore in larghezza rispetto alle ruote stesse; queste ruote però dovevano essere dotate, come nelle tramvie e nelle ferrovie, di un bordino metallico nella parte interna (Fig. 35) che, inserendosi in una piccola rotaia di metallo posta di fianco alle citate piste di calcestruzzo (Fig. 36), avrebbe *guidato* il mezzo senza bisogno di ricorrere allo sterzo. Visto che, come diceva Baldini e com'è largamente acquisito nella storia della tecnologia, "tutte le invenzioni, tutti i trovati di qualche importanza, corrispondono ad un bisogno del tempo"[162], e che anche i più estemporanei inventori tendono sempre a giustificare e a spiegare le proprie proposte tecniche collocandole in un contesto sociale o economico, vediamo quali erano le cause che Laviosa dichiarava l'avessero spinto alla progettazione di questo nuovo modo di trasporto, che ci riportano a considerare il settore dei servizi automobilistici nel suo complesso e la relativa regolamentazione da parte dello stato.

Fig. 34. Una delle motrici della guidovia in una foto dei primi anni Trenta.

Fonte: ASA, materiale fotografico.

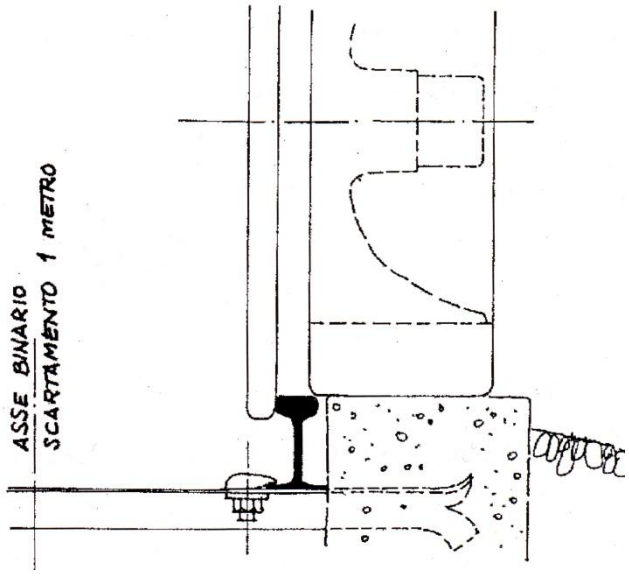
[162] U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie*…, cit., p. 215.

Fig. 35. Sezione della ruota della guidovia. La descrizione del brevetto era così formulata: "Si tratta di una ruota interamente metallica (A), per veicoli marcianti sopra binari, e rivestita alla circonferenza di un cerchione sul quale è vulcanizzata la gomma (B) (come quelli per ruote di autocarri). Affiancato a detto cerchione, ma assicurato nella massa metallica della ruota stessa vi è un bordino (C) che lavorando contro le rotaie serve a mantenere guidata la ruota e conseguentemente il veicolo".



Fonte: APCS, fotocopia di una lettera inviata a Laviosa dal Ministero delle Corporazioni, Ufficio della proprietà intellettuale, contente una copia della descrizione relativa all'attestato di privativa industriale n. 278533, denominato "ruota con cerchione di gomma e bordino metallico", 12 maggio 1934.

Fig. 36. Sezione della ruota e dell'armamento della guidovia.



Fonte: C. Serra, *Storia della guidovia per il santuario*, Genova, Nuova Editrice Genovese, 2003, p. 57.

Come si legge nel verbale del consiglio d'amministrazione del 6 novembre 1922, Laviosa si diceva preoccupato per la sorte dei servizi pubblici automobilistici nell'eventualità che il governo deliberasse di sospendere i sussidi e di annullare "quella protezione monopolistica" di cui godevano le linee sussidiate della società. In effetti questi timori sembravano tutt'altro che infondati. Come si è già accennato, uno dei problemi che assillavano i concessionari di autolinee in questo periodo era quello relativo alla cosiddetta *esclusività di esercizio*, che consisteva nel riconoscimento ministeriale del monopolio di una società sulle linee in concessione e nella conseguente proibizione di esercitare qualsivoglia servizio di trasporto in concorrenza con quelli ufficialmente già concessi. Sul primo numero dell' "Autovia" si leggeva: "È opinione degli organi governativi che la esclusività costituisca un serio impaccio per lo sviluppo ulteriore della vasta rete dei trasporti, una limitazione alla estensione di tutta la massa dei servizi liberi a danno dello interesse dello Stato e dei cittadini"[163]. Che dunque fosse presente all'interno del Ministero dei lavori pubblici una corrente d'opinione che sosteneva la necessità di abolire il diritto di esclusività e di lasciare che il settore dei trasporti automobilistici extraurbani per passeggeri si sviluppasse nella stessa condizione di libera concorrenza in cui stava nascendo e prosperando l'autotrasporto delle merci è indubitabile, tanto che un non meglio specificato "tecnico del ministero" nel gennaio del 1922 scrisse che era giunto il momento "di instaurare un regno di piena libertà, con l'abolizione del diritto di esclusività, del sussidio e della concessione stessa"[164], dichiarazione che riassume esattamente quelli che Laviosa aveva additato come i maggiori pericoli cui andava incontro l'intero settore e, insieme a esso, le Autovie Alta Italia. I concessionari di autoservizi tuttavia non si persuasero facilmente, com'è intuitivo, della bontà di questa proposta e attraverso le varie associazioni di categoria, tra cui l'AICA, e i relativi organi di stampa diedero il via a una campagna – che a tratti assunse caratteri quasi ossessivi[165] – non solo per il mantenimento, ma per una estensione dei sussidi, della concessione e del correlato diritto di esclusività. Di fatto la legislazione allora vigente in materia di trasporti pubblici automobilistici extraurbani prevedeva che per i servizi "per i quali non si [chiedesse] sussidio, la concessione [fosse]

---

163 *Relazione sul tema svolto nel Convegno dei Concessionari di Autoservizi tenutosi a Salò il 19 Settembre 1921*, in "L'Autovia", anno I, n. 1, 15 ottobre 1921, p. 8.
164 *L'intervento dello Stato nella tutela dell'Industria*, in "L'Autovia", anno II, n. 1, gennaio 1922, p. 1.
165 Su quasi tutti i numeri della rivista fino alla fine del 1923 vennero pubblicati articoli più o meno approfonditi attorno al tema dell'esclusività.

accordata senza diritto di esclusività"[166]. Se dunque questa norma da un lato riconosceva implicitamente l'esclusività per le linee sussidiate, dall'altro la negava ai servizi privi di sussidio, limitazione che pareva inaccettabile ai concessionari. Contro questa lettura del regolamento le associazioni di categoria sostenevano che se le linee sussidiate avevano bisogno del monopolio per poter conseguire risultati finanziari soddisfacenti, tanto più esso occorreva alle linee non sussidiate, alle quali, a parità di spese, mancava l'ausilio dell'entrata certa e regolare del sussidio ministeriale[167]. Come si ricorderà, inoltre, la concessione governativa era obbligatoria solo per le linee a itinerario fisso che superassero i due mesi di attività annuale, mentre per quei servizi provvisori o saltuari che non oltrepassavano tale limite era sufficiente un'autorizzazione prefettizia che poteva essere rilasciata anche per tratte già coperte da regolari servizi concessi[168]. Come già aveva lamentato la citata relazione del consiglio d'amministrazione delle Autovie Alta Italia all'assemblea dei soci relativa all'esercizio del 1922[169] e come non mancarono di sottolineare anche le direzioni della SITA e della SACSA, non era infrequente secondo l'AICA che "molti possessori di autocarri [adattassero] sul telaio una carrozzeria, pagassero la tassa di circolazione per automobili ad uso privato […] ed indisturbati si [mettessero] a trasportare persone lungo le stesse strade percorse da servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato, facendo a questi una dannosa concorrenza"[170]. L'AICA dunque proponeva, per combattere questo fenomeno (che non era solo italiano e che nel Regno Unito era noto con l'eloquente nome di *piracy*[171]), che si abrogasse immediatamente l'articolo 30 del regolamento pubblicato con Regio Decreto 29 luglio 1909, n. 710, e che venisse sostituito con un articolo così formulato:

> Nessun servizio pubblico automobilistico ad itinerario fisso, sia permanente, sia temporaneo per determinati periodi dell'anno, sia per esercizio provvisorio di qualunque durata, può essere attivato senza la preventiva regolare concessione od autorizzazione da parte del Ministero dei lavori pubblici. Qualunque vettura automobile, ancorché abbia pagato la

166 Art. 54 delle norme approvate con Decreto Ministeriale 8 dicembre 1909, cit. in *Il diritto di esclusività dei servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato*, in "L'Autovia", anno I, n. 3, dicembre 1921, p. 33.
167 *Il diritto di esclusività dei servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato*, in "L'Autovia", anno I, n. 3, dicembre 1921, p. 35.
168 R.D. 29 luglio 1909, n. 710, titolo III, art. 30.
169 ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 12 aprile 1923, p. 23.
170 *Il diritto di esclusività dei servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato*, in "L'Autovia", anno I, n. 3, dicembre 1921, p. 35.
171 J. Hibbs, *The history of British bus services*, cit., pp. 89-91.

> tassa di circolazione per automobile ad uso privato, non può essere destinata a servizio pubblico ad itinerario fisso senza tale autorizzazione. Ai contravventori sarà senz'altro ritirata la licenza di circolazione[172].

Ottenuta nel frattempo da Giuseppe Micheli, ministro dei lavori pubblici, l'assicurazione che il diritto di esclusività sarebbe presto stato esteso a tutti i servizi regolarmente concessi[173], la categoria registrò nella primavera del 1922 un discreto successo, quando venne pubblicato il Regio Decreto 22 maggio 1922, n. 705, col quale veniva abrogato il citato articolo 30 del regolamento del 1909 e ad esso veniva sostituito il seguente, redatto quasi con le medesime parole della proposta dell'AICA:

> Tutti i servizi automobilistici di qualunque natura e durata, purché ad itinerario fisso, debbono essere autorizzati e concessi dall'autorità competente secondo le norme del presente titolo. Restano esclusi unicamente i servizi degli automobili da piazza destinati a fare corse a volontà di qualsiasi avventore[174].

Con tale decreto quindi, oltre a porre limiti più robusti alla concorrenza interna, si diede una sistemazione maggiormente razionale ai servizi provvisori, che da allora vennero autorizzati non dalla prefettura ma dallo stato attraverso l'istituto della concessione, la cui durata, più ampia rispetto alle precedenti autorizzazioni prefettizie, venne fissata in un periodo non superiore ai sei mesi[175]. Lo stesso Ministero dei lavori pubblici, riconoscendo la correttezza delle rivendicazioni dei concessionari, giustificò così l'emanazione del decreto: "Con tali disposizioni si è inteso mettere un freno agli abusi da un certo tempo invalsi nel sistema dei servizi automobilistici provvisori e specialmente si è voluto eliminare nell'interesse della pubblica incolumità la possibilità dei cosiddetti servizi saltuari che si risolvono in molti casi in una vera e propria illecita concorrenza ai servizi regolarmente concessi dallo Stato con diritto di esclusività"[176]. Sebbene tuttavia per i contravventori venisse fissata una multa della cifra non indifferente di mille lire[177], queste disposizioni non furono comunque sufficienti a impedire fenomeni diffusi di "concor-

[172] *Il diritto di esclusività dei servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato*, cit., pp. 35-36.
[173] *Il principio di esclusività riconosciuto dal Ministero*, in "L'Autovia", anno I, n. 3, 15 dicembre 1921, p. 38.
[174] R.D. 22 maggio 1922, n. 705.
[175] Art. 30 *bis*.
[176] *Concessioni provvisorie*, in "L'Autovia", anno II, n. 9, settembre 1922, p. 130.
[177] *Ibidem*.

renza abusiva" e la questione dell'esclusività, a dispetto delle promesse del ministro Micheli, rimase ancora tale e quale fino al 1923, tanto che Laviosa nel novembre del 1922 temeva ancora probabile che il diritto di monopolio potesse non solo non essere esteso, ma addirittura eliminato, e insieme a esso i sussidi[178].

Se queste pessimistiche previsioni si fossero avverate, quali strategie avrebbero potuto adottare le Autovie Alta Italia – ma la stessa domanda valeva ovviamente per tutte le imprese di autoservizi – per non soccombere? Secondo Laviosa, che si sentiva un inventore e che come tale voleva evidentemente essere ricordato, non sussistevano dubbi: o chiudere o passare gradualmente ai trasporti su rotaia, concessi con sussidi elevati per una durata che poteva oscillare addirittura tra i cinquanta e i settant'anni e ai quali veniva assicurata quella protezione monopolistica che nei trasporti automobilistici rischiava di venire a mancare[179]. Ma come ormai sappiamo, le tramvie extraurbane e le ferrovie secondarie avevano iniziato ad accusare esattamente in quel momento i colpi sia di un mancato ammodernamento degli impianti e del materiale rotabile sia della concorrenza automobilistica che, come ampiamente esposto in precedenza, era uscita dalla guerra estremamente più forte ed efficiente di come vi fosse entrata[180]. Lo stesso Laviosa durante la sua relazione al consiglio d'amministrazione aveva detto: "Tutti i servizi tramviari a vapore oggi sono ridotti e in alcune località del tutto aboliti"[181]. Se la portata di questa affermazione, collocata in un contesto in cui le tramvie erano dotate ancora di una rete relativamente consistente[182] e frequentata da un buon numero di passeggeri e di merci, può apparire forse eccessiva, costituisce tuttavia un'ulteriore prova – se ce ne fosse bisogno – di come già allora i protagonisti dell'industria dei trasporti avvertissero chiaramente i primi sintomi di quella crisi che dovette colpire il settore più massicciamente durante gli anni Trenta e che condusse nel giro di un decennio a un suo drastico

178 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 6 novembre 1922.

179 R.D. 9 maggio 1912, n. 1447. Testo unico sulle disposizioni di legge vigenti per le concessioni di ferrovie all'industria privata, per le tramvie e per gli automobili.

180 Secondo A. Crispo, che fu a lungo direttore dell'Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, il declino che aveva colpito le tramvie extraurbane a partire dal primo dopoguerra era principalmente causato dalla concorrenza "dell'automobilismo che si andava di mano in mano sempre più affermando nel settore dei viaggiatori per la maggiore rapidità e molteplicità di corse e nel settore merci oltre che per la maggiore rapidità, per l'inestimabile vantaggio del carico e scarico da porta a porta" (A. Crispo, *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Milano, Giuffré, 1940, p. 347).

181 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 6 novembre 1922.

182 La rete tranviaria extraurbana nel 1922 misurava circa 4.480 km, che già nel 1924 tuttavia erano diventati 4.454 (Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati statistici per gli anni 1931-1932-1933. Tramvie extraurbane*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1936, p. 301).

ridimensionamento[183]. Scartando quindi la possibilità di passare alla trazione a vapore per l'inefficienza che cominciava a dimostrare in quegli anni, tanto meno Laviosa pensò di poter impiegare la moderna tecnologia della trazione elettrica: "Quest'ultima ipotesi è esclusa a priori per ragioni di costo"[184]. Non restava dunque – nella prospettiva cupa che egli gettava sul futuro dei trasporti pubblici terrestri – che una sola possibilità, consistente nell'escogitare un sistema col quale si riuscisse a ottenere un decisivo calo dei costi di impianto e di esercizio delle linee tramviarie, in modo da potersi inserire nel settore con più alte probabilità di raggiungere apprezzabili risultati finanziari. Ed esattamente questo era l'obiettivo a cui avrebbe mirato con la guidovia: una automotrice estremamente leggera, che viaggiava su un impianto meno costoso di quello tradizionale ferroviario e che sostituendo al motore a vapore (o a combustione esterna), il motore a combustione interna induceva a ulteriori risparmi sia per il minor numero di persone occorrenti per le manovre sia per la maggiore efficienza complessiva del convertitore. Ma l'ambizione ferroviaria dell'imprenditore piacentino non si limitò all'ideazione di questo speciale mezzo di trasporto, bensì si estese alla progettazione di un oggetto tecnologicamente analogo – e che nei fatti ebbe assai più ampia fortuna rispetto alla guidovia – ossia le automotrici ferroviarie con motore a combustione interna, quelle che tutti in Italia conoscono, fin dai primi anni Trenta, col nome popolare di littorine. La storia della progettazione e produzione ferroviaria di Laviosa è stata oggetto di una nostra recente pubblicazione, alla quale rimandiamo per una visione più approfondita delle vicende in questione, nonché per una collocazione storica del più ampio processo di diffusione del motore a combustione interna nella trazione ferroviaria[185], la cui disamina in questa sede distrarrebbe eccessivamente dall'analisi del settore dei servizi automobilistici extraurbani, principale oggetto del presente studio. Quello che accadde negli anni successivi all'impresa piacentina su questo fronte fu che, trascinata dalle indubbie capacità di leadership del suo amministratore delegato e azionista di maggioranza[186], investì molte delle

183 Dei 4.217 km della rete tramviaria extraurbana del 1930, nel 1939 non ne restavano che 2.230 (S. Maggi, *Le ferrovie*, cit., p. 175).
184 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 6 novembre 1922.
185 F. Berio, *L'innovazione tecnologica nella concorrenza fra strada e rotaia. L'evoluzione delle automotrici leggere in Italia e il ruolo di Alberto Laviosa*, in "Società e storia", n. 128, 2010, pp. 273-310.
186 In seguito a un aumento del capitale sociale da 1.800.000 a 3.600.000 lire, stabilito nell'agosto del 1923 (ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale straordinaria 6 agosto 1923), Laviosa non perse la maggioranza relativa della proprietà, che venne tuttavia ridimensionata. L'ingresso della famiglia Corazza – ex concessionari della tramvia Borgo-Salso e futuri dirigenti della società che avrebbe gestito la Guidovia al Santuario della Guardia – determinò un riequilibrio interno: Laviosa

proprie forze organizzative e finanziarie nella progettazione dei questi due mezzi di trasporto, nel parallelo tentativo di avviare anche una loro produzione industriale, nonché nella gestione di un servizio tramviario extraurbano. I lavori per la costruzione del tracciato della "Guidovia al Santuario della Guardia", un percorso di 10 km che portava da Genova alla sommità del monte Figogna, su cui si ergeva (e si erge tutt'ora) il santuario dedicato, appunto, alla Madonna della Guardia, iniziarono nel 1923 e terminarono soltanto nel 1929, quando un'altra società, in cui l'impresa piacentina ebbe una partecipazione azionaria, assunse la gestione del servizio. Nonostante la lentezza dei lavori, la società credette a tal punto nelle potenzialità future di questo progetto da cambiare la ragione sociale da Autovie Alta Italia ad Auto Guidovie Italiane – nome che mantenne fino al 2007, quanto venne semplificato in Autoguidovie – già a partire dal mese di agosto del 1923[187]. Per quanto riguarda invece le tramvie extraurbane, le Auto Guidovie Italiane ottennero nel 1924 la concessione per la gestione della linea fra Borgo S. Donnino (l'attuale Fidenza) e Salsomaggiore, una linea tramviaria extraurbana sulla quale vennero sperimentate e immesse in servizio regolare le automotrici leggere con motore a combustione interna uscite dalla matita e dall'officina di Laviosa, quelle che egli stesso aveva battezzato coi nomi, assai meno fantasiosi rispetto alla guidovia, di T1 (Tipo 1), T2 e T3 (Figg. 37 e 38). In nessuno dei due casi, si può dire, la società piacentina registrò un completo successo: la guidovia al Santuario della Guardia – sebbene attiva fino al 1967 – fu l'unica linea al mondo ad adottare quel particolare sistema di trazione, mentre la tramvia "Borgo-Salso", di cui le Auto Guidovie Italiane gestirono l'esercizio con discreti risultati (assolutamente allineati a quelli di molte altre tramvie italiane coeve) dovette comunque essere abbandonata e sostituita da un tronco delle Ferrovie dello Stato nel 1937, nell'ambito di una sempre più acuta crisi dei trasporti locali su rotaia che nemmeno le innovazioni di Laviosa poterono lenire. Quanto all'aspetto produttivo di per se stesso, le cose non andarono meglio. Dal luglio al novembre del 1931 Laviosa, dopo aver saggiato anche i canali della produzione propria, dove si dovette presto render conto di non avere a disposizione una struttura (tecnica, organizzativa, finanziaria) adatta alla produzione ferroviaria, tentò *in extremis* di vendere i propri progetti alla Fiat, contattando personalmente l'allora direttore generale della fabbrica torinese, Vittorio Valletta, che per altro era in un certo senso un suo collega in quanto consigliere di amministra-

deteneva ora il 30,5% del capitale sociale, mentre i Corazza ne detenevano il 25% (ASA, Libro dei Soci, vol. I, pp. 29-45.).

[187] ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale straordinaria 6 agosto 1923.

zione della SITA. In seguito alle diverse visite a Torino di Laviosa e a Piacenza dei tecnici e dirigenti della sezione Materiale Ferroviario della Fiat, tutto venne infine lasciato cadere, e la Fiat produsse sulla base di altri progetti la sua prima littorina, che uscì sul mercato l'anno successivo[188].

L'importanza che questa avventura intrapresa dalla società piacentina assume all'interno della storia dei trasporti in Italia, e nel caso specifico all'interno di questo studio, è principalmente legata al tentativo – che ovviamente non fu solo di Laviosa, ma di numerosi altri tecnici coevi, in Italia e all'estero[189] – di risolvere la principale contraddizione interna al sistema, l'ormai nota *lotta tra ferrovia e automobile*, fondendo i vantaggi dei due modi di trasporto che si trovavano allora in contrasto: la leggerezza dell'automobile e il suo motore venivano combinati alla guida vincolata e ai ridotti sforzi di trazione della ferrovia. Se, come sappiamo, la soluzione del problema – lontana ancora oggi dall'essere pienamente raggiunta – non venne da questa singola innovazione, pure la diffusione delle automotrici leggere con motore a combustione interna contribuì in parte a migliorare i risultati di esercizio delle società ferroviarie a partire dalla seconda metà degli anni Trenta, ma soprattutto l'avvento delle littorine costituì il simbolo più efficace dei nuovi equilibri che il secolo XX aveva introdotto nel sistema dei trasporti terrestri: le apparentemente ossimoriche *automobili ferroviarie* di cui aveva parlato Baldini nel 1906 – e che allora non avevano avuto alcun pratico seguito – erano finalmente entrate in servizio.

Tornando agli autoservizi, che nonostante tutto rimasero sempre il *core business* delle Auto Guidovie Italiane, sebbene in questo periodo non fossero al centro dell'attenzione dei lavori del consiglio d'amministrazione – tutto proiettato nella questione ferro-tramviaria –, non per questo vennero abbandonati o trascurati nella gestione.

---

188 "Dopo questa data [30 novembre 1931] – commentava Laviosa in un appunto manoscritto – la Fiat si è accinta a progettare le prime Littorine. L'Ing. Pennati evidentemente non desiderava più la mia collaborazione, preoccupato del proprio orgoglio nei confronti della Fiat, ed io altrettanto orgoglioso di aver risolto per primo il problema delle automotrici [?], ho abbandonato i rapporti" (APCS, appunto manoscritto su foglio bianco, non datato).

189 Si veda per esempio l'avventura dell'ingegner Gaetano Ciocca con la sua "strada guidata" (G. Ciocca, *La strada guidata*, Milano, Bompiani, 1939), o la coeva Michelina, automotrice leggera su pneumatici prodotta dalla Michelin dal 1931 (*I più recenti trionfali successi della Michelin. Dai nuovi "confort" per autocarri al treno ferroviario su pneumatici*, in "L'Auto industriale", a. XXI, n. 8, 1931), nonché il trattato U. Baldini e G. Scaramuzza, *Contributo alla soluzione di un problema ferroviario. Treni rapidi e leggeri*, Torino, Tip. F. Regaldo di C. Bigatti, 1923.

Fig. 37. Alberto Laviosa (il quarto da destra) con alcuni membri del consiglio d'amministrazione e con i suoi collaboratori in posa davanti all'automotrice T2, nel 1923.

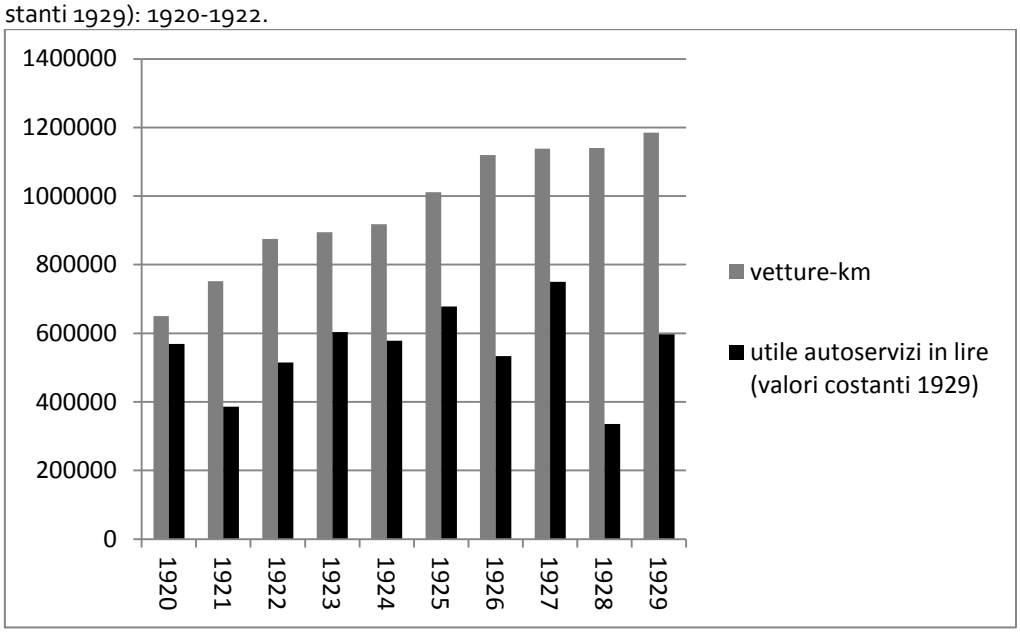
Fonte: ASA, materiale fotografico.

Fig. 38. L'automotrice T3 sul binario di prova dello stabilimento delle Auto Guidovie Italiane nel 1925.

Fonte: ASA, materiale fotografico.

Per quanto riguarda le percorrenze annuali in chilometri, comprendenti i servizi di linea e quelli di noleggio, l'ascesa, benché meno vistosa rispetto al periodo compreso tra il 1908 e il 1919, continuò senza sosta, mentre gli utili derivati dai soli servizi automobilistici segnarono un considerevole calo dal 1920 al 1921 (-32%), dovuto principalmente all'inflazione dei prezzi delle materie di consumo, per tornare a salire dal 1921 al 1922 (+33,3%), ricalcando peraltro l'andamento del ciclo economico nazionale – leggermente ritardato su quello internazionale – che, come abbiamo già sottolineato, registrò il suo momento più basso proprio tra la fine del 1921 e l'inizio del 1922[190] (Graf. 15).

Graf. 15. Autovie Guidovie Italiane. Percorrenze annuali in vetture-km e utili autoservizi (valori costanti 1929): 1920-1922.



Fonte: nostra elaborazione da ASA, Percorrenze annuali in chilometri, grafico, Piacenza, 1935[?]; ASA, Relazioni e bilanci, conto profitti e perdite, utili servizi, anni relativi.

In ogni caso la società, grazie ai proventi derivati da altre voci delle entrate come le vendite, gli affitti attivi e gli utili dell'officina, riuscì a chiudere i bilanci in attivo per tutto il triennio considerato (Tab. 34), distribuendo inoltre ai soci una buona (e forse eccessiva, benché in parte giustificata dalla forte svalutazione della moneta durante il triennio) percentuale degli utili su ogni azione, in ragione dell'7% per il 1920, dell'8,5% per il 1921 e del 10% per il 1922.

[190] G. Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp. 25-26.

Tab. 34. Auto Guidovie Italiane. Voci principali del conto profitti e perdite per gli anni 1920-1929.

anni	proventi e profitti	spese e perdite	utile	utili a valori costanti 1929	var %
1920	519.982,97	341.767,42	178.215,55	225.014,95	
1921	428.967,49	230.411,76	198.564,73	211.908,28	-5,8
1922	596.281,5	355.113,77	241.167,73	258.917,67	22,2
1923	668.642,46	434.357,38	234.267,08	252.985,02	-2,3
1924	810.287,71	470.815,57	336.172,54	350.695,19	38,6
1925	1.014.110,38	606.255,89	407.854,49	378.733,68	8,0
1926	1.028.103,38	643.667,66	384.435,72	330.922,27	-12,6
1927	1.153.167,14	750.117,35	403.049,79	379.511,68	14,7
1928	837.625,31	817.235,11	20.390,2	20.716,44	-94,5
1929	987.863,87	806.581,44	181.282,43	181.282,43	775,1

Fonte: ASA, Relazioni e bilanci, anni relativi.

Quanto invece agli acquisti di materiale rotabile, i 22 autobus ereditati dall'Impresa Laviosa nel mese di gennaio del 1920 al 31 dicembre dello stesso anno si erano quasi triplicati, arrivando a toccare quota 62, mentre nel 1921 aumentarono a 63 e nel 1922 a 67 (Tab. 35); nello stesso periodo, avendo avviato la citata produzione propria di rimorchi, questi passarono dalle 4 unità del 1920 alle 9 del 1922. La trasformazione in anonima con il conseguente aumento di risorse disponibili, accresciute dal prestito cambiario effettuato da alcuni azionisti, aveva evidentemente consentito a Laviosa di ampliare significativamente – dal punto di vista quantitativo e qualitativo – l'offerta dei propri servizi.

Tab. 35. Composizione parco rotabile per marca: 1921, 1922, 1923.

anni	autobus (n.)	marca					
		De Vecchi	Itala	Spa	Fiat	Lancia	Zust
1920	62	1	23	3	33	2	
1921	63	1	25	12	23	1	1
1922	67	1	32	12	19	2	1

Fonte: ASA, Inventari, Materiale rotabile al 31 dicembre, anni relativi.

Il parco rotabile in dotazione alle Auto Guidovie Italiane era in questi anni composto unicamente di marche italiane, e principalmente di autobus della Itala e della Fiat. Se però nel 1920 i Fiat costituivano il 53,2% del totale e nel 1922 il 28,4%, gli *chassis* della Itala subirono un andamento opposto, passando rispettivamente dal 37,1 al 47,8%. Il calo di peso relativo dei veicoli della Fiat nella composizione del parco rotabile della società proseguì fin oltre la metà degli anni Trenta, confermando una predilezione di Laviosa non tanto o non solo per la Itala (i cui veicoli iniziarono a calare a partire dal 1928), quanto per diverse altre case di produzione, italiane o estere, che non fossero Fiat, mar-

chio che egli riteneva, a parità di prezzo, qualitativamente "di gran lunga inferiore" a molti altri[191].

Dal 1923 a tutto il 1925 l'andamento fu quello di una crescita graduale e continua sotto ogni profilo. Tolte due delle linee lombarde della società, la Crema-Bergamo e la Treviglio-Urgnano, che vennero cedute nel 1923 a una società appena costituita, una "accomandita semplice fra i signori Ing. Lunardi e Ghisalberti" – denominata Autovie Prealpine – nella quale le Auto Guidovie Italiane parteciparono con una quota di 50.000 lire[192], per il resto del triennio, per quanto riguarda il totale delle linee gestite dalla società si registrarono alcuni incrementi non irrilevanti. Nel 1923 avvenne l'assunzione dell'importante linea Bettola-Morfasso[193], situata tra la Val Nure e la Val d'Arda e che costituiva uno dei pochi possibili collegamenti intervallivi dell'area. Come appare chiaramente dalla Fig. 39, questo piccolo tratto chiudeva un circuito ad anello che, partendo da Piacenza con la tramvia per Bettola, permetteva di passare da questa località a Morfasso usufruendo dei servizi automobilistici, per risalire sempre in autobus verso il capoluogo fino a Carpaneto, da cui ripartiva un'altra tramvia diretta a Piacenza. Oltre a porre in evidenza la logica plurimodale che aveva informato la conformazione della rete di comunicazioni locali della provincia, la Fig. 39 mostra come le linee tramviarie, coerentemente con il declino cui era ormai soggetto tutto il settore a livello nazionale, avessero già cominciato a lasciare progressivamente campo libero ai servizi automobilistici: sui percorsi delle linee tramviarie dismesse, infatti, erano state attivate delle nuove autolinee. Oltre alla Bettola-Morfasso, nel 1924 Laviosa ottenne il passaggio della concessione dalla SIFT, che le aveva gestite per un breve periodo, di un consistente gruppo di autolinee: Piacenza-Fiorenzuola, Travo-Bobbiano, Rivergaro-Montechiaro, Lugagnano-Cristo e Grazzano-Rivergaro[194].

---

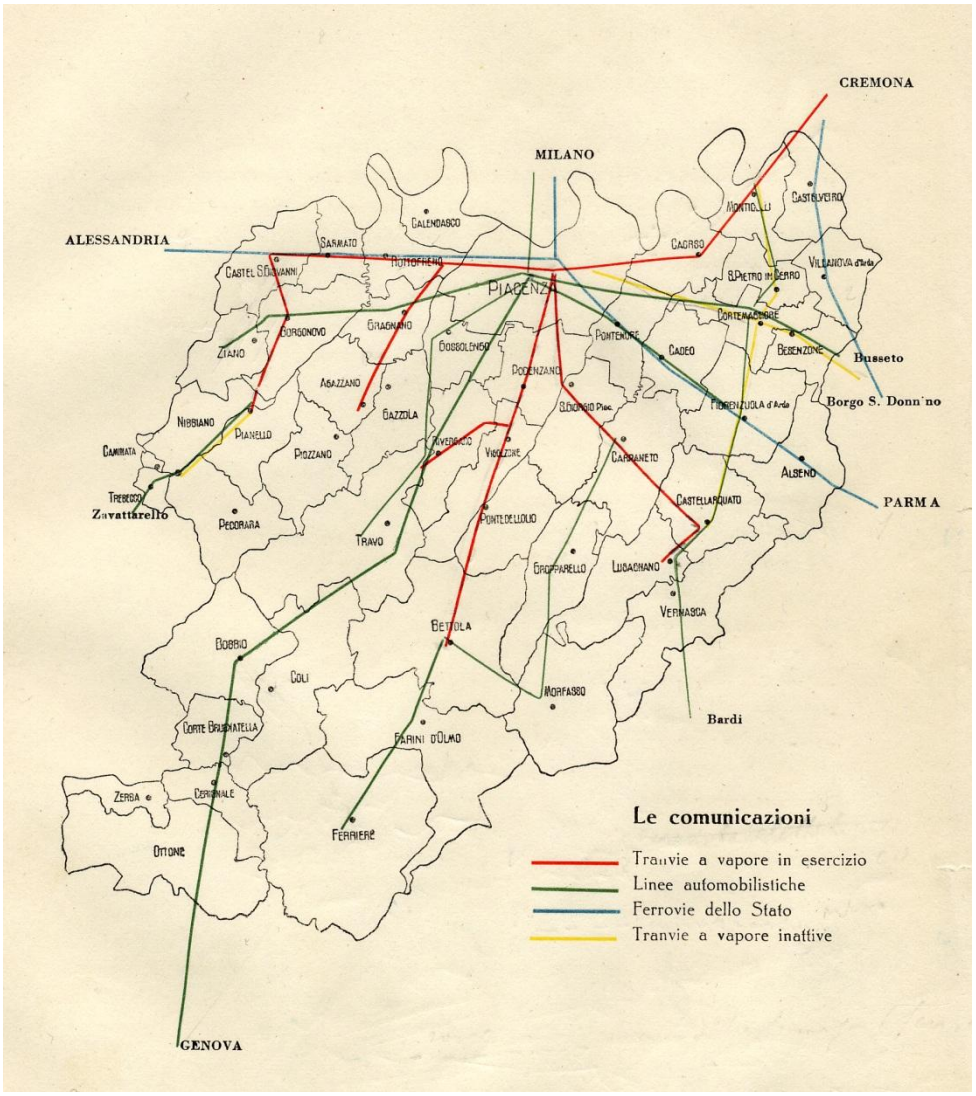
191 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea dell'11 marzo 1930.

192 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 17 febbraio 1925. Dai documenti reperiti non è possibile stabilire con precisione quali e quante società di autoservizi vennero partecipate dalle Auto Guidovie Italiane nel corso della loro storia, né se la quota di partecipazione nelle Autovie Prealpine ne consentisse il controllo.

193 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 5 novembre 1923.

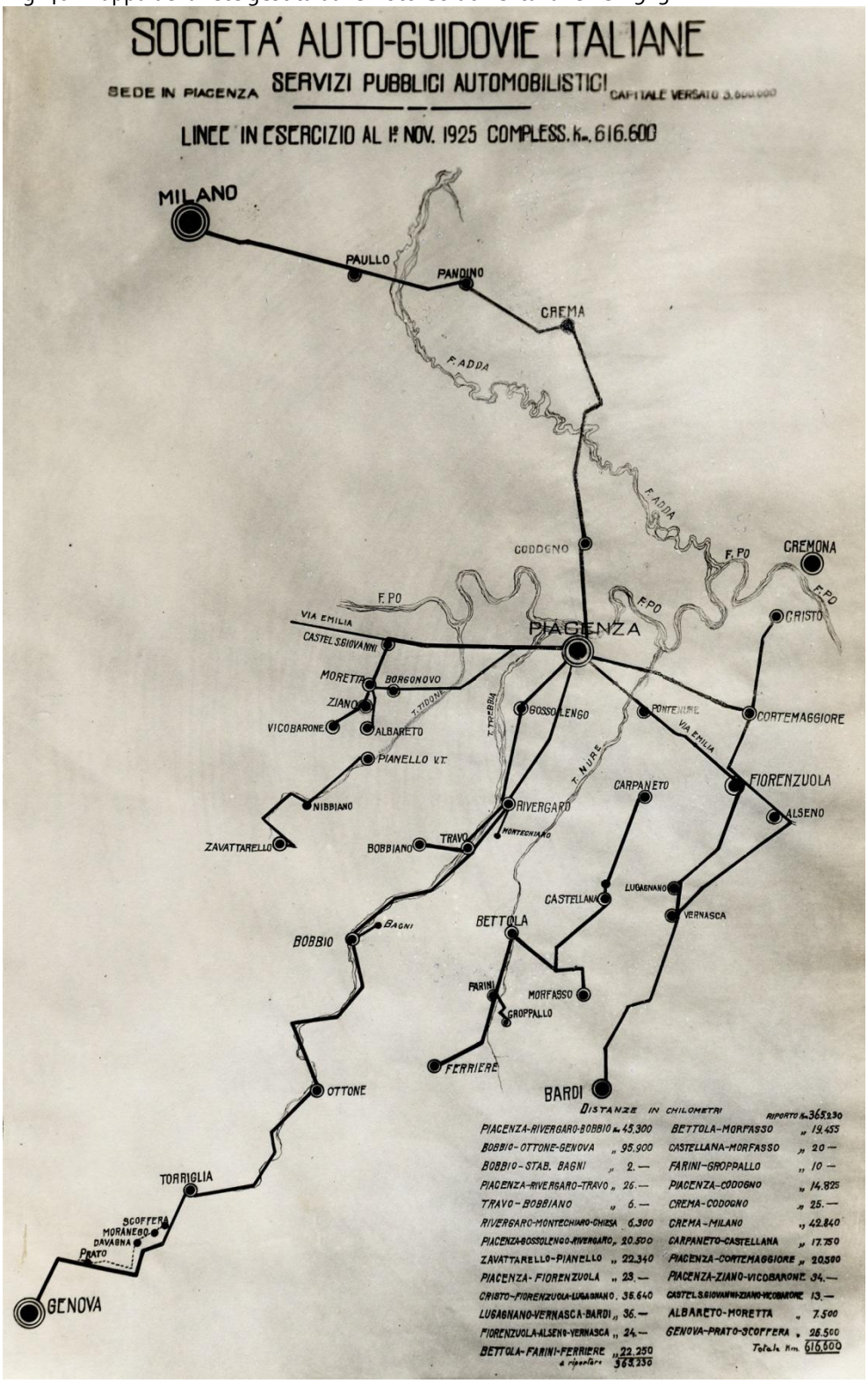
194 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 2 settembre 1924, pp. 80-81.

Fig. 39. La rete dei servizi di trasporto pubblico nella provincia di Piacenza (1925).



Fonte: Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Produzione e commercio nella Provincia di Piacenza*, cit., p. 212.

Fig. 40. Mappa della rete gestita dalle Auto Guidovie Italiane nel 1925.



Fonte: ASA, Pianta topografica delle linee, 1925.

La conformazione della rete di comunicazioni della società, che nel 1925 aveva raggiunto un'estensione di circa 615 km per un totale di 25 linee, assunse dunque in questi anni la sua struttura definitiva (Fig. 40) che, sebbene fosse in qualche modo già prefigurata alla vigilia della prima guerra mondiale, dalla metà degli anni Venti fino all'uscita delle Auto Guidovie Italiane dai confini della provincia di Piacenza – avvenuta gradualmente durante gli anni Settanta del Novecento – si mantenne caratterizzata dallo stesso profilo di base: a partire da una fitta rete che dalla pianura piacentina si inoltrava lungo le valli dell'Appennino, si diramavano verso nord e verso sud-ovest due direttrici di lungo percorso rispettivamente verso Crema, Milano e Bergamo da un lato e verso Genova dall'altro, poli industriali attorno ai quali si sviluppava progressivamente un sempre più consistente movimento di merci e di viaggiatori. Contestualmente all'aumento del numero delle linee si ebbe non solo una parallela crescita delle percorrenze annuali, ma anche del numero degli utenti serviti, testimoniato indirettamente dall'andamento degli utili relativi agli autoservizi (Graf. 13). La camera di commercio di Piacenza, basandosi solo su 19 linee e non sulle 25 realmente esercite dalla società, aveva calcolato i viaggiatori trasportati nel 1925 in più di 300.000[195]. Se nel triennio precedente (1920-1922) si era verificato un consistente incremento delle percorrenze annuali, nella misura del 34,6%, accompagnato però da una flessione del 9,5% sugli utili (Graf. 13), dal 1923 al 1925, anno in cui il numero delle vetture-km sorpassò per la prima volta la soglia del milione, l'incremento fu rispettivamente del 13% e del 12,5% circa. Questa tendenza positiva, che testimonia evidentemente un incremento parallelo dell'offerta e della domanda soddisfatta, pareva ancora, come nel triennio precedente, ricalcare il ciclo economico nazionale il quale, dopo i mesi a cavallo tra il 1921 e il 1922, aveva conosciuto una fase di continua espansione fino al 1926, quando tra marzo e giugno ebbe inizio una nuova fase recessiva, aggravata poco dopo dalla politica deflazionistica di Giuseppe Volpi[196]. Il legame delle prestazioni dell'impresa con le condizioni dell'economia nazionale venne peraltro sottolineato anche dallo stesso consiglio d'amministrazione delle Auto Guidovie Italiane che nell'aprile del 1924, attribuendo i progressi economici all'opera del governo fascista[197], così si esprimeva in proposito:

---

[195] Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Produzione e commercio nella Provincia di Piacenza*, cit., p. 211.
[196] G. Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp. 25-28.
[197] Secondo Toniolo, tuttavia, "il miglioramento della congiuntura avvenne in Italia con alcuni mesi di ritardo rispetto a Francia e Inghilterra, ma molto prima della formazione del governo Mussolini al

> L'attività della Società ha potuto svolgersi in modo più tranquillo e continuo, in relazione alle migliorate condizioni del Paese, avviato rapidamente alla normalità dal fermo indirizzo del governo che ora ne regge le sorti. Il nostro lavoro [...] ha segnalato il graduale miglioramento avvenuto nelle condizioni economiche generali, indicatoci da un concorso di pubblico più regolare e da un traffico più intenso[198].

La relazione della camera di commercio di Piacenza, dal canto suo, spiegava in questi termini la fortuna dei trasporti automobilistici nell'area di sua competenza:

> L'urbanesimo, la maggior conoscenza da parte delle popolazioni montane delle comodità dei principali centri, l'accentramento degli uffici nei capoluoghi hanno fatto sì che il movimento dalla campagna verso la città si intensificasse, hanno fatto sorgere il bisogno dei celeri sistemi di comunicazione. Queste ragioni furono quelle che indussero anche nella nostra provincia la Società Autoguidovie Italiane a istituire dei servizi automobilistici provinciali, su alcuni dei quali è andato in questi anni rapidamente aumentando il numero dei viaggiatori[199].

Tra queste righe è contenuta un'ipotesi che, sebbene non verificabile attraverso dati più ampi e dettagliati, appare comunque verosimile, e cioè che il fenomeno definito dai relatori come urbanesimo – in una fase intermedia di transizione – avesse determinato un pendolarismo del ceto medio dalla campagna verso la città e viceversa. Non è infatti da escludere l'eventualità che dai paesi più vicini a Piacenza – ma lo stesso discorso è valido per ogni città e per il suo circondario rurale – un ceto impiegatizio si recasse giornalmente a lavorare nel capoluogo per fare ritorno a casa la sera; allo stesso modo è probabile che chi aveva lasciato il proprio paese per trasferirsi definitivamente in città tornasse più o meno regolarmente durante i giorni festivi nella casa natale, sulle colline e sulle montagne dell'Appennino, servendosi dei servizi automobilistici. Oltre a questo tipo di movimento pendolare, durante la prima metà degli anni Venti le autolinee extraurbane cominciarono a servire con maggior regolarità un traffico di tipo turistico che, come ve-

---

quale, dunque, non può esser dato alcun credito per una ripresa che, seppure lentamente, era da tempo in atto nel nostro paese come nel resto d'Europa". Le affermazioni del consiglio d'amministrazione delle Auto Guidovie Italiane confermano, peraltro, che "l'opinione pubblica recepì il fenomeno con notevole ritardo, e il nuovo regime poté trarre vantaggi propagandistici da eventi che esso certamente non aveva controllato" (G. Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., p. 26).

[198] ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 10 aprile 1924.

[199] Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Produzione e commercio nella Provincia di Piacenza*, cit., p. 210.

dremo, durante questa fase espansiva dell'economia nazionale aveva cominciato a diffondersi all'interno di strati più ampi della popolazione. Nel caso specifico della provincia di Piacenza, per esempio, benché il movimento turistico rimanesse "contenuto in cifre piuttosto modeste"[200], annotavano i relatori camerali per il biennio 1924-1925, "non possiamo però dimenticare che le zone del nostro Appennino sono già largamente note ai milanesi ed ai cremonesi, che le scelgono quale meta di villeggiatura e che la stazione termale di Bobbio [servita peraltro da un autolinea delle Auto Guidovie Italiane] va prendendo continuo sviluppo"[201].

Tab. 36. Auto Guidovie Italiane. Tariffe di alcune linee espresse in lire a valori costanti 1924: comparazione tra 1914 e 1924.

linea	km	anni	tariffa in lire (valori costanti 1924)	lire/km (valori costanti 1924)	var %
Piacenza-Codogno-Crema	39,8	1914	13,64	0,34	
		1924	11,15	0,28	-17,65
Piacenza-Bobbio	45,3	1914	19,19	0,42	
		1924	13,60	0,30	-28,57
Bobbio-Genova	95,9	1914	37,95	0,40	
		1924	31,10	0,32	-20,00

Fonti: nostra elaborazione da L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino*, Milano, TCI, 1914, p. 620; L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Liguria, Toscana a nord dell'Arno, Emilia*, Milano, TCI, 1924, pp. 14, 25.

Indipendentemente dai motivi che spingevano in questo periodo la popolazione a usufruire dei servizi automobilistici, il fatto che nel corso dell'ultimo decennio il grado di accessibilità di questi ultimi si fosse significativamente accresciuto è testimoniato sia dal già citato incremento del numero di utenti che a essi si rivolgevano per spostamenti di carattere saltuario o regolare sia, il che è ancora più significativo, dal drastico calo relativo delle tariffe chilometriche le quali, come si evince dalla Tab. 36, dal 1914 al 1924 sulle tre linee che è stato possibile comparare si abbassarono da un massimo del 28,5% a un minimo del 17,5% circa. Le tariffe delle Autoguidovie italiane, per questo arco temporale, sono le più complete di cui disponiamo, ma è bene sottolineare ancora una volta che le differenze tariffarie fra le varie imprese su tutto il territorio nazionale erano comunque minime, e che quindi questi andamenti si possono generalizzare senza incorrere in apprezzabili margini di errore. Secondo le stime della camera di commercio locale, se nel

[200] Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Produzione e commercio nella Provincia di Piacenza*, cit., p. 212.
[201] *Ibidem*.

1914 sulla Piacenza-Bobbio erano stati trasportati circa 21.600 viaggiatori, questi passarono nel 1925 a 33.700, mentre sulla Lugagnano-Bardi, una linea senza dubbio di gran lunga meno trafficata di quelle della Val Trebbia, l'incremento fu sensibilmente inferiore, passando rispettivamente da 13.200 a 13.700 viaggiatori circa[202]. Sempre sulla questione tariffaria occorre considerare come i prezzi dei biglietti, seguendo un principio consolidato anche nella formazione delle tariffe ferroviarie, quello della cosiddetta degressività[203], tendessero a decrescere in modo direttamente proporzionale alla distanza del percorso (Tab. 37). Se per una corsa in pianura di 8 km come la Piacenza-Gossolengo la tariffa era di 0,25 centesimi al chilometro, la stessa si riduceva a 0,21 per una corsa sulla Piacenza-Ziano, che si svolgeva sempre in pianura e su strade a fondo buono, ma che misurava 29 km. Allo stesso modo la corsa da Lugagnano a Vernasca, che percorreva 5 km su strade di montagna, arrivava a costare al viaggiatore addirittura 0,60 lire al chilometro, mentre quella da Bettola a Morfasso – anch'essa su strade tortuose in una zona montana e caratterizzate inoltre da un fondo pessimo[204] – costava soltanto 0,36 lire al km. Rimaneva invece ovviamente inalterata la differenza fra le tariffe delle linee di montagna e quelle delle linee di pianura, naturalmente meno elevate queste ultime a causa dei minori costi di esercizio e di manutenzione dei mezzi.

Vale la pena di sottolineare come la crisi che aveva cominciato a manifestarsi in modo via via più incisivo nel sistema tramviario extraurbano nel corso degli anni Venti venne senz'altro approfondita dalla competitività che i servizi automobilistici cominciavano a mostrare non solo dal punto di vista della flessibilità di gestione[205], ma anche su base tariffaria. Se un biglietto di seconda classe per andare da Piacenza a Grazzano su un percorso di 24 km con la tramvia della SIFT costava 0,19 lire al km[206], quello per andare da Piacenza a Ziano (29 km) con un autobus delle Auto Guidovie Italiane costava poco di più, cioè 0,21 lire al km (Tab. 37). Sulla rete tramviaria extraurbana gestita dalla SIFT,

---

202 *Ibidem*, p. 207.

203 Il principio della degressività consiste fondamentalmente nel calo del prezzo unitario all'aumentare della distanza, seguendo quindi il corrispondente andamento del costo unitario.

204 La "pessima condizione della strada Morfasso-Bettola" era stata già denunciata da Laviosa nel 1920 durante una seduta del consiglio d'amministrazione (ASA, non ordinato, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea del 20 settembre 1920).

205 La facilità con cui un direttore di esercizio poteva adattare il servizio alle esigenze dell'utenza, per esempio aggiungendo corse straordinarie (le cosiddette *bis*) per trasporti eccezionali, ovviamente era assai maggiore nei servizi automobilistici che in quelli ferro-tramviari, vincolati spesso a un unico binario sul quale organizzare il traffico.

206 L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Liguria, Toscana a nord dell'Arno, Emilia*, Milano, TCI, 1924, p. 24.

infatti, si registrò nel corso di poco più di un decennio una lieve ma significativa flessione nella quantità di biglietti complessivamente emessi in un anno, passati dai 992.426 del 1914 ai 934.034 del 1925[207]. Ciò che tuttavia colpisce, tornando ai servizi automobilistici, nel confronto delle prestazioni del 1924 con quelle antecedenti alla prima guerra mondiale è che nessuna differenza e nessun miglioramento erano riscontrabili in relazione alla velocità commerciale. A titolo d'esempio si consideri che i tempi di percorrenza da Piacenza a Bobbio e da Bobbio a Genova, rispettivamente di 2 e di 7 ore (Tab. 37), erano esattamente gli stessi del 1914 (Tab. 15).

Tab. 37. Tempi di percorrenza, velocità commerciale, numero di corse e tariffe di alcune autolinee delle Auto Guidovie Italiane nel 1924.

linea	km	durata (h)	velocità comm. (km/h)	coppie corse giornaliere (n)	tariffa (lire)	lire/km
Piacenza-Cortemaggiore	20,5	1 25'	14,5	1	5,10	0,25
Piacenza-Codogno-Crema	39,8	2 0'	19,9	3	11,15	0,28
Piacenza-Rivergaro-Travo	26	1 0'	26	1/2	7,70	0,30
Piacenza-Rivergaro	18	0 45'	24	6/7	5,40	0,30
Piacenza-Soarza	32	1 30'	21,3	1	7,30	0,23
Piacenza-Gossolengo	8	0 25'	19,2	2	2,00	0,25
Piaenza-Ziano	29	1 35'	18,3	2	6,20	0,21
Piacenza-Genova	140	8 15'	17	1	47,20	0,34
Piacenza-Bobbio	45,3	2 0'	22,7	3	13,60	0,30
Bobbio-Genova	95,9	7 0'	13,7	2	31,10	0,32
Bobbio-Stab. Bagni	2,5			5 (solo estivo)	1,00	0,40
Torriglia-Genova	31	2 0'	15,5	3	12,45	0,40
Torriglia-Bobbio	59	4 0'	14,8	1/3	21,15	0,36
Bettola-Morfasso	19	1 45'	10,9	2	6,80	0,36
Bettola-Ferriere	22	1 20'	16,5	2	7,70	0,35
Castellana-Morfasso	20	1 30'	13,3	1	6,00	0,30
Carpaneto-Castellana	18	1 10'	15,4	2	5,35	0,30
Lugagnano-Vernasca	5	0 20'	15	2	3,00	0,60
Fiorenzuola-Bardi	56			2	19,60	0,35

Fonte: nostra elaborazione da L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Liguria, Toscana a nord dell'Arno, Emilia*, Milano, TCI, 1924, pp. 8-40.

La velocità commerciale può variare, a parità di numero di fermate e di tempi di sosta, in base sia alle caratteristiche della strada (tortuosità, pendenza, condizioni del manto e così via) sia a quelle delle prestazioni degli automezzi (se montano pneumatici al posto delle

[207] Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Produzione e commercio nella Provincia di Piacenza*, cit., p. 208. La somma dei biglietti emessi comprende quelli di sola andata, quelli di andata e ritorno e quelli di abbonamento.

gomme piene e se hanno motori più potenti, gli autobus sono ovviamente più veloci) sia, infine, alle condizioni del traffico. Dando per scontato che queste ultime – in un periodo in cui nella provincia di Piacenza circolava un automobile ogni 630 abitanti circa e un autocarro ogni 1.485 abitanti[208] – non fossero mutate tanto da intralciare significativamente il movimento degli autobus, è dunque probabile che sia le strade sia il materiale rotabile non avessero subito miglioramenti decisivi, tali da potere influire positivamente sui tempi di percorrenza dei servizi delle Auto Gudiovie Italiane. Per quanto riguarda la rete di autolinee, l'unica novità dell'ultimo periodo considerato fu l'acquisizione della concessione per la Torriglia-Busalla, situata in Val Bisagno e assunta nel 1926 con una concessione provvisoria in attesa che si potessero valutare gli eventuali effetti di sottrazione del traffico passeggeri che avrebbe potuto determinare la costruzione della ferrovia elettrica Genova-Caselle[209].

Un'attenzione particolare venne invece posta alla ottimizzazione dei servizi, riducendo le corse a vuoto e quindi i chilometri percorsi senza profitto: nel primo semestre del 1926, a un risparmio nelle percorrenze di circa 59.000 vetture-km corrispose una diminuzione dei prodotti di sole 13.500 lire, mentre si ebbe contestualmente un risparmio nelle spese per ogni chilometro percorso di 0,27 lire[210]; rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, la direzione riuscì di conseguenza a realizzare un utile di 150.000 lire superiore[211]. Da queste cifre tuttavia rimanevano escluse le percorrenze e i prodotti dei servizi di noleggio, che pure erano gli unici introiti che, insieme ai sussidi ministeriali e a quelli elargiti dagli enti pubblici, consentivano alla società di chiudere ogni anno i propri bilanci in attivo. Sebbene i noleggi di autobus a scopo di svago, come le gite turistiche delle parrocchie o delle associazioni di lavoratori inquadrate nell'Opera Nazionale Dopolavoro (Figg. 41 e 42), fossero circa gli stessi dell'anno precedente, la società perse nel 1926 la concessione per il trasporto dei cosiddetti "mondariso"[212] – affare di un certo peso – che venne effettuato con camion e rimorchi di altre ditte[213].

---

208 Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Produzione e commercio nella Provincia di Piacenza*, cit., p. 212.

209 ASA, Minute Consiglio d'Amministrazione, Cartella 4, fogli 1-6, Relazione adunanza del 21 ottobre 1926, manoscritto.

210 Se nel 1925 la spesa media chilometrica era stata di 3,57 lire, nel 1926 essa scese a 3,30 lire.

211 ASA, Minute Consiglio d'Amministrazione, Cartella 4, fogli 1-6, Relazione adunanza del 21 ottobre 1926, manoscritto.

212 L'emigrazione stagionale per la monda del riso dalla provincia di Piacenza verso le risaie lombarde e piemontesi generava allora un flusso piuttosto consistente. Nel 1924 e nel 1925 il numero di mondine (il femminile è generalmente usato per via della netta preponderanza di donne, ma la percentuale di uomini, per quanto piccola, non era del tutto irrisoria: nel 1927, per esempio, nella provincia di

Fig. 41. Gita degli aderenti alla Società Operaia Piacentina nel luglio del 1926, effettuata con i servizi di noleggio delle Auto Guidovie Italiane.

Fonte: ASA, materiale fotografico.

Nonostante l'aumentata efficienza, tuttavia, a fine anno si registrò una flessione non irrilevante nell'utile dei servizi automobilistici (Graf. 13), dovuta probabilmente sia all'appena citato calo complessivo dei noleggi sia all'aumento dei prezzi degli elementi principali di consumo, in special modo, a parere del consiglio d'amministrazione, di quello delle gomme[214].

Piacenza i mondariso di sesso maschile erano circa il 22%) fu, rispettivamente, di 7.000 e di 13.000, mentre nel 1927 fu di 10.200 circa. Le zone verso cui tale flusso migratorio era principalmente diretto erano il milanese, il pavese, il novarese, il vercellese e il mortarese, mentre per quanto riguarda le zone di provenienza, se in qualche misura tutti i comuni della provincia di Piacenza partecipavano a tale fenomeno, quelli che davano il contributo maggiore in termini assoluti erano i comuni montani, con in testa Bobbio (Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Produzione e commercio nella Provincia di Piacenza*, cit., pp. 21-23 e Consiglio Provinciale dell'Economia di Piacenza, *Quadri statistici della produzione piacentina negli anni 1926-1927*, Piacenza, Stabilimento tipografico piacentino, 1929, p. 197).

213 ASA, Minute Consiglio d'Amministrazione, Cartella 4, fogli 1-6, Relazione adunanza del 21 ottobre 1926, manoscritto.

214 ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 7 aprile 1927. Si consideri che i costi sostenuti per la sostituzione delle gomme degli autobus costituivano in questo periodo la seconda voce di spesa relativa ai consumi. Nei primi otto mesi del 1927, per esempio, la composizione dei consumi era stata la seguente: 66% per il carburante, 17% per le gomme, 14% per i lubrificanti e 3% per la manutenzione (ASA, Minute Consiglio d'Amministrazione, Cartella 3, fogli 8-9, manoscritto).

Fig. 42. Un servizio di noleggio delle Auto Guidovie Italiane per la sezione locale del PNF, 1926.

Fonte: ASA, materiale fotografico.

Il 1927 invece a livello strettamente contabile fu un anno particolarmente florido. Già alla fine del primo semestre si erano registrati prodotti superiori allo stesso periodo dell'anno precedente, accompagnati da una spesa complessivamente inferiore, tanto da determinare un avanzo – ovviamente provvisorio – maggiore di 235.000 lire rispetto all'esercizio 1926[215]. Da gennaio a giugno del 1927, su un totale di circa 524.000 vetture-km, i prodotti lordi derivati dai servizi automobilistici furono di 1.830.239 lire in totale, comprendendo in tale cifra non solo gli introiti derivati dal traffico passeggeri, ma anche quelli relativi al trasporto di collettame, di pacchi agricoli e di bagagli, oltre ai contributi di varia natura. Disaggregando le varie voci che componevano i prodotti degli autoservizi in questo primo semestre del 1927 (Tab. 38), risulta chiaro come la gran parte delle entrate, poco meno del 90% del totale, fosse dovuta al solo movimento viaggiatori delle autolinee, mentre alla voce trasporti vari – che con ogni probabilità corrisponde ai noleggi – si doveva il 6,7% delle entrate. Se dunque a queste due voci aggiungiamo il trasporto bagagli, che naturalmente viaggiavano insieme ai passeggeri, risulta che il 96,9% dei guadagni si doveva al solo traffico passeggeri su servizi di linea e di noleggio. Ben

[215] ASA, Minute Consiglio d'Amministrazione, Cartella 2, fogli 6-7, manoscritto.

poco, almeno in questo primo semestre, venne invece incassato dalla società per i contributi relativi alle linee sussidiate dallo stato e dagli enti pubblici, che sommati arrivarono allo 0,4%[216], mentre l'1,5% degli introiti, una percentuale non irrisoria malgrado le apparenze, si dovette al trasporto merci, dove con tale voce Laviosa intendeva ciò che viene comunemente definito collettame: oltre ai cosiddetti pacchi agricoli, allora sulle autolinee viaggiavano numerosi tipi di merci – indispensabili alla vita, e alla vitalità, dei paesi di campagna – come i giornali per le edicole, i pezzi di ricambio per le officine meccaniche, i farmaci per le farmacie, il pane per quei paesi che non disponevano di un forno proprio, piccoli animali da cortile destinati ai (o provenienti dai) mercati locali.

Tab. 38. Auto Guidovie Italiane. Voci d'entrata dei prodotti degli autoservizi per il primo semestre (gennaio-giugno) 1927.

voci d'entrata	prodotti (lire)	%
passeggeri	1.635.408	89,4
trasporti vari	123.162	6,7
bagagli	15.776	0,9
pacchi agricoli	3.839	0,2
contributi LL.PP.	5.592	0,3
contributi RR.PP.	16.239	0,9
contributi vari	2.210	0,1
merci	28.013	1,5
tot	1.830.239	

Fonte: nostra elaborazione da ASA, Minute Consiglio d'Amministrazione, Cartella 2, foglio 9, Prodotti e percorrenze effettuate nel I semestre 1927, manoscritto.

Se il quadro appena tratteggiato viene osservato esclusivamente dal punto di vista degli obiettivi di profitto dell'impresa, è evidente che il trasporto di pacchi agricoli e quello di collettame, con il loro magro contributo sul totale dei guadagni, certamente avrebbero potuto essere trascurati senza che l'utile dei servizi subisse variazioni significative. Questa interpretazione però, per un'impresa di trasporto pubblico, deve essere corretta dall'analisi dei benefici economici e sociali che un servizio pur scarsamente remunerativo per l'esercente – che non a caso percepiva sussidi pubblici per mantenerlo attivo – arre-

216 Occorre comunque sottolineare che le cifre dei contributi qui esposte si riferivano esclusivamente a quelli realmente incassati, e non a quelli dovuti in totale alla società, certamente di molto superiori. Si consideri, per esempio, che i soli contributi statali che le Auto Guidovie Italiane avrebbero dovuto percepire per tutto il 1927 corrispondevano, secondo le statistiche ministeriali, a circa il 24% dei prodotti totali delle autolinee regolari (Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit.). Nel corso degli anni Trenta, come vedremo, il peso relativo dei contributi statali fu destinato a ridursi consistentemente.

cava alla popolazione dispersa nelle campagne e, nel caso delle Auto Guidovie Italiane, nelle valli e sulle montagne dell'Appennino piacentino[217]. Nella relazione della camera di commercio di Piacenza relativa al 1928 si leggeva:

> La necessità di allacciare sempre più intimamente i Comuni al capoluogo, i vari centri provinciali fra di loro, le frazioni al Comune da cui dipendono onde intensificare gli scambi commerciali ed allo scopo di togliere la nostra montagna e la nostra campagna da quella sensazione di isolamento che molte volte sospinge le popolazioni ad abbandonare i loro paesi per recarsi in altri all'estero o nei centri maggiori, è intimamente collegata a quella lotta contro 1'urbanesimo voluta dal Capo del Governo ed energicamente condotta in questi ultimi anni[218]: la strada [e implicitamente il servizio pubblico automobilistico] costituisce indubbiamente un mezzo ottimo per far sì che le nostre popolazioni montane si affezionino alle loro terre[219].

Sono proprio questi effetti – che potremmo chiamare, con Gaetano Serino, benefici indiretti[220] dell'infrastruttura e dei servizi – che fanno sì che i trasporti possano esercitare, secondo l'efficace distinzione riportata da Spaggiari, una *funzione attiva*, di sollecitazione e di spinta allo sviluppo economico e sociale, oltre alla normale *funzione passiva*, di riduzio-

---

[217] Giuseppe Fontanella a questo proposito ha osservato: "Un investimento pubblico non può essere prescelto sulla base di uno schema che tenga conto unicamente del saggio di rendimento per unità di capitale e di tempo (*internal rate of return*). Non è detto che la più elevata remunerazione debba favorire lo sviluppo economico più di quanto non vi contribuiscano elementi di ordine sociale, politico, ecc." (G. Fontanella, *Aspetti e problemi dei trasporti terrestri*, Cedam, Padova, 1968, p. 421, cit. in P.L. Spaggiari, *Storia, economia e politica dei trasporti*, cit., pp. 118-119).

[218] Sui provvedimenti di polizia attraverso i quali il governo fascista tentò, peraltro con scarsi risultati, di impedire o di frenare la spinta all'abbandono dei campi si veda, a titolo d'esempio, V. Zamagni, *Dalla periferia al centro*…, cit., pp. 398-401, nonché il fondamentale A. Treves, *Le migrazioni interne nell'Italia fascista*, Torino, Einaudi, 1976.

[219] Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Piacenza, *Attività economica della provincia di Piacenza nell'anno 1928*, cit., p. 41. L'idea che la costruzione e la manutenzione delle strade, congiunte a una capillare rete di trasporto pubblico, servissero a frenare l'abbandono delle campagne e delle montagne era allora piuttosto diffusa. Tuttavia è interessante notare come in realtà, benché senza dubbio sul breve periodo queste infrastrutture contribuissero a una significativa crescita dei principali indici della qualità della vita delle popolazioni montane, esse non solo non furono sufficienti a impedire che la popolazione rurale emigrasse verso le città, ma costituirono in un certo senso uno degli elementi determinanti di tale fenomeno: nel secondo dopoguerra furono gli stessi autobus che portavano giornalmente gli studenti a scuola, per esempio, a favorire quell'innalzamento del livello di istruzione che in ultima analisi fu una delle cause dello spopolamento delle campagne italiane.

[220] I *benefici indiretti* per Serino – che analizza la questione da un punto di vista prettamente economico – sono sostanzialmente "i contributi della conseguita facilità ed economia del trasporto allo sviluppo della produzione in termini di occupazione e di reddito" (G. Serino, *Introduzione all'economia dei trasporti*, Loffredo Editore, Napoli, 1961, p. 328).

ne dei costi e dei tempi del trasferimento di uomini e di merci e dunque anche dei cosiddetti costi di transazione[221].

Quanto alla chiusura dell'esercizio 1927, durante l'assemblea dei soci il consiglio d'amministrazione poté presentare con soddisfazione l'utile più elevato che la società avesse mai conseguito dalla sua fondazione (Tab. 34), nonché, ma questo allora non lo si poteva immaginare, il più alto dei successivi trent'anni circa[222]. Una situazione siffatta sembrava dunque avallare le ottimistiche previsioni dell'amministratore delegato, che prospettava un futuro roseo di continua espansione degli affari della società tanto nel campo ferrotranviario quanto in quello automobilistico, e allo stesso tempo consentì ancora una volta di deliberare una buona distribuzione degli utili fra i soci (nella misura dell'8% per ogni azione sia per il 1926 sia per il 1927), ma una crisi di proporzioni allarmanti era alle porte.

[221] P.L. Spaggiari, *Storia, economia e politica dei trasporti*, cit., pp. 118-121.

[222] Deflazionando gli utili a valori costanti 1938, risulta che il primo esercizio a superare l'utile del 1927, di 370.886,42 lire, fu quello del 1959 con 375.000 lire (ASA, Relazioni e bilanci, 1920-1975).

Il "Monopolio dei Servizi SITA".

La Società Italiana Trasporti Automobilistici, nel 1918, era un'impresa che gestiva una rete di autolinee extraurbane composta da sei linee sparse lungo la penisola, dal Piemonte fino alla Lucania, con un capitale sociale di 500.000 lire e un parco rotabile che contava una trentina di omnibus automobili che percorrevano annualmente intorno ai 500.000 km. Un'azienda già di cospicue dimensioni per la media del settore, che aveva probabilmente già iniziato a partecipare al capitale e alla gestione di altre società analoghe in altre zone in Italia, ma che era obiettivamente ancora una piccola impresa che lottava per rimanere a galla nelle numerose difficoltà indotte dallo stato di guerra. Nel marzo del 1920, durante l'assemblea generale, il consiglio di amministrazione riassumeva così ai soci la situazione del gruppo che sotto il nome della SITA esercitava i pubblici servizi automobilistici in Italia, e si consideri che ovviamente qui non rientravano tutte quelle imprese che, controllate dalla SITA, portavano un nome diverso:

> Attualmente sotto il nome della vostra società sono gestiti quattro grandi gruppi di linee: il gruppo della Toscana che si estende per 1.820 km di lunghezza e a cui sono adibiti n. 53 veicoli; il gruppo del Piemonte che copre 124 km e che è servito da quattro veicoli; il gruppo della Romagna di 136 km con 18 veicoli e il gruppo della Sicilia con 82 km e 9 veicoli. In complesso quindi n. 2.156 km di linea con un totale di 89 veicoli tutti di marca Fiat[223].

I dirigenti dell'impresa, che era supportata ora da un capitale sociale di sei milioni di lire, nel giro di un paio d'anni avevano dato vita alla rete automobilistica più vasta d'Italia. Gli anni di guerra, paradossalmente, sembravano in un certo senso aver favorito il consiglio di amministrazione, e con esso tutta l'organizzazione aziendale, non solo per il più generale motivo della spinta alla crescita dell'automobilismo preso nel suo complesso. Il "letargo" in cui venne mantenuta forzosamente l'impresa durante il conflitto aveva di

[223] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 marzo 1920.

fatto costituito un lungo periodo di formazione, durante il quale tutto l'apparato societario venne sperimentato, consentendo ai dirigenti di conoscere meglio il settore, di ampliare le relazioni con gli altri imprenditori, di approfondire i contenuti del complesso normativo e delle leggi che regolamentavano l'esercizio di autolinee e di apprendere contestualmente gli espedienti per aggirarle, di prendere confidenza con i funzionari ministeriali e con gli organi preposti al controllo e alla sorveglianza dei servizi – sempre al fine di volgere a proprio favore l'apparato istituzionale –, di conoscere la resa degli autobus sotto il profilo economico, i loro consumi e la loro manutenzione. In poche parole, la guerra aveva dato tempo e modo all'azienda di crescere e di maturare sotto tutti i profili, preparando l'attuazione di un piano espansivo che era già nella mente dei fondatori nell'autunno del 1912, e che aveva ora tutto lo spazio davanti e tutte le risorse interne per essere messo in atto.

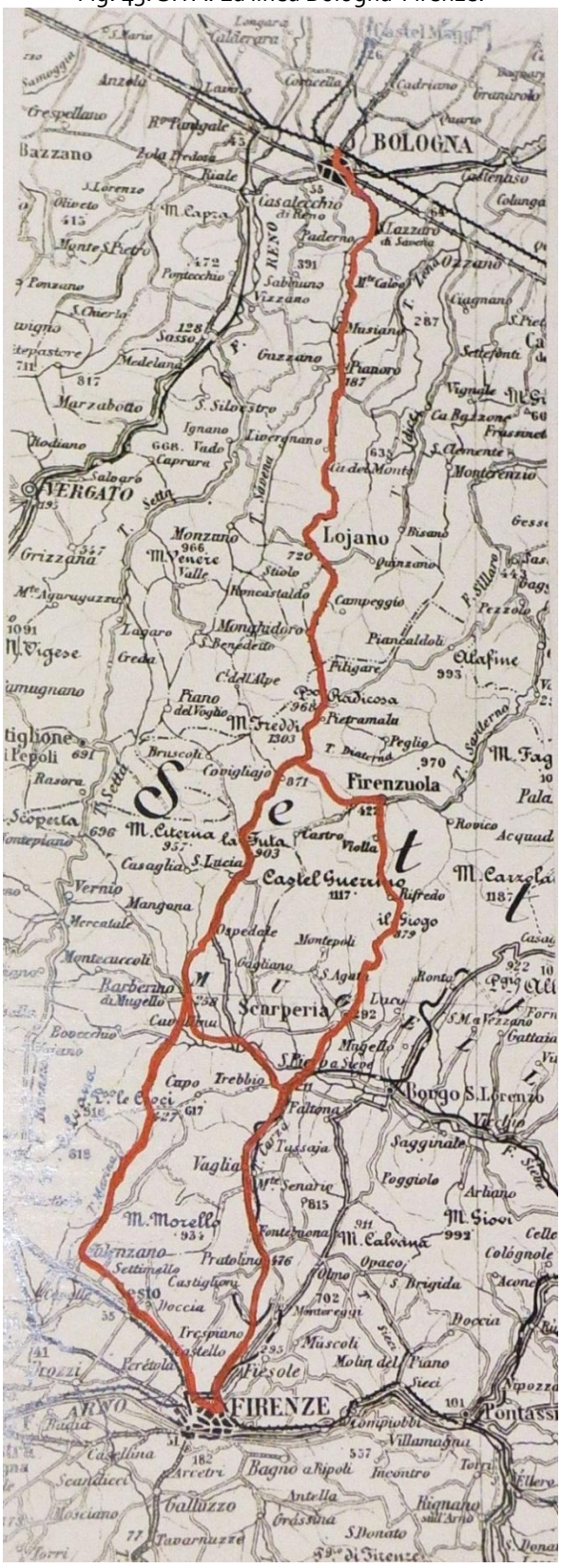
La prima mossa pianificata consisteva nell'ottenere una rete completa e armonica di autolinee in Toscana che si irradiasse dalla città di Firenze, dove sarebbe sorto in breve tempo anche il garage principale della società e dove indubbiamente la SITA fu destinata a divenire più celebre: ancora oggi non sono pochi i toscani che, prendendo un autobus extraurbano di un servizio esercito da una qualunque compagnia, dicono di andare a "prendere la SITA". Da una parte questo fenomeno si può dire che sia avvenuto dovunque in Italia un'impresa di autoservizi abbia resistito sufficientemente a lungo da caratterizzare col proprio nome i servizi automobilistici, rappresentando per questa via l'autobus per antonomasia, ma ovviamente l'estensione della rete della società torinese amplificò nella stessa proporzione il fenomeno, ovunque essa si sia radicata. Le linee toscane, tuttavia, sebbene costituissero la parte centrale del lavoro della SITA, non erano le uniche a rientrare nel programma nazionale che si stava mettendo in atto fin dai primi mesi del 1919. Innanzi tutto si voleva stabilire un collegamento di fondamentale importanza tra il capoluogo toscano e la città di Bologna, attraversando gli appennini per più di cento chilometri di strade montane. Sotto il profilo simbolico questo collegamento sembrava sfidare apertamente la linea ferroviaria nazionale in una delle sue tratte storicamente più importanti. La ferrovia della Porrettana, aperta all'esercizio nel 1864, era stata allora considerata una grandiosa opera di ingegneria ferroviaria, o addirittura un "miracolo della tecnica"[224], per la complessità di costruzione dovuta naturalmente

[224] A. Giuntini, *La tecnologia delle linee di montagna e dei trafori ferroviari dai Giovi alla Direttissima*, in F. Panzera e R. Romano, *Il San Gottardo*…, cit., p. 170.

all'attraversamento degli Appennini e costituiva uno dei collegamenti più importanti di tutta la rete nazionale, mettendo in comunicazione la rete padana con quella toscana e allacciando quindi Bologna con Pistoia[225]. Mentre la SITA lavorava per incorporare all'interno della propria rete una analoga linea automobilistica, le Ferrovie dello Stato lavoravano alla sostituzione della linea ferroviaria Porrettana con una linea più veloce e più diretta, la cosiddetta *direttissima* Bologna-Firenze, la "trasversale" italiana che avrebbe dovuto divenire uno dei cardini fondamentali dell'intero sistema ferroviario nazionale, un altro gioiello dell'ingegneria ferroviaria del XX secolo, e che venne inaugurata soltanto nella primavera del 1934, aumentando la velocità commerciale dei convogli dai circa 60 chilometri orari della Porrettana a oltre 100 chilometri orari[226]. Sul collegamento tra l'Emilia e la Toscana, insomma, si giocarono fra le più rilevanti partite tecnologiche della storia ferroviaria nazionale e, sebbene incomparabile sia simbolicamente sia tecnicamente alla complessità delle linee ferroviarie, un'autolinea che percorresse la medesima tratta utilizzando in ogni stagione e con ogni condizione meteorologica le strade ordinarie – di cui ormai conosciamo i numerosi difetti – sui difficili e pittoreschi valichi appenninici che arrivavano a sfiorare i mille metri sul livello del mare, non poteva che godere di una grande importanza di immagine per la società che l'avesse gestita (Figg. 43, 44, 45, 46). Fu così che nel marzo del 1919 in consiglio di amministrazione si poté finalmente annunciare che le trattative con la società Autovia, un'impresa partecipata dalla Fiat che aveva in concessione le linee in questione, "che erano ridotte a tal punto di completa disorganizzazione da compromettere il buon nome della Fiat", erano andate a buon fine "per il rilievo delle importanti linee Bologna-S. Piero a Sieve ed Imola-Firenze"[227]: "È intenzione, cessata la crisi bellica, di prolungare tali linee da S. Piero a Sieve fino a Firenze anche senza sussidi, per ottenere così il diretto collegamento fra Bologna ed Imola a Firenze, ove sorgerà il garage principale della Rete Toscana"[228].

[225] S. Maggi, *Le ferrovie*, cit., pp. 54-55.
[226] Per una storia del lunghissimo iter che condusse alla realizzazione della *direttissima* si veda A. Giuntini, *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze, Olschki, 1984.
[227] ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 20 marzo 1919.
[228] *Ibidem*.

Fig. 43. SITA. La linea Bologna-Firenze.



Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici SITA al Grand'Uff. Giovanni Agnelli*, album fotografico.

Fig. 44. Il garage SITA (sulla sinistra) a Firenzuola, lungo la Bologna-Firenze, primi anni Venti.

Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici*..., cit.

Fig. 45. Una veduta appenninica lungo la strada della Futa sulla Bologna-Firenze, in località Covigliaio, a 874 metri sul livello del mare.

Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici*..., cit.

Fig. 46. L'isolato "Albergo del Castro", sempre sulle strade appenniniche della Bologna-Firenze.

Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici*..., cit.

Fig. 47. Il garage della SITA a Imola.

Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici*..., cit.

Che il buon nome della fabbrica di automobili torinese andasse difeso e propagandato anche attraverso un servizio comodo ed efficiente sulle linee automobilistiche lungo le quali correvano i telai marchiati Fiat, come abbiamo visto fin dall'inizio, era stato molto probabilmente uno dei moventi principali che avevano spinto alla fondazione stessa della SITA. Fu preoccupazione costante, continuamente richiamata in questi anni in consiglio di amministrazione, quella di mantenere il più possibile elevati i livelli del servizio sulle tratte più importanti al fine di offrire un prodotto distintivo che mettesse in luce non solo i servizi SITA di per se stessi, ma anche la produzione automobilistica della Fiat con cui i servizi venivano svolti. Nella relazione dei sindaci del 1920, per esempio, si leggeva: "Persevereremo nel nostro lavoro con fede pari alla serietà dei nostri propositi, cosicché affermato sempre e dovunque il suo alto valore, il nome della Sita – a quello della Fiat accomunato – sia salutato sempre e dovunque come segnacolo di ogni benessere e di ogni civile progresso"[229]. Per il collegamento tra Firenze e Bologna, ritenuto di cruciale importanza non solo per una questione di immagine, ma anche per i flussi di traffico che si prevedevano divenire col tempo sempre più remunerativi, come si è visto non si intendeva nemmeno attendere la concessione di sussidi, che peraltro in linea teorica non avrebbero potuto essere elargiti dal momento che si trattava di unire due centri già serviti da una linea ferroviaria: come si ricorderà, fin dal 1904 era stato stabilito che soltanto le "linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie"[230] potessero beneficiare di aiuti economici di origine pubblica. Ma era questa in realtà una disposizione assai facilmente aggirabile, e la Bologna-Firenze è un esempio particolarmente esemplare di quale fosse il fin troppo scontato, ma largamente praticato stratagemma per ottenere i sussidi anche là dove le norme ne proibivano l'erogazione per difendere le linee ferroviarie dalla concorrenza automobilistica: le Ferrovie dello Stato allora univano Bologna a Firenze passando per Pistoia, se quindi il sussidio veniva richiesto per la Bologna-S. Piero a Sieve e, separatamente, per la S. Piero a Sieve-Firenze, le due località in questione erano state sì collegate, ma non direttamente, ciò che bastava (allora come ai giorni nostri) ad aggirare la lettera della legge.

Per proseguire su quel programma di ampliamento che era stato già annunciato nel 1915[231] e sul quale la guerra aveva "forzatamente imposto un ritardo"[232], la società si

[229] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 marzo 1920.
[230] Legge 30 giugno 1904, n. 293, art. 5.
[231] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 25 marzo 1915.
[232] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 20 marzo 1919.

mosse sostanzialmente in due direzioni, procedendo da un lato all'ampliamento della rete esercitata direttamente sotto il nome SITA che, divisa e organizzata ora in quattro grandi gruppi fra Toscana, Piemonte, Romagna e Sicilia, come si è visto contava già nel 1920 2.156 km di rete, di cui quasi l'85% era concentrato nella sola Toscana, mentre dall'altro si attuò una politica di conquista delle quote di controllo di altre società "consorelle", "le cui linee automobilistiche non [poterono] per diverse ragioni essere rilevate"[233], o ancora di fondazione di nuove imprese che esercitassero anche reti consistenti di autoservizi, ma sotto nomi diversi da quello della SITA. Nella zona appena riconquistata di Trento, per esempio, la SITA agì fin da subito, a partire dai primi mesi del 1919, autorizzando tale "signor Bonfioli" a fare domanda di un discreto numero di concessioni presso il Ministero dei lavori pubblici, facendo in modo che si presentasse "come agente della Fiat a Trento, lasciandolo poi svolgere direttamente le pratiche e *sorreggendolo, senza apparire*, con raccomandazioni per autorevoli persone"[234]. L'obiettivo dei dirigenti della SITA era di costituire in questa zona una grossa impresa che fosse in grado di stabilire, come in Toscana, una sorta di monopolio territoriale che, sebbene non potesse essere perfetto, era comunque in grado di aspirare a ottenere il controllo della maggior parte delle autolinee dell'area in questione: "È subito apparsa evidente la necessità di far agire il Bonfioli come promotore di una società da costituire in Trento. Si ha intenzione di credere che si raggiungerà lo scopo, ed allora con molta probabilità i concorrenti faranno delle offerte per venire a patti ed entrare nella progettata società"[235], che effettivamente venne costituita con il nome di Società Trasporti Automobilistici Trento (STAT) nella primavera del 1919 con un milione di lire di capitale sociale, a cui la SITA partecipava con 650.000 lire[236]. In modo analogo si intendeva procedere a latitudini del tutto differenti, per costituire una società dedicata alla gestione dei servizi automobilistici in una delle zone in cui la SITA aveva avviato la propria attività fin dal 1913, ossia la Basilicata: in quell'area era in attività una non meglio specificata "Società Potentina", la quale stava navigando in acque gradualmente sempre più difficili, tali da far ritenere al consiglio di amministrazione della SITA che nel giro di poco tempo avrebbe ridotto

233 *Ibidem*.
234 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 20 marzo 1919. Corsivo nostro.
235 *Ibidem*.
236 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 25 maggio 1919.

consistentemente le "pretese per un eventuale rilievo"[237] e, in attesa che ciò accadesse, si erano già avviate le pratiche per la costituzione di una società dedicata per il controllo della zona, che venne infine fondata il 28 marzo del 1919 con il nome definitivo di Società Anonima Autoservizi di Basilicata (SAB) col capitale sociale di un milione di lire e sede principale a Potenza e direzioni locali a Moliterno, Matera e Lagonegro[238]. Poco distante, in Sicilia, erano in atto le trattative per rilevare i servizi automobilistici della zona di Catania, esercitati dalla Società Etnea, mentre si tentava di impedire alla STAS (Società Trasporti Automobilistici Siciliani) di Mazzarino di rilevare le linee in esercizio nella provincia di Caltanissetta, le quali costituivano ovviamente un'altra mira della SITA[239], ma il problema venne in seguito risolto acquisendo la maggioranza della proprietà della società stessa[240]; nel frattempo, venne stabilito di partecipare alla costituzione della Società Sicula Autotrasporti, con sede a Catania e capitale sociale di un milione di lire, per gestire principalmente il trasporto di merci. In Sardegna, come abbiamo già visto, la società assunse il controllo della SATAS acquisendo progressivamente la maggioranza assoluta delle azioni fra l'estate del 1918 e la primavera del 1919. Nella zona di Lucera, in Puglia, la SITA partecipò, probabilmente con una quota consistente, al capitale della Ditta Cancelli, e stabilì accordi per i quali la ditta avrebbe continuato a esercitare le proprie linee acquistando il materiale Fiat, salvo cedere alla SITA, "al momento che [ritenesse] opportuno", tutti i suoi impianti[241]. In Liguria, invece, si stabilì di partecipare con una quota che ne consentisse il controllo, alla costituzione di una "Società Anonima Autoservizi Valli di Vara e del Taro, con sede in Genova"[242], mentre in Veneto ci si stava muovendo per costituire una "Società Padovana Autotrasporti" per il rilievo delle linee in concessione alla locale deputazione provinciale[243]. Insomma, che gli amministratori della SITA si stessero muovendo su tutto l'orizzonte del territorio interno ai confini nazionali per aggiudicarsi una quota il più possibile elevata della gestione della rete di servizi automobilistici italiana appare in modo piuttosto lampante dall'analisi di qualche seduta del consiglio di amministrazione in questa fase concitata di conquista del mercato.

---

237 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 20 marzo 1919.
238 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 3 luglio 1919.
239 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 20 marzo 1919.
240 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 3 luglio 1919.
241 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 20 marzo 1919.
242 *Ibidem*.
243 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 12 settembre 1919; ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 21 ottobre 1920.

Ma non era finita qui. Anche in Lombardia, regione quanto mai ricca di traffico merci e passeggeri, la società intendeva espandere i propri affari. Avendo già delle partecipazioni importanti nella Società Trasporti Automobili Milano (STAM) e nella società L'Auto, sempre di Milano[244], dalla primavera del 1919 si avviarono le pratiche per ottenere la concessione di alcune linee automobilistiche "facenti capo da un lato alla provincia di Como e dall'altro lato a quella di Novara", oltre a un altro gruppo di linee "fra Pavia e Novara con collegamento ad Abbiategrasso"[245], ottenute le quali si sarebbe studiata l'opportunità di realizzare una società ad hoc che gestisse una rete di circa 400 km sulla quale non si prevedeva di poter ottenere lauti sussidi, ma al contempo si poteva contare, secondo gli studi effettuati, su flussi di traffico di una certa consistenza[246].

In questa corsa all'*accaparramento* – termine impiegato dagli stessi consiglieri di amministrazione della SITA[247] – delle linee automobilistiche d'Italia si incontrarono ovviamente anche numerose complicazioni, non sufficienti a impedire l'avanzamento generale, ma certo sufficienti a dare una mole consistente di lavoro a coloro che avevano in mano le sorti della società in questo frangente. Da un lato si presentò quasi subito la difficolta di dover coprire tecnicamente, mano a mano che venivano conquistate, le zone occupate fornendo in tempi brevissimi ingenti quantità di autoveicoli che, sebbene non mancassero certo all'azionista di maggioranza della società e sebbene come abbiamo visto l'Italia avesse ereditato una moltitudine di veicoli prodotti e utilizzati durante la guerra, non dovettero essere semplici da reperire seguendo i ritmi imposti dalla direzione nel rapido lavoro di conquista del mercato, e le difficoltà in questo senso si concentrarono in effetti più sulla carenza di carrozzerie e pezzi di ricambio che di telai e di motori[248]. In secondo luogo, non sfuggì agli organi preposti alla sorveglianza del settore – nonostante tutte le attenzioni messe in atto dai dirigenti per compiere, per così dire, una presa silenziosa del mercato – che l'espansione del controllo della società sul territorio nazionale aveva qualcosa di anomalo, che rischiava di compromettere in un arco di tempo relativamente ristretto il regime di "concorrenza controllata" all'interno del quale lo stato si era ripromesso, fin dai primi del Novecento, di mantenere le dinamiche dei concessionari di au-

244 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 12 settembre 1919.
245 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 29 maggio 1919.
246 *Ibidem*.
247 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 12 settembre 1919.
248 *Ibidem*.

tolinee. In una seduta del consiglio di amministrazione del settembre del 1919 si leggeva: "Altra difficoltà si è riscontrata nella crescente opposizione dei funzionari del Ministero dei Lavori Pubblici contro quello che viene chiamato il '*Monopolio dei Servizi Sita*', a tale riguardo si cercherà di promuovere un'azione difensiva presentando un promemoria al Ministero dei Lavori Pubblici per tramite di S.E. il Ministro Dante Ferraris"[249]. Certo le referenze su cui la SITA poteva contare in parlamento non erano quelle dei piccoli concessionari di campagna, e Dante Ferraris, vice presidente della Fiat dal 1909 al 1918, presidente della confederazione generale dell'industria italiana rinata nell'aprile del 1919 e ministro dell'industria e del commercio nel governo presieduto da Francesco Saverio Nitti[250] era in grado di esercitare pressioni decisamente più autorevoli di quelle dei deputati dei ristretti collegi elettorali a cui si rivolgeva normalmente la gran parte dei concessionari come la SACSA di Cupramontana. Ciò nonostante, l'impressione dei tecnici del Ministero dei lavori pubblici che la SITA stesse avanzando con sospetta velocità nella sua espansione, disponendo certamente di ingenti coperture finanziarie ma anche di una rete di conoscenze e di un bagaglio di competenze manageriali affatto singolari in un panorama così densamente popolato da piccolissimi e improvvisati imprenditori locali, era non solo fondata, ma gli stessi dirigenti dell'azienda torinese erano consci che perché il lavoro di ampliamento dei propri interessi fosse efficace in questa fase, occorreva, almeno formalmente, tentare di occultarlo alla vista dei funzionari dell'ispettorato. Sempre nelle vicende legate alla STAT di Trento, la SITA dovette intervenire perché la società stessa non procedesse a inglobare un numero eccessivamente elevato di linee automobilistiche sotto il suo nome, e nel dicembre del 1920 impedì esplicitamente al consiglio di amministrazione della società trentina di rilevare le linee del bellunese che erano allora in mano alla ditta Belli & C.: "La ditta Belli & C. si costituirà in Anonima col capitale sociale di 500.000 lire e ciò per motivi pratici e particolarmente *per evitare quell'apparenza di monopolio* dei servizi automobilistici che la STAT con un eccessivo suo ingrandimento verrebbe ad assumere"[251]. Il controllo delle società diverse dalla SITA poteva essere preso o dalla SITA stessa o, per non esporre eccessivamente la società, dalla Fiat. Nel marzo del 1919, il consiglio di amministrazione della Fiat si trovò a discutere dell'andamento dei

[249] *Ibidem*. Corsivo nostro.
[250] Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali dei Consigli di Amministrazione*, Vol. I, cit., p. 341. Per una biografia di Ferraris si veda E. Orsolini, *Dante Ferraris*, in *Dizionario biografico degli italiani*, Vol. XLVI, Roma, Treccani, 1996, pp. 718-721.
[251] ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 23 dicembre 1919. Corsivo nostro.

servizi SITA, soprattutto per via della necessaria autorizzazione, che venne concessa nel corso della stessa seduta, all'aumento del capitale sociale da 500.000 lire a sei milioni, e in questi termini veniva presentata la situazione per giustificare la necessità di accrescere l'investimento della fabbrica torinese nel settore dei servizi automobilistici:

> Il direttore amministrativo riferisce che la direzione, allo scopo di assicurarsi uno smercio di macchine, aveva da tempo costituita la società Sita. Questa, dopo parecchie traversie, oggi si trova in buone condizioni ed i risultati del suo bilancio sono lusinghieri e, sotto la direzione dell'Ing. Cesare Cappa, promettono bene anche per l'anno successivo.
> In quest'ordine di idee e per poter estendere i servizi pubblici, la società da circa un anno ha ricercato nuove concessioni. Queste concessioni in parte furono prese a nome della Sita ed in parte invece a nome di società locali (che si costituirono con contributo della Fiat) allo scopo di avere l'appoggio degli elementi del luogo sia morale che materiale[252].

La formazione di società distaccate col concorso dei capitali Fiat o SITA era in primo luogo orientata, come si è visto finora, a non manifestare in modo eccessivamente visibile le intenzioni espansionistiche del gruppo, ma in effetti l'indicazione che veniva dal consiglio di amministrazione della Fiat, di ricercare per questo tramite anche un appoggio non solo materiale, ma "morale", poteva certamente costituire una politica vincente: la natura dei servizi automobilistici, di per se stessa assai più vincolata alle dinamiche locali rispetto a quella di un qualunque apparato produttivo, non poteva che trarre benefici dal ricercare sul territorio in cui i servizi venivano esercitati quotidianamente il supporto e il favore delle élite indigene. Procedendo di questo passo, in ogni caso, la SITA aveva ormai acquisito il controllo di un numero consistente di società e di un numero quindi proporzionalmente elevato di chilometri di rete automobilistica. Già alla fine di dicembre del 1919, questa era la situazione delle controllate dalla società torinese: Società Anonima Autotrasporti di Basilicata (SAB); Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi (SATAS), dove occorreva elevare il capitale sociale da 1.500.000 lire a 5.000.000; Società Trasporti Automobilistici Trento (STAT), anch'essa in corso di ricapitalizzazione passando da 1 milione a 4 milioni di lire; Società Servizi Automobilistici Schio (SAS), che stava per aumentare il capitale sociale da 600.000 lire a 1.250.000; Società Trasporti Automobilistici Pavia (STAP), fondata il 6 novembre con capitale sociale

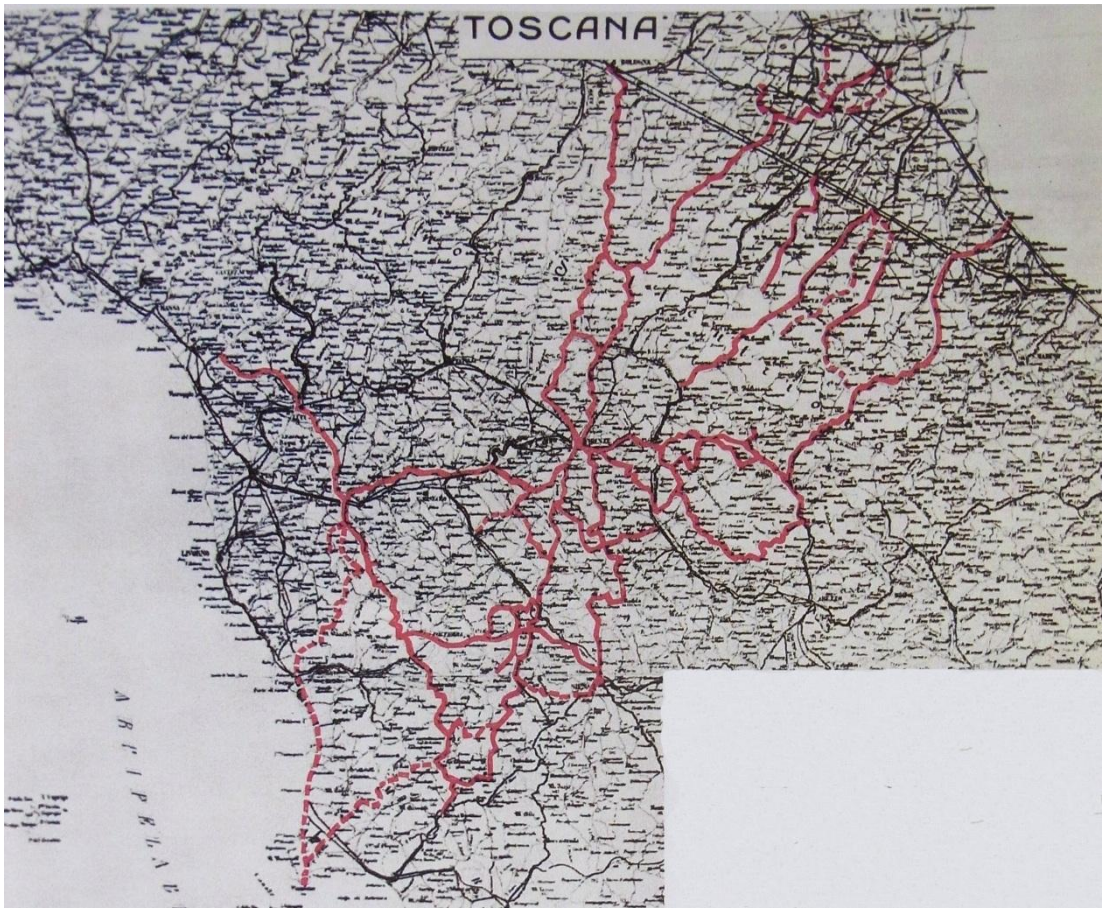
[252] Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali dei Consigli di Amministrazione*, Vol. I, cit., p. 310.

di un milione di lire e "avente per iscopo l'assunzione di servizi automobilistici sia pubblici che privati nella provincia di Pavia e località circonvicine con capolinea a Milano"[253]; L'Auto di Milano; Sicula Autotrasporti e Società Trasporti Automobilistici Siciliani (STAS)[254]. A queste otto imprese si aggiunse presto la già programmata Società Autoservizi Val di Vara e Val di Taro (SAVET), con sede a Genova, anch'essa non solo controllata dai capitali SITA, ma gestita direttamente dal personale proveniente dall'impresa torinese[255], mentre altrettanto in fretta avvenne la fusione delle società lombarde L'Auto, Società Trasporti Automobili Milano e STAP in una nuova impresa chiamata Società Lombarda Servizi Automobilistici, con sede a Milano[256]; nel corso della stessa seduta del consiglio di amministrazione si comunicò peraltro che, dal momento che non aveva "raggiunto assolutamente lo scopo pel quale era stata costituita", ossia conquistare una fetta importante del trasporto merci in Sicilia, era ormai opportuno liquidare la Sicula Autotrasporti, quasi interamente di proprietà della SITA e presieduta dall'ormai noto – per le vicende legate alla riorganizzazione del sistema stradale nel 1923 – onorevole Gabriello Carnazza[257]. Come emerge chiaramente, i movimenti di capitali, di uomini e delle relative società, fondate e liquidate, partecipate e controllate, erano in questo periodo estremamente veloci e pertanto difficili da inquadrare, da fermare e analizzare in un quadro temporale definito. Se c'è però una certezza relativa all'andamento della Società Italiana Trasporti Automobilistici in questo primo dopoguerra è che, grazie alla copertura finanziaria e alle cosiddette *capabilities* dapprima ereditate dalla Fiat e in seguito sviluppate internamente con l'esperienza che era ormai quasi decennale, stava obiettivamente diventando un gigante del settore delle autolinee extraurbane in Italia. All'assemblea dei soci del marzo del 1920 si dichiarò che oltre ai 2.156 km di linee esercitati direttamente dalla SITA con 89 veicoli, le linee gestite dalle altre società in varia misura partecipate misuravano in complesso 2.712 km di lunghezza, a cui erano adibiti 204 veicoli "che [portavano] quasi tutti il nome della Fiat"[258]. Sotto il controllo della SITA si sviluppavano ormai quasi cinquemila (4.868) chilometri di linee automobilistiche, percorse da un parco rotabile di quasi trecento (293) veicoli: le strade delle Auto Guido-

253 Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali dei Consigli di Amministrazione*, Vol. I, cit., p. 356.
254 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 23 dicembre 1919.
255 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 21 ottobre 1920.
256 *Ibidem*.
257 *Ibidem*.
258 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 marzo 1920.

vie Italiane, della SACSA e della SITA si erano ormai evidentemente e definitivamente divise, perseguendo rispettivamente la prima un tentativo di diversificazione nella produzione ferroviaria con la relativa gestione dei servizi connessi e incontrando come si è visto innumerevoli difficoltà su questa via, la seconda come vedremo proseguendo un lento cammino di consolidamento in un territorio sempre molto circoscritto e l'ultima divenendo nel volgere di un paio d'anni la prima impresa concessionaria di autoservizi di tutto il paese, prendendo il posto della Aemilia di Bologna, che nel 1914, con undici autolinee sussidiate in gestione, risultava la più grande concessionaria del paese.

Fig. 48. SITA. La rete tosco-romagnola come si presentava nel 1920, passando la penisola trasversalmente dall'Adriatico fino al Tirreno.



Fonte: ASSITA, materiale promozionale.

Tornando ad assumere una prospettiva nazionale sul settore, si vede come i 5.000 km di autolinee gestiti dalla SITA e dalle società controllate incidessero in modo tutt'altro che trascurabile sul totale dei servizi automobilistici italiani: avendo ipotizzato un complesso molto approssimativo di circa 39.000 km di linee in questo periodo fra quelle concesse

con sussidio e le cosiddette linee "libere"[259], la percentuale dei servizi controllati dalla società torinese sul totale nazionale era quasi del 13%, e questo in un settore dove la media di autolinee per esercenti si aggirò sempre intorno alle due unità. Ma la crescita di questo periodo, come si può immaginare, non si fermò qui e già l'anno successivo, nell'aprile del 1921, sebbene la rete gestita direttamente dalla società si fosse ridotta a 1.432 km divisi su 33 diverse linee automobilistiche, le "compartecipazioni in altre aziende del genere" aggiungevano altre 102 linee con una rete di 4.809 km[260]. I 6.241 km contavano ora, su un totale di circa 40.000[261], per una percentuale che si aggirava attorno al 15,5%. La SITA, è evidente, considerata nel suo complesso costituiva un'anomalia del settore, il che non stupisce dal momento che si trattava pur sempre dell'unica concessionaria di autolinee che godesse della "protezione" di una delle più potenti imprese industriali del paese.

Come si è visto, la Toscana era la regione che aveva goduto di maggiori attenzioni dal punto di vista delle autolinee che venivano esercitate direttamente sotto il nome della SITA e nel marzo del 1920 la rete regionale aveva raggiunto i 1.820 km di estensione. Su questa rete circolavano a quella data poco più di 50 veicoli con una percorrenza annuale di oltre due milioni di vetture-km (fig. 48). Proprio perché in Toscana si sarebbe concentrata l'azione della SITA, fin dal 1919 si cominciò a discutere dei progetti necessari ad adeguare la struttura aziendale, sotto il profilo organizzativo come dal punto di vista degli impianti fissi, alle strategie espansive. All'assemblea dei soci del marzo del 1919 così si annunciava il programma relativo al gruppo di linee toscane:

> Per completare la Rete Toscana di Autoservizi che irradierà da Firenze, [occorrono] non meno di sei importantissime linee aventi come capo linea cinque altri capiluoghi di provincia, dovremo inaugurare altre linee che furono da noi chieste in concessione ed abbiamo dovuto stabilire accordi con altri concessionari vicini per sostituirci a loro e dare così un'organizzazione armonica ai diversi autoservizi convergenti a Firenze.

---

259 *Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro"*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921, p. 692.

260 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 28 aprile 1921; Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali dei Consigli di Amministrazione*, Vol. I, cit., p. 496.

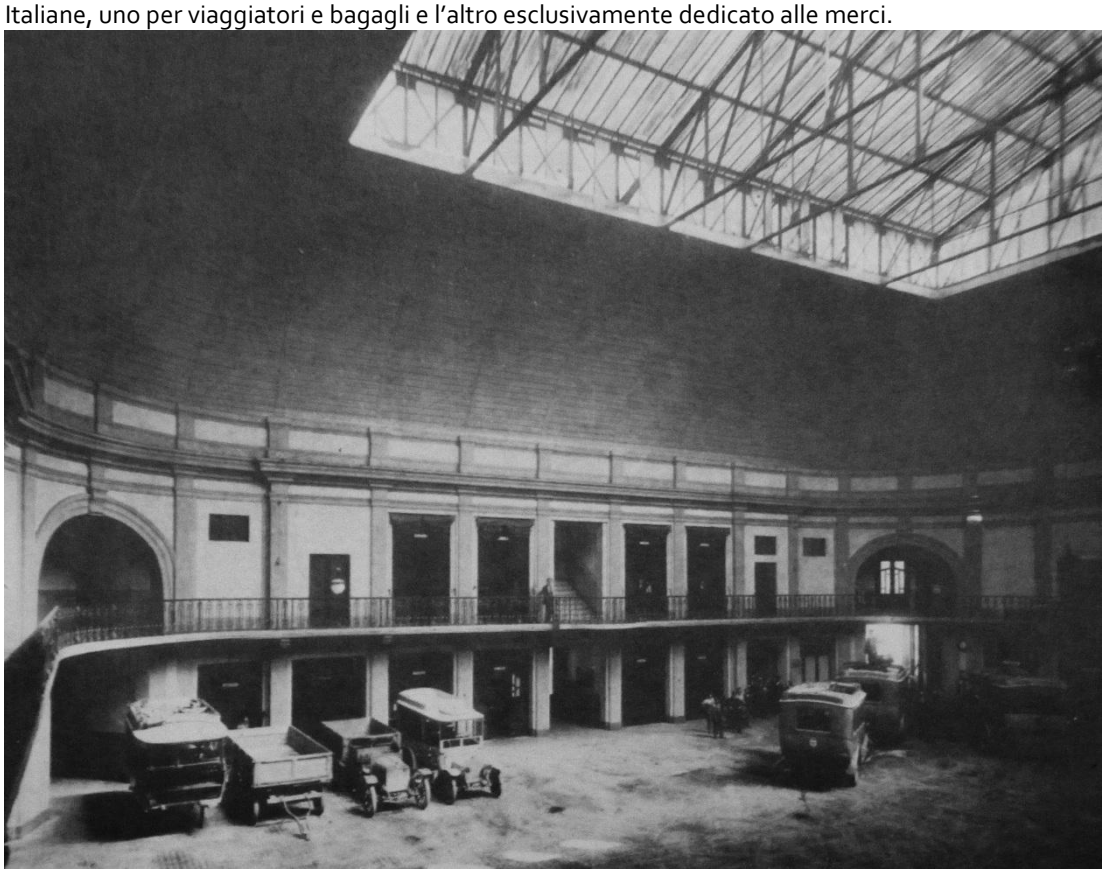
261 Per il 1922 era stata calcolata un'estensione totale della rete di autoservizi in Italia di 40.471 km (Ministero delle Comunicazioni. Ispettorato Generale Ferrovie, Tranvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930, p. VI).

> La prima conseguenza logica è che occorre procedere all'acquisto di un ingente numero di omnibus e bisogna seriamente pensare alle installazioni fisse.
> A Firenze non è possibile trovare locali adatti in affitto, finora gli autoveicoli degli autoservizi si sono avvalsi del Garage Fiat, ma la ripresa della circolazione automobilistica ha ridotto la disponibilità dei locali della Fiat.
> Si impone quindi la necessità di acquistare un terreno e di costruire un garage proprio che risponda alle esigenze nel modo più completo e che consenta l'installazione di sale d'aspetto per viaggiatori, degli uffici distribuzione biglietti e di uffici per spedizione merci.
> Il grande numero di veicoli impone inoltre la installazione di una completa e moderna officina di riparazione[262].

Si pensava dunque alla progressiva costituzione di una rete che fosse non solo vasta, ma anche razionale e "armonica" – per usare le parole del consiglio di amministrazione – sotto il profilo gestionale, e perché ciò avvenisse, occorreva fra le varie cose che il fulcro principale di questa rete centralizzata fosse munito di una stazione che consentisse un flusso snello del traffico tanto per quanto riguarda gli spostamenti degli autobus, quanto per la distribuzione dei titoli di viaggio ai passeggeri e che ovviamente potesse contare su officine e garage attrezzati. Ma c'era di più nelle intenzione della direzione, che aveva chiaramente in progetto di fare della Toscana e del suo snodo centrale, Firenze, una sorta di vetrina dell'efficienza e della comodità dei servizi automobilistici della SITA. Non a caso quando, nel 1920, il consiglio di amministrazione decise di confezionare un album di fotografie in omaggio a Giovanni Agnelli, scelse di proporre per la gran parte le suggestive immagini del paesaggio toscano (e in parte come si è visto anche di quello emiliano e romagnolo) attraversato dagli autobus della società, individuando una decina di linee che vennero illustrate iniziando con la mappa geografica, seguendo con il profilo altimetrico e chiudendo con una serie di fotografie dei luoghi più rappresentativi e pittoreschi – di cui le colline toscane e i loro arroccati borghi medievali non erano ovviamente avari – fra cui l'allora assai poco nota e frequentata zona di Larderello, che anche il Touring Club tentò nello stesso periodo di valorizzare agli occhi dei lettori delle "Vie d'Italia":

[262] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 20 marzo 1919.

Fig. 49. L'interno della stazione automobilistica della SITA a Firenze, inaugurata nel 1920. Parcheggiati a sinistra si notano due rimorchi, simili a quelli in uso nello stesso periodo alle Auto Guidovie Italiane, uno per viaggiatori e bagagli e l'altro esclusivamente dedicato alle merci.

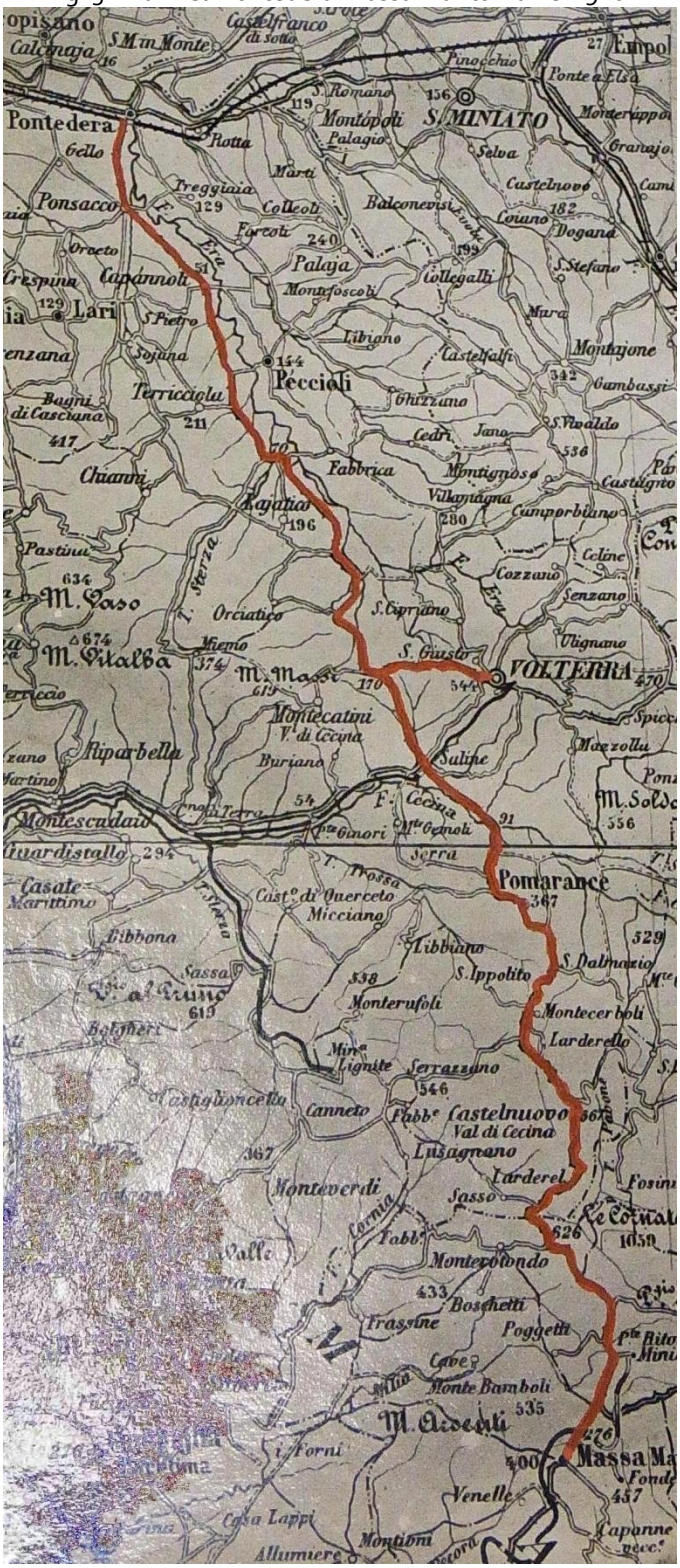


Fonte: ASSITA, materiale fotografico.

Fig. 50. La stazione automobilistica della SITA vista dall'esterno, in Via Maso Finiguerra a Firenze.

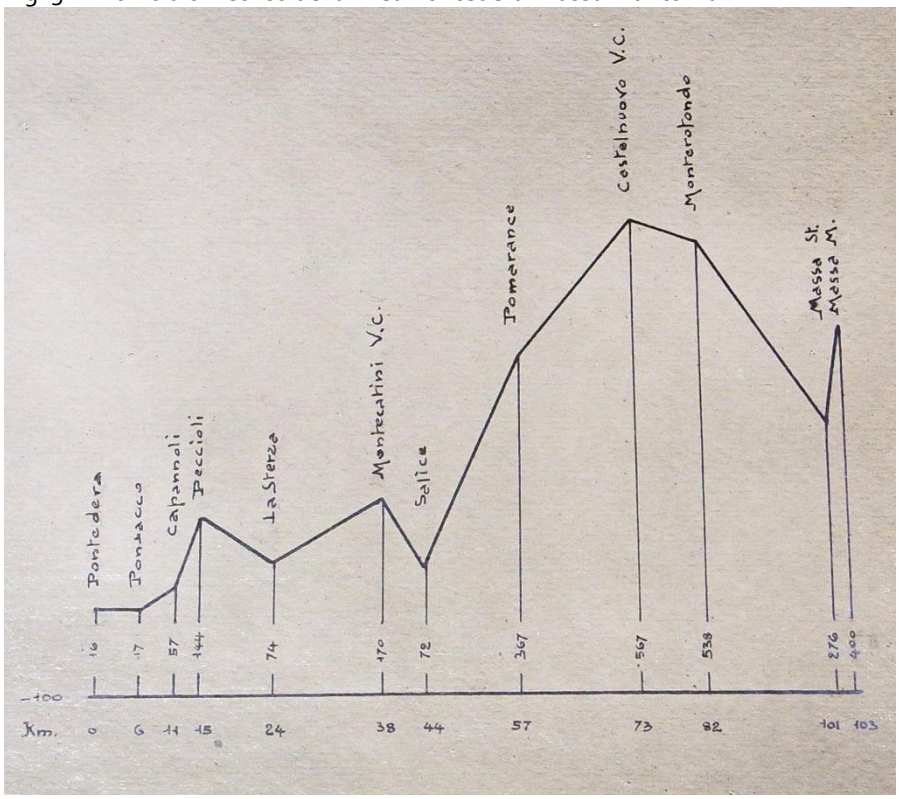
Fonte: ASSITA, materiale fotografico.

Fig. 51. La linea Pontedera-Massa Marittima nel 1920.



Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici…*, cit.

Fig. 52. Profilo altimetrico della linea Pontedera-Massa Marittima.



Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici*..., cit.

Fig. 53. Montecatini Val di Cecina, sulla Pontedera-Massa Marittima.

Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici*..., cit.

Fig. 54. Castelnuovo Val di Cecina, sulla Pontedera-Massa Marittima. I suggestivi fumi provengono dai cosiddetti "soffioni boraciferi" della zona di Larderello.

Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici*..., cit.

Fig. 55. Larderello, sulla Pontedera-Massa Marittima, dove dal 1916 era attiva una centrale termoelettrica per lo sfruttamento dell'energia geotermica.

Fonte: ASSITA, *Omaggio della Società Italiana Trasporti Automobilistici*..., cit.

"Così i sullodati turisti, se pure arrivano a visitare le Saline [di Volterra], raramente si spingono a Pomarance e Larderello. Questi luoghi sono l'ultima Tule dei turisti: eppure sono così belli e caratteristici!"[263] (Figg. 51-55). Ma la rete toscana venne pienamente valorizzata quando, durante l'assemblea dei soci del marzo del 1920, si poté presentare la realizzazione e l'entrata in servizio della più avanzata stazione di servizi automobilistici d'Italia. Dopo aver acquistato un vecchio garage di proprietà di tale Nagliati[264], che sorgeva nel centro di Firenze, a qualche centinaio di metri dalla stazione ferroviaria, vennero avviati i lavori che condussero, nel giro di meno di un anno, a disporre di quella che, secondo la descrizione che ne dava il consiglio di amministrazione, costituiva, "unico esempio non solo in Italia ma in tutta Europa, una vera e propria stazione di servizi pubblici automobilistici, con sale d'aspetto per i viaggiatori, con uffici per distribuzione biglietti e spedizione merci, con annesso garage ed officina di riparazione"[265]. La nuova stazione, insomma, imitava nella sua struttura le grandi stazioni ferroviarie, dotate al loro interno di tutte le funzioni relative sia al movimento dei mezzi, al loro coordinamento e alla loro manutenzione sia all'accoglienza e all'assistenza del pubblico (figg. 49-50). Inoltre, il suo posizionamento strategico vicino alla stazione ferroviaria di Santa Maria Novella consentiva di intercettare i flussi di traffico che, giunti a Firenze, si instradavano per le numerose mete delle città toscane come Siena, S. Gimignano, Volterra, Pontedera, e così via, così come, ovviamente, i flussi contrari.

Com'è intuibile, tutti i numerosi investimenti che vennero effettuati in questo intenso periodo espansivo, a partire dai capitali necessari alla fondazione o all'acquisizione del controllo delle altre società a quelli impiegati negli ingenti acquisti di omnibus con le relative carrozzerie e le parti di ricambio, passando attraverso le costruzioni delle indispensabili infrastrutture complementari, fra cui la lussuosa e avanzata autostazione fiorentina, avevano messo a dura prova i bilanci della società, per quanto finanziariamente ricca essa potesse ritenersi. Se era quindi vero, come affermava il consiglio di amministrazione della Fiat nel 1919, che la SITA in quel frangente presentava risultati di bilancio relativamente "lusinghieri", avendo chiuso il 1918 col primo utile dopo una lunga serie di cospicue perdite durate dalla fondazione fino al 1917 (Tab. 17), e chiudendo il 1919 con una perdita tutto sommato trascurabile rispetto ai capitali investiti e alla diffici-

263 T. Cangini, *I "fumacchi" e le terme del volterrano*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 9, settembre 1921, pp. 927-934.
264 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 marzo 1920.
265 *Ibidem.*

le congiuntura economica nazionale, pure non era altrettanto valida la previsione che sosteneva che tutto sommato ci si sarebbe aspettati risultati altrettanto soddisfacenti anche per l'anno successivo[266]: il 1920 si chiuse con una perdita di 670.071,21 lire, mentre il 1921 vide il conto economico sprofondare con un passivo di 1.721.982,03 lire che, unite a quelle del precedente esercizio, determinarono una perdita complessiva eccezionale di 2.418.233,31 lire (Tab. 39).

Tab. 39. Andamento del "conto perdite e profitti" dei bilanci SITA (1913-1918).

anno	utile netto/perdita esercizio	utile netto/perdita esercizio a valori costanti 1929
1918	25.441,21	42.848,09
1919	-26.180,07	-43.435,35
1920	-696.251,28	-879.086,87
1921	-1.721.982,03	-1.837.699,22
1922	40.264,44	43.227,90
1923	56.783,45	61.320,45
1924	94.070,73	98.134,59
1925	85.055,70	78.982,72
1926	113.322,45	97.547,96
1927	85.975,74	80.954,76
1928	302.479,96	307.319,64
1929	337.509,02	337.509,02

Fonte: ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, anni relativi.

Come abbiamo visto per il caso di Laviosa e delle Auto Guidovie Italiane, anche la SITA tese a ricalcare con l'andamento dei propri bilanci annuali le tendenze dei cicli economici nazionali, e il fatto che le imprese che producono servizi siano in balia degli umori del contesto economico più vistosamente rispetto alle aziende dedite alla produzione industriale è in parte normale dal momento che i servizi, come si è già avuto modo di notare, non possono essere accantonati nei periodi di crisi o comunque nelle fasi in cui si verificano cospicue oscillazioni sul lato della domanda. Ciò nonostante, anche le scelte interne determinano ovviamente l'andamento dei bilanci aziendali e, nel caso della SITA, queste pesanti perdite del biennio 1921-1922 furono dovute, oltre che alle stesse ragioni che avevano messo in difficoltà tutte le altre imprese del settore come l'aumento dei prezzi dei materiali di consumo (in particolar modo della benzina) e l'aumento dei salari dovuto sia all'inflazione sia alle dure lotte condotte dai lavoratori durante il cosid-

[266] Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali dei Consigli di Amministrazione*, Vol. I, cit., p. 310.

detto "biennio rosso"[267], anche dalla stessa strategia espansiva portata avanti dal consiglio di amministrazione. Non si fece mistero infatti nell'assemblea dei soci del marzo del 1922 che la "notevolissima perdita" dell'esercizio 1921 era principalmente dovuta alla perdite di capitali negli investimenti fatti nelle altre società: "L'esercizio delle linee – si disse in quell'occasione – ha contribuito per la minor parte al deficit suddetto mentre il maggior importo proviene dalle perdite sulle partecipazioni diverse, perdite che si sono maturate non nel solo esercizio 1921, ma anche nei due esercizi precedenti"[268]. Ma le risorse della società, a differenza della gran parte delle altre imprese del settore, erano tutt'altro che limitate, e la strategia di espansione, in questo e in altri difficili momenti dell'economia nazionale, fu vincente proprio perché mentre gli altri vacillavano, pronti a svalutare e svendere le proprie imprese pur di liberarsi del peso delle loro cospicue perdite, la SITA godeva di un vantaggio competitivo tutt'altro che trascurabile, consistente nel massiccio investimento che su di essa aveva da tempo deciso di fare il suo potente azionista, che evidentemente credeva nelle possibilità di sviluppo del settore. In quella stessa assemblea del 1922, infatti, si poté procedere senza grosse complicazioni a un cospicuo reintegro del capitale sociale, che venne innalzato da 6 milioni di lire a 15 milioni[269]. Fu proprio alla fine del 1921, peraltro, che nel consiglio di amministrazione – notevolmente variato nel frattempo per la morte di Cesare Cappa, a cui era succeduto l'ingegner Eugenio Santoro[270], e per l'ampliamento da tre a cinque membri[271] – fece il suo ingresso il professor Vittorio Valletta[272], allora direttore centrale della Fiat e uomo di fiducia di Giovanni Agnelli, che vi rimase stabilmente fino al 1938[273], poco prima di diventare amministratore delegato della fabbrica torinese. In ogni caso, nel difficile triennio che andò dal 1919 al 1921 la società non si limitò ad ampliare le proprie quote di mercato né a ricapitalizzare, ma lavorò anche sul fronte dell'ottimizzazione della macchina amministrativa, semplificando i sistemi contabili, e dell'esercizio delle stesse linee

---

267 Anche la SITA in questo periodo dovette conoscere "le continue aspre e ripetute agitazioni operaie che nell'anno 1920 [avevano] raggiunto la massima intensità" (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 marzo 1920).

268 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria e straordinaria 29 aprile 1920.

269 *Ibidem.*

270 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 1 marzo 1920.

271 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale straordinaria 20 marzo 1919. Il consiglio era ora composto da Attilio Luciani (presidente) Eugenio Santoro (amministratore delegato), Mario Masetti Fedi, Carlo Marangoni e Vittorio Valletta.

272 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 30 dicembre 1921.

273 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. II, Assemblea generale ordinaria 31 marzo 1938.

automobilistiche. In seguito ai risultati che il consiglio definì "veramente impressionanti"[274] – attribuendo all'aggettivo ovviamente un'accezione negativa – della rete automobilistica al 30 giugno del 1920, risultati che non accennavano a migliorare nonostante che il programma delle corse quotidiane fosse stato mantenuto al limite minimo di una corsa al giorno[275], vennero per esempio soppresse tutte quelle linee in esercizio con concessione provvisoria che risultavano fortemente passive e sulle quali non si vedeva la possibilità di intervenire con efficaci migliorie, ottenendo contestualmente una parallela riduzione del personale[276]. Per le linee toscane, poi, si procedette all'abolizione della carica di direttore della rete, "affidandone le mansioni al consigliere residente a Firenze Mario Masetti Fedi": "Ulteriori provvedimenti futuri come aumenti delle tariffe sulle linee in esercizio provvisorio o eliminazione di mansioni dimostratesi superflue potranno essere presi per superare il periodo di gravissima crisi che attraversa l'industria dei trasporti"[277]. I servizi automobilistici piemontesi, che si erano rivelati ultimamente costantemente passivi, vennero ceduti alla fine del 1921 "in parte alla ditta De Petrini e Bollo e in parte alla ditta Adalberto Trasporti"[278], mentre sempre nello stesso periodo venne istituito un Ufficio Assicurazioni, diretto da Edoardo Jannaccone, a cui fecero capo anche tutte le altre società partecipate al fine di "riunire, organizzare e semplificare" tutte le numerose pratiche relative alle questioni assicurative delle macchine, degli immobili e del personale[279]. Altre ottimizzazioni amministrative vennero messe in atto in Romagna, dove si procedette all'abolizione delle sedi di Faenza, Cesena e Imola dal punto di vista contabile per trasferire tutte le funzioni di contabilità e di amministrazione alla sede centrale di Forlì, e la stessa sorte toccò agli uffici di Siena, che furono accorpati a Firenze[280]. A Trento, nel frattempo, la STAT venne fusa con la concorrente ISAT, dando vita a una

274 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 21 ottobre 1920.
275 A un aumento di corse, salvo rari casi di elevatissima affluenza dovuta a circostanze eccezionali, tendeva normalmente a corrispondere un utile comparativamente più basso rispetto all'esercizio effettuato con una sola corsa giornaliera. Si leggeva infatti sulla relazione del consiglio di amministrazione all'assemblea dei soci del marzo del 1920: "L'esperienza ci ha dimostrato che saremmo andati incontro ad un inevitabile dissesto ove avessimo riattivato le doppie corse prescritte da alcuni disciplinari di concessione" (ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 marzo 1920).
276 *Ibidem*.
277 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 23 dicembre 1920.
278 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 30 dicembre 1921.
279 *Ibidem*.
280 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 30 dicembre 1922.

nuova e più grande Società Atesina, che si sperava – invano, come si vedrà – potesse dare frutti migliori proprio in virtù della ridotta concorrenza conseguente alla fusione[281]. Per tentare di ottenere risparmi sul fronte dell'esercizio effettivo delle autolinee, riducendo i consumi di combustibile, quelli delle gomme e più generalmente le spese di manutenzione delle vetture, venne istituito un progetto, in via sperimentale dal primo luglio del 1922 sui dipendenti della SITA e in seguito normalizzato ed esteso ad altre aziende partecipate, di "interessenza del personale [direttivo e di esercizio] sui risparmi nei consumi e nelle spese", supponendo che le economie ottenute per questa via sarebbero state maggiori rispetto all'aumento di spesa dovuto alla corresponsione dei premi[282]. Come sapeva già Ancillotti, questi incentivi erano utili non solo per il risparmio di combustibile e di manutenzione che se ne poteva trarre, ma perché stimolavano il personale a viaggiare, a sottoporsi a turni di lavoro più lunghi e impegnativi di quanto non avrebbe fatto un regime di compenso mensile fisso: "L'indennità di trasferta e i premi sul consumo faranno sì che [il personale] abbia interesse e desiderio di viaggiare"[283].

D'altra parte, la battaglia per migliorare i risultati economici dell'impresa non poteva limitarsi né all'ottimizzazione degli apparati contabili, amministrativi e direttivi, né alla riduzione delle spese dovute ai consumi e al costo del lavoro, ma, soprattutto in un contesto economico così fortemente controllato dalle istituzioni, doveva svolgersi necessariamente anche sul fronte delle relazioni con lo stato e con le sue organizzazioni volte alla sorveglianza del settore delle autolinee, tentando di volgere per quanto possibile a proprio favore l'apparato normativo. Naturalmente anche la SITA, come le altre aziende prese singolarmente o attraverso le associazioni di categoria, inveì contro i continui aumenti della benzina, parte dei quali era attribuibile alle accise che su di essa riscuoteva lo stato: "La media chilometrica di spese per il 1920 – si leggeva sulla relazione all'assemblea dei soci del 1921 – è salita a 4,03 lire in confronto di 2,69 del 1919, mentre i proventi (compresi i sussidi governativi) sono aumentati soltanto da 2,72 lire a 3,40. La sola benzina ha presentato un movimento ascendente da 2,22 lire al Kg. a ben 5,12 lire, con una maggiorazione di 1.380.000 lire che in parte venne lucrata dal Governo in conseguenza del catenaccio esistente su tale carburante"[284]. Oltre a confortare le stime pro-

[281] ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 28 aprile 1922.
[282] ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 30 giugno 1922; ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 3 gennaio 1923.
[283] G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 162.
[284] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 28 aprile 1921.

dotte più sopra relativamente agli aumenti della spesa chilometrica, che come si ricorderà parlavano di una lira anteguerra contro quattro lire nel primo dopoguerra[285], questi dati ci informano su una media che crediamo anch'essa rappresentativa di un andamento nazionale, date le dimensioni della rete in questione: mentre i costi chilometrici dal 1919 al 1920 erano aumentati per la SITA di quasi il 60%, i prodotti, inclusi i sussidi, erano cresciuti soltanto del 26% circa, ciò che non poteva non mettere in crisi i bilanci delle imprese del settore che per restare a galla contavano, come sappiamo e come vedremo meglio in seguito, su altri introiti come i noleggi, le vendite, le riparazioni e così via. Era quindi per questa ragione che i dirigenti della SITA chiedevano a gran voce – in coro come sappiamo con molti altri concessionari – che il Ministero dei Lavori Pubblici concedesse ulteriori aumenti tariffari:

> Ben è vero che con decreti del 13 marzo 1919 e dell'8 gennaio 1920 sono stati concessi in via provvisoria alcuni aumenti di tariffa. Ma per conseguire questi aumenti subordinati all'autorizzazione caso per caso da parte dei circoli ferroviari abbiamo dovuto e dobbiamo tuttora lottare contro l'opposizione sistematica ed il passivo contegno dell'Autorità competente e perderci in lunghe e ingiustificate pratiche burocratiche che tolgono alle nuove provvidenze ogni serio e pratico risultato. Contro le opposizioni e le lungaggini che noi vi abbiamo accennato è stato nostro dovere assumere un atteggiamento di decisa protesta e di risoluta difesa. Cosicché se saremo confortati dalla vostra approvazione è nostro intendimento proseguire con fermezza pari al nostro buon diritto le ulteriori pratiche che abbiamo avviate presso l'Autorità Centrale e dirette ad ottenere che l'ultimo aumento testé decretato, inferiore pur sempre alle esigenze del momento, sia accordato senza restrizioni burocratiche di sorta[286].

Come si ricorderà, i concessionari di linee tramviarie extraurbane e di ferrovie secondarie in questi anni in cui, oltre alla crisi economica generale, dovettero subire i primi effetti della concorrenza automobilistica, tuonavano contro le eccessive libertà di cui godevano i concessionari di autolinee rispetto ai ristretti e angusti margini di manovra imposti al settore ferrotranviario, che a loro avviso costituivano una delle cause principali del dissesto dei propri bilanci[287]. Abbiamo avuto già modo di rilevarlo, ma giova sottolineare

---

[285] *Il convegno interregionale degli autotrasporti. Verso la serrata?*, in "L'autovia", Anno II, n. 8, 15 agosto 1922, pp. 114-115.
[286] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 marzo 1920.
[287] *La concorrenza automobilistica*, cit., p. 134.

ancora come, al di là delle barricate, il *leitmotiv* fosse più o meno lo stesso, ma invertito. Il consiglio di amministrazione della SITA, sempre nel corso della stessa assemblea del 1920 affermava con toni decisi:

> Ci sia lecito affermare a voce alta e sicura che il contegno dei due pesi e due misure che l'Autorità tutoria viene tenendo nei riguardi degli esercenti i pubblici servizi, non è certo per noi fonte di incoraggiamento e di sprone. Mentre le aziende tramviarie e ferroviarie, attraverso ad agitazioni e scioperi che hanno paralizzato così gravemente la vita del nostro paese hanno potuto conseguire aumenti rilevanti di tariffe, noi quali concessionari di servizi automobilistici che di nostra iniziativa abbiamo affrontati e ci siamo sobbarcati sacrifici ed oneri ingenti pur di prevenire ed evitare quella sospensione nel funzionamento delle linee che avrebbe reso più grave ancora lo stato di marasma in cui la Nazione si dibatte, non abbiamo fino ad oggi potuto veder realizzato quell'aumento sia pure modesto delle tariffe che è imposto dalla necessità del momento e che è conforme al più elementare dovere di equità e di giustizia[288].

In questo caso specifico la SITA – e si trattava di un argomento nuovo nella "lotta tra ferrovia e automobile" – rivendicava di aver saputo mantenere un atteggiamento più responsabile, assicurando coi propri servizi la mobilità di merci e uomini mentre le ferrovie – grazie anche ai continui scioperi del loro personale che aveva per questo tramite ottenuto aumenti salariali, erano riuscite a ottenere che venissero loro concessi aumenti tariffari – e per questo motivo riteneva che i concessionari di autolinee avrebbero dovuto essere premiati dallo stato più di quanto non lo fossero le società ferroviarie. L'attività di pressione sul governo in questi anni venne condotta peraltro parallelamente alle rivendicazioni delle associazioni di categoria come l'AICA e la FNSA, in quanto naturalmente gli interessi da difendere erano circa i medesimi, ma per lo più rimanendo svincolati dall'azione di queste organizzazioni, a cui la società scelse di non aderire fino alla fondazione, nel 1944, dell'Associazione Concessionari Autolinee e Servizi Turistici (ACAST), presieduta da Guido Ancillotti[289]. Quando sul finire del 1920 la Federazione Nazionale Servizi Automobilistici si rivolse direttamente alla SITA per tentare di interessare l'impresa a un'azione volta "a ottenere dei provvedimenti atti a risolvere le tristi

[288] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 marzo 1920.
[289] ASANAV, Atto costitutivo ACAST, 5 agosto 1944; Verbale di Assemblea straordinaria Costituente dell'Associazione Nazionale Autoservizi in Concessione, 14 marzo 1947.

condizioni di crisi cagionate dai continui rincari delle materie di consumo e della manodopera", il consiglio di amministrazione suggerì estrema cautela all'amministratore delegato, raccomandandogli di seguire l'andamento della vicenda, ma di "informare la propria condotta alla tutela dei propri interessi, senza derogare dal primitivo criterio di indipendenza e di libertà finora goduto [dalla società] nel campo della propria industria" [290]. Da un lato questo atteggiamento di sufficienza dell'impresa torinese – che la accomunava peraltro a Laviosa, il quale in questo periodo non aderì a nessuna delle associazioni imprenditoriali di settore, sebbene intrattenesse con esse rapporti continui[291] – rispetto alle organizzazioni di categoria era giustificabile per via dei canali privilegiati che in virtù della rete di relazioni della Fiat essa poteva utilizzare per far pressione sullo stato e sui suoi organi, senza bisogno per questo di ricorrere all'azione collettiva. D'altra parte però non doveva scorrere buon sangue fra la SITA e la FNSA dal momento che nell'opinione dei dirigenti dell'impresa torinese l'azione della federazione "più che a vantaggio della classe, si [era] sempre svolta con fine politico e particolaristico"[292], e sebbene in questa particolare occasione Eugenio Santoro avesse tenuto d'occhio i movimenti della federazione, evidentemente quindi ritenendo che qualche margine di vantaggio avrebbe potuto ottenere la SITA anche aderendo a un'azione promossa collettivamente, pure decise infine di mantenere estranea la società "per la condotta tenuta a suo riguardo dalla Federazione Nazionale, che con pubblicazioni del tutto fuori luogo aveva tentato di mettere in cattiva luce la condotta della nostra Società"[293].

Tornando all'evoluzione della SITA sotto il profilo economico e organizzativo, come si vede dalla Tab. 39, dopo le pesanti perdite del biennio 1921-1922, i bilanci societari ripresero a chiudere con margini di utile, sebbene lievi, pur sempre migliori rispetto alle disastrose tendenze precedenti, ma se i risultati contabili tesero a migliorare progressivamente in modo pressoché ininterrotto fino al 1929, ciò avvenne soltanto perché dal bilancio SITA vennero escluse, a partire dall'esercizio del 1922, sia le perdite sia i divi-

[290] ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 23 dicembre 1920.

[291] Nel 1922 per esempio l'imprenditore piacentino aveva contribuito alla rivista dell'AICA con un articolo intitolato *Ulteriori proposte di modificazioni al disegno di legge sulla concessione dei servizi automobilistici*, in "L'Autovia", a. II, n. 7, luglio 1922, p. 101.

[292] ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 23 dicembre 1920.

[293] ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 12 marzo 1921.

dendi delle partecipazioni nelle altre società[294], il cui andamento generale si presentava molto difforme da caso a caso. Le aziende che nel primo periodo diedero più intense preoccupazioni al loro azionista di maggioranza furono quelle meridionali. Alla SAB, per esempio, che gestiva una rete di 1.700 km, fu necessario intervenire sulla composizione del personale direttivo per via dei sospetti che si nutrivano sull'"attitudine e capacità delle persone preposte ai vari servizi"[295], sospetti che si erano incrementati dopo che un poco chiaro "furto di un piego postale di 41.700 lire" aveva condotto a una chiusura gravemente passiva dei bilanci[296]. Le cose non andavano meglio in Sicilia, dove come sappiamo in tempi brevissimi era stata fondata e liquidata una società per il trasporto di merci presieduta da Gabriello Carnazza, la Sicula Autotrasporti, mentre alcuni problemi fu destinata a dare anche la direzione della STAS di Mazzarino. Benché inizialmente in consiglio di amministrazione della SITA vigesse un certo ottimismo e si dicesse che sebbene sul funzionamento delle linee da poco aperte non si sapesse molto perché mancavano i dati contabili, "da informazioni ricevute da quegli Amministratori" si poteva assicurare che tutto stava funzionando per il meglio[297], presto ci si dovette accorgere che la mancata comunicazione dei dati contabili non era un caso isolato, ma un'abitudine del locale direttore della società[298]. Quanto al caso particolare delle linee del catanese, sempre per via di "numerose irregolarità di carattere tecnico ed amministrativo" riscontrate nel corso di un'ispezione condotta personalmente dallo stesso Santoro, "venne licenziato tutto il personale d'ufficio di quella sede nel tempo stesso che il Direttore Prof. Sebastiano Speciale presentava le dimissioni"[299], e al posto di Speciale, con cui le questioni legali relative ad alcuni "gravi ammanchi" e alle "alterazioni nelle registrazioni dei proventi del traffico"[300] si trascinarono per circa un anno, venne insediato un "agente" locale della Fiat, tale "Sig. Marchese Bartolo di Ferreri"[301]. La situazione complessiva di queste società in certi casi migliorò nel corso degli anni Venti, in altri invece peggiorò fino a

294 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 20 dicembre 1922.
295 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 21 ottobre 1920.
296 *Ibidem.*
297 *Ibidem.*
298 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 23 dicembre 1920.
299 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 13 novembre 1922.
300 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 3 gennaio 1923.
301 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 26 novembre 1922.

condurre alla liquidazione, ma non si registrarono più – almeno ufficialmente – casi così eclatanti di perdita del controllo del centro sulla periferia. È comunque evidente che se la strategia di espandersi attraverso la fondazione e il controllo di numerose società diverse poteva dare su alcuni fronti dei sensibili vantaggi, per altri versi rendeva assai più arduo il governo dell'intera macchina organizzativa e direttiva, per questa via resa più complessa e frammentata.

Fra le società del gruppo che nel corso degli anni Venti, al contrario, diedero meno problemi all'amministrazione della SITA e che garantirono a lungo un'ottima retribuzione del capitale sociale rientrava invece la Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi, sulla quale abbiamo fatto più di qualche cenno in precedenza. Il consiglio di amministrazione della società sarda, composto nel 1919 da Giuseppe Menada (presidente), Dino Devoto (amministratore delegato), Attilio Luciani, Cesare Cappa e Eugenio Pinzanti (consiglieri), così si esprimeva nell'aprile del 1919: "Fra le molteplici necessità della Sardegna quella che è maggiormente sentita è la penuria di mezzi di comunicazione, la deficienza dei quali impedisce di sviluppare i propri commerci e di esportare i propri prodotti. La nostra società compresa di questo bisogno impellente della Sardegna mira appunto a dotare l'isola di una ampia rete di linee automobilistiche per allacciare centro a centro, per favorire le comunicazioni dei vari centri al mare"[302]. Ed effettivamente, rispondendo in pieno ai propositi dichiarati in questa assemblea, ogni anno la direzione ottenne l'apertura di nuove linee automobilistiche, così che la costruzione della rete sarda procedette a ritmi estremamente accelerati dal primo dopoguerra fino a circa la metà degli anni Venti. Nel marzo del 1920 la rete dei servizi automobilistici della SATAS misurava in totale circa 813 km[303], che già un anno dopo si erano quasi raddoppiati, aggirandosi intorno ai 1.550 km[304], per arrivare nel 1924 a una estensione totale superiore ai 2.000 km[305]. Secondo Antonio Taramelli, che nel 1923 volle descrivere il valore turistico di queste linee in un interessante articolo sulle "Vie d'Italia", si trattava della "più razionale e completa rete di tutta Italia" – razionalità e completezza che, come abbiamo già sottolineato, derivavano probabilmente dalla sua gestione monopolistica –, la cui costruzione era stata informata a un unico concetto: "Avvicinare i centri interni a quelli delle

302 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 27 aprile 1919.
303 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 17 marzo 1920.
304 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 7 aprile 1921.
305 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 10 aprile 1924.

due linee ferroviarie ed ai porti e far permeare entro all'intime e riposte contrade isolane l'ondata della vita nuova"[306]. Il maggior valore che Taramelli riconosceva a queste linee era infatti quello di collegare i numerosi villaggi fra loro e con le linee ferroviarie, "portando la vita *ed un pochino anche le forme civili* in paesi remoti e fuori mano, a cui si giungeva finora o a cavallo o in saltafossi o in vetturette preadamitiche"[307]. Non solo il numero dei chilometri della rete si ampliò consistentemente in questo periodo, ma, contrariamente a quanto avrebbe potuto far pensare un tessuto economico così poco sviluppato come quello sardo dei primi anni Venti, sulla cui "civiltà" addirittura Taramelli nutriva evidenti riserve, la richiesta di mobilità pare – a giudicare dalle affermazioni del consiglio di amministrazione – che fosse superiore alla capacità di offerta dei servizi di trasporto della società. Si leggeva nella relazione all'assemblea dei soci del 1920:

> L'utilità, diremmo quasi l'indispensabilità di questi mezzi di comunicazione è dimostrata luminosamente dall'afferenza sempre crescente di passeggeri. Su quasi tutte le linee nostre il servizio, per quanto accurato, per quanto regolare, si è manifestato impari ai bisogni delle popolazioni. Quasi ogni giorno ai capi linea sono decine di passeggeri che non trovano posto nelle vetture; inutilmente poi ne aspettano il passaggio gli abitanti dei paesi intermedi, perché quando giungono sono sovraccariche e ben difficilmente qualcuno può trovarvi posto. È questa una preoccupazione per noi, perché vorremmo che tutti coloro che abbisognano del pubblico servizio da noi esercito, potessero usufruirne[308].

Evidentemente la società soffriva inizialmente di una scarsità di offerta di posti se era vero che, come riferiva Devoto anche nel corso delle sedute del consiglio di amministrazione, su alcune linee, come in particolare su quelle del circondario di Sassari e dell'oristanese, il pubblico affollava gli autobus e spesso protestava "perché non [trovava] posto"[309]. Anche sulla Cagliari-S. Vito, definita dall'amministratore delegato "la regina delle line", era spesso difficile soddisfare la domanda di trasporto della popolazione, ciò che se da un lato era attribuibile alla "mancanza di vetture", come riferiva lo stesso Devoto[310], e ancor di più dal fatto che per la gran parte delle linee non si effettuava che

306 A. Taramelli, *La nuova rete di servizi automobilistici della Sardegna*, in "Le vie d'Italia", cit., p. 524.
307 *Ibidem*. Corsivo nostro.
308 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 17 marzo 1920.
309 ASSITA, SATAS, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 27 aprile 1919.
310 *Ibidem*.

una sola corsa giornaliera[311], non può non destare interesse all'interno del contesto sardo dell'epoca, che era certamente caratterizzato da un certo grado di mobilità, ma di quella mobilità, ci si immaginerebbe, tipica delle economie preindustriali e pastorali, fatta principalmente di piccoli o anche grandi spostamenti, ma effettuati sostanzialmente grazie all'energia muscolare di uomini e di animali. Del resto anche David Herbert Lawrence, quando una domenica di gennaio del 1921 prese l'autobus della SATAS per andare da Sorgono, dove era arrivato con la ferrovia da Cagliari, verso Nuoro, ebbe l'impressione che i servizi automobilistici locali non fossero certo affollati, e al contrario rifletteva su come dovesse essere complicato riuscire non solo a ottenere un utile, ma anche un pareggio nel bilancio di queste innovative linee di trasporto:

> We must remember that the bus is a great innovation. It has been running for five weeks only. I wonder for how many months it will continue.
> For I am sure it cannot pay. Our first-class tickets cost, I believe, about twenty-seven francs each. The second-class costs three quarters the first. Some parts of the journey we were very few passengers. The distance covered is so great, the population so thin, that even granted the passion for getting out of their own villages, which possesses all people now, still the bus cannot earn much more than an average two hundred to three hundred francs a day. Which, with two men's wages, and petrol and its enormous price, and the cost of wear-and-tear, cannot possibly pay.
> I asked the driver. He did not tell me what his wages were: I did not ask him. But he said the company paid for the keep and lodging for himself and mate at the stopping-places. This being Sunday, fewer people were travelling: a statement hard to believe. Once he had carried fifty people all the way from Tonara to Nuoro. Once! But it was in vain he protested. Ah well, he said, the bus carried the post, and the government paid a subsidy of so many thousands of lire a year: a goodly number. Apparently then the government was the looser, as usual[312].

Ovviamente la testimonianza di Lawrence non può essere presa che come quella di un viaggiatore, per quanto chiaramente colto e perspicace, che salì su un autobus sardo in una domenica invernale, e che in quell'unica occasione, con l'occhio di un britannico abituato ai flussi di traffico caratteristici di un contesto economico e sociale ben diverso,

311 A. Taramelli, *La nuova rete di servizi automobilistici della Sardegna*, in "Le vie d'Italia", cit., p. 524.
312 D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., p. 115.

osservò che i passeggeri erano tutto sommato assai pochi per poter ottenere un introito sufficiente a ripagare il servizio. L'autista dell'autobus, invece, e insieme a questi l'amministratore delegato della società per cui lavorava, affermavano entrambi che l'affollamento, per lo meno occasionalmente, si verificava, se era vero che almeno una volta nelle ultime cinque settimane cinquanta persone (un numero forse un po' gonfiato nell'enfasi del racconto, ma non incredibile dal momento che alcuni Fiat 18 BL potevano offrire attorno ai 40 posti) avevano viaggiato da Tonara a Nuoro. Rimane però il fatto che se Lawrence avesse potuto scambiare due parole con Dino Devoto, il direttore della società, avrebbe trovato piena conferma ai suoi calcoli, pure fatti approssimativamente senza bilanci sott'occhio, attorno alla possibile redditività delle linee automobilistiche locali: nella relazione del consiglio di amministrazione all'assemblea dei soci della SATAS, poco meno di un anno prima, si diceva esattamente che "malgrado […] tanta affluenza sulle nostre linee automobilistiche, questi pubblici servizi non [erano] redditizi per il rilevante costo a cui [erano] salite le materie di consumo, per le mercedi e per gli stipendi al personale di tanto aumentati"[313]. In effetti oltre al materiale di consumo e al salario della coppia autista-bigliettaio, Lawrence riferiva che il personale aveva ovviamente pagati anche vitto e alloggio nelle località in cui era costretto a pernottare. La coppia conosciuta dallo scrittore inglese era addetta alla linea che collegava Oristano a Nuoro, distanti all'incirca 150 km, e faceva il primo giorno da Oristano a Sorgono – una settantina di chilometri –, il giorno seguente da Sorgono a Nuoro – circa la stessa distanza – e poi indietro, "and every day on, on, on"[314], dovendo alloggiare fuori sede quindi tre notti su quattro, il che comportava ovviamente una certa spesa, per quanto modeste potessero essere le tariffe dei piccoli e spartani alberghi sardi dell'epoca[315]. Se Lawrence e Devoto quindi sarebbero stati d'accordo sul fatto che queste linee non potevano essere redditizie esercitate in tali condizioni, diversa era, come ci si poteva aspettare, la percezione dei sussidi pubblici. Dove il britannico sottolineava con tono chiara-

313 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 17 marzo 1920.

314 D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., p. 107.

315 Scriveva Taramelli sull'accoglienza alberghiera dell'epoca: "Qua e là qualche alberghetto, anche nelle borgate remote dei centri maggiori comincia ad aprirsi, presentando aspetti e servizii alquanto meno diversi da quelli che siamo abituati a richiedere nelle zone più frequentate dai turisti in altre parti d'Italia. È da augurarsi però, che migliorandosi i servizi alberghieri ed uscendo da quello stadio troppo nebuloso di pulizia e di decoro nel quale si sono sinora tenuti, non si diffondano prezzi degni di un pescecanismo ingordo e tali da arrestare sul suo nascere la corrente turistica, diremo di mezzo calibro, quella che può essere la più copiosa e la più rimuneratrice" (A. Taramelli, *La nuova rete di servizi automobilistici della Sardegna*, in "Le vie d'Italia", cit., p. 523).

mente polemico che, come al solito, era il governo a rimetterci, l'amministratore delegato della SATAS riportava in ben altri termini il problema all'assemblea dei soci: "Se la società ha potuto sostenere ingenti sacrifici nell'intento di soddisfare i giusti desideri ed i bisogni delle popolazioni dell'isola, non può continuare su tale via, non può col capitale privato ed a spese di tale capitale, provvedere a pubblici servizi. È quindi necessario che il governo intervenga con sovvenzioni adeguate ad integrare la spesa effettiva che questi servizi importano"[316].

Tab. 40. SATAS. Voci del conto profitti e perdite per il 1920.

Spese e perdite	**lire**	**Profitti e rendite**	**lire**
spese di amministrazione	77.450,10	ribassi o sconti attivi	3.767,85
interessi passivi sconti e ribassi	71.421,84	affitti attivi	3.329,05
imposte e tasse	32.096,24	utili garages:	
spese esercizi precedenti	15.165,68	vendita veicoli industriali e da turismo	167.974,55
perdite esercizio linee	520.068,90	vendita accessori e pezzi di ricambio	88.858,60
ammortamenti	27.510,49	vendita gomme	87.170,65
avanzo utili 1919	325,02	vendita materiale di consumo	22.952,85
utile netto 1920	114.571,51	vendite diverse	28.088,10
somma	858.609,78	utili officina:	
		riparazioni a privati	59.579,43
		utili sui noleggi:	
		vetturette e autocarri per trasporto merci	112.389,60
		utile dei magazzini	284.174,08
		avanzo utili 1919	325,02
		somma	858.609,78

Fonte: ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 7 aprile 1921.

Le passività del servizio automobilistico erano effettivamente consistenti e secondo gli amministratori della SATAS, che in questo ovviamente si univano al coro di tutti i concessionari del paese, il governo avrebbe dovuto intervenire unicamente aumentando i sussidi per riportare i conti in pareggio, perché se era vero che erano stati concessi aumenti tariffari, essi erano però applicabili soltanto "nel continente", e non era possibile "applicarli nell'Isola, imperocché le popolazioni non avrebbero sostenuto tali aumenti": "Tanto è vero che un lieve aumento portato alla tariffa delle linee del sassarese ha dato luogo alle proteste del Prefetto di Sassari, il quale ha comunicato un ordine del giorno

[316] ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 7 aprile 1921.

votato dall'Associazione dei Combattenti in cui sono definite esose le miti tariffe attuali"[317]. La società in effetti ottenne, dietro insistenti richieste al Ministero dei lavori pubblici, aumenti di sussidio in più di un'occasione[318], ma non furono mai sufficienti a colmare il deficit delle linee automobilistiche che pure venivano altrettanto "insistentemente", a detta del consiglio di amministrazione, richieste dalle popolazioni locali con pressioni esercitate sulla società attraverso "autorità locali e centrali"[319]. Come si vede dal solo esempio del bilancio del 1920 (Tab. 40), le perdite sui servizi automobilistici erano effettivamente di proporzioni considerevoli e, sebbene come sappiamo ogni società concessionaria di autolinee in questo periodo integrasse i propri bilanci con le entrate relative ad attività diverse da quelle dei servizi di linea – come i noleggi, le riparazioni d'officina per privati o la vendita di materiali di consumo e pezzi di ricambio –, la SATAS, come emerge chiaramente dalla Tab. 40, non avrebbe potuto farne a meno, costituendo questa la sua unica, ma certo non irrisoria entrata. Essendo la SATAS il solo concessionario di vendita di autoveicoli per conto della Fiat su tutto il territorio sardo, essa produsse sempre ottimi risultati di bilancio fino a che, nel 1928, il ramo delle vendite degli autoveicoli venne passato a una sede della Fiat dedicata per la Sardegna, contribuendo in modo massiccio a determinare un rapido e improvviso tracollo delle finanze aziendali (Graf. 16). Una delle ragioni delle elevate spese di esercizio delle autolinee risiedeva secondo il consiglio di amministrazione nella cattiva manutenzione stradale – ciò che accomunava il destino delle autolinee sarde a quello delle continentali, che come sappiamo non avevano strade migliori – "in conseguenza della quale si ha un forte dispendio di gomme, che si risolve in un maggiore aggravio per l'azienda"[320]. Anche Lawrence nel suo breve viaggio aveva notato come le strade, seppure ampie, numerosissime e quasi coraggiose per come si inerpicavano su terreni che in Inghilterra avrebbero considerato impraticabili, versassero tuttavia in pessime condizioni di manutenzione[321].

---

317 *Ibidem*.

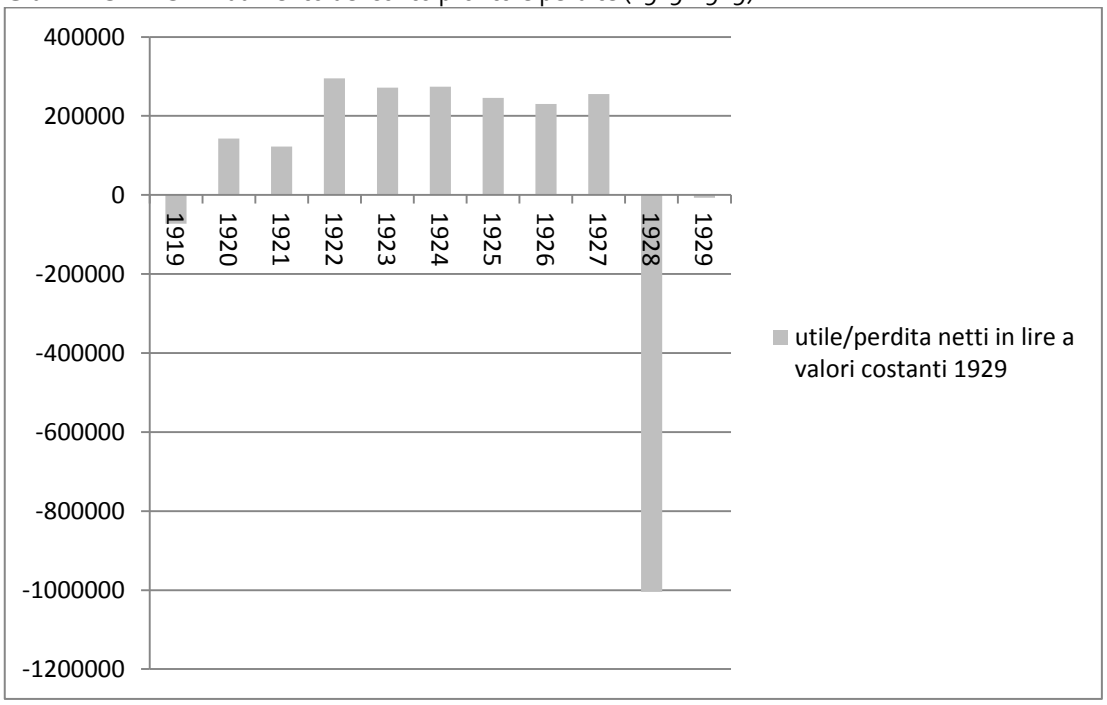
318 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 19 aprile 1922. Nel marzo del 1923 per esempio si disse che "il Ministero, dopo tante nostre insistenze, [aveva] finito per riconoscere il nostro buon diritto ed [era] addivenuto a quella revisione dei sussidi da noi tanto invocata" (ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 31 marzo 1923).

319 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 19 aprile 1922.

320 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 19 aprile 1922.

321 "And yet the permanent way of almost every railway is falling into bad disrepair, the roads are shocking. And nothing seems to be done. Is our marvelous, mechanical era going to have so short a bloom?" (D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., p. 116).

Graf. 16. SATAS. Andamento del conto profitti e perdite (1919-1929).



Fonte: ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Voll. 1-2, anni relativi.

Per questa ragione il consiglio di amministrazione della SATAS decise di avvalersi della possibilità, come sappiamo accordata per legge, di partecipare all'appalto per la manutenzione stradale: "Dall'esercizio di questo nuovo servizio non ci ripromettiamo lauti redditi, ci basterà di coprire le spese; trarremo però da esso il sensibile beneficio di avere strade in buono stato e conseguentemente un minore consumo di gomme"[322]. Ed effettivamente, stando a quanto affermava il consiglio di amministrazione stesso, dei risultati migliori nella provincia di Cagliari, dove la società iniziò in via sperimentale la manutenzione delle strade nazionali, pare che si riuscissero a ottenere[323]. I dati sulla velocità commerciale dei servizi, sulla quale incide in parte ovviamente anche la qualità delle strade percorse, in realtà non differiscono di molto da quelli che abbiamo già riscontrato sulle linee delle Auto Guidovie Italiane nel 1924, in tutt'altra zona d'Italia, la cui velocità commerciale media era di circa 17,5 chilometri orari (Tab. 37), mentre quella sarda era più bassa soltanto di un punto, aggirandosi attorno ai 16,5 chilometri orari (Tab. 41). Sulle linee della Sardegna però si registravano pochi ma particolarmente significativi picchi bassi, come gli otto chilometri orari per la Cagliari-Pula-Teulada e i 10 delle Nuoro-

322 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 10 aprile 1924.
323 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 15 aprile 1925; Assemblea generale ordinaria 8 aprile 1926; Assemblea generale ordinaria 31 marzo 1927.

Gavoi-Sorgono (la stessa utilizzata la Lawrence), mentre soltanto due delle linee descritte superavano i 20 chilometri orari.

Tab. 41. SATAS. Distanze, tempi di percorrenza e velocità commerciali di alcune autolinee nel 1923.

Linea	Distanza (km)	Durata (h)	Velocità commerciale (km/h)
Terranova-Tempio	51	3h	17
Tempio-Palau	54	3h 15'	16,6
Palau-S. Teresa di Gallura	25	1h 30'	16,7
Tempio-Sassari	80	5h 30'	14,5
Nuoro-Monti Telti	115	8h	14,4
Nuoro-Lanusei	85	5h	17
Tortolì-Orosei	84	4h	21
Nuoro-Gavoi-Sorgono	79	8h	9,9
Sorgono-Tonara-Seulo-Sadali	65	4h	16,3
Sorgono-Neoneli-Abbasanta	51	3h 30'	14,6
Oristano-Neoneli	47	3h	15,7
Oristano-Laconi	63	4h	15,8
Oristano-Santu Lussurgiu	40	2h 30'	16
Oristano-Cuglieri-Bosa	67	5h 30'	12,2
Cuglieri-Tresnuraghes	12	30'	24
S. Gavino-Sanluri-Senorbì	33	2h	16,5
San Gavino-Guspini-Arbus-Iglesias	80	5h	16
Fluminimaggiore-Buggerru	10	45'	13,3
Iglesias-Portovesme	25	1h 30'	16,7
Iglesias-S. Antioco-Calasetta	50	3h 15'	15,4
Cagliari-S. Vito-Muravera-Tortolì	145	8h	18,1
Cagliari-S. Nicolò Gerrei-Ballao	77	4h	19,3
S. Nicolò Gerrei-Villasalto-Armungia	23	1h	23
Cagliari-Sardara	55	3h	18,3
Cagliari-Pula-Teulada	26	3h 15'	8
Teulada-Santadi-Siliqua	65	4h	16,3
Siliqua-Vallermosa	8	20'	24
media	**56,1**	**3h 36'**	**16,5**

Fonte: A. Taramelli, *La nuova rete di servizi automobilistici della Sardegna*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 5, maggio 1923, pp. 522-532.

Come si è già detto per il caso dell'impresa di Laviosa e per il settore nel suo complesso, in queste basse velocità commerciali entravano naturalmente anche le caratteristiche dei veicoli stessi che, sebbene avessero cominciato nel corso della prima metà degli anni Venti a utilizzare gli pneumatici al posto delle gomme piene, ciò che garantiva velocità di

marcia leggermente più elevate, dal punto di vista tecnologico non avevano subito consistenti progressi rispetto ai veicoli della prima guerra mondiale: la gran parte degli omnibus che circolavano sulle strade italiane era ancora costituita dai telai e dai motori dei Fiat 15 ter e 18 BL, concepiti appunto alla vigilia della guerra[324]. Inoltre bisogna sempre tener presente i ritmi di una società e di un contesto, quelli dell'Italia rurale degli anni Venti, ben diversi da quelli della rapida società industriale. Comprendendo la velocità commerciale tutto il tempo impiegato a percorrere una data linea, occorre considerare che i dilatati tempi di sosta potevano incidere in modo considerevole sul risultato finale. La pausa che l'autobus di Lawrence fece per il pranzo a Govoi, per esempio, durò più di un'ora[325]; in ogni paese, poi, bisognava sbrigare il servizio postale, andare quindi all'ufficio locale, ritirare un sacco e consegnarne un altro. In certi casi poteva accadere di dover aspettare qualcuno che venisse a ritirare o consegnare un pacco in mezzo alla campagna deserta[326]. Scriveva Lawrence:

> Whenever we come to a village we stop and get down, and our little conductor disappears into the post-office for the post-bag. This last is usually a limp affair, containing about three letters. The people crowd round – and many of them in very ragged costume. They look poor, and not attractive: perhaps a bit degenerate. It would seem as if the Italian instinct to get into rapid touch with the world were the healthy instinct after all. For in these isolated villages, which have been since time began far from any life-center, there is almost a sordid look on the faces of the people[327].

Nonostante la ovvia esiguità delle comunicazioni postali in una terra fondamentalmente agricola e pastorale, qual era non solo la Sardegna ma gran parte dell'Italia dell'epoca, caratterizzata da bassissimi livelli di alfabetizzazione, lo scrittore inglese sembrava riconoscere al servizio una funzione quasi salutare per queste persone, come le definiva, povere e poco attraenti, dall'espressione quasi "sordid". In ogni caso i "servizi che la società [aveva] assunto nell'interesse delle popolazioni della Sardegna più che nell'interesse pro-

---

[324] M. Condolo, *Storia dell'autobus Italiano*, cit., pp. 44-45.
[325] D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., pp. 124-127.
[326] "The first stop was where a wild, rough lane came down the hill to our road. At the corner stood a lonely house – and in the road-side the most battered, life-weary old carriage I have ever seen. The jaunty mate sorted out the post – the boy with the tattered-battered brown carriage and brown pony signed the book as we all stood in the roadway. There was a little wait for a man who was fetching up another parcel" (*Ibidem*, p. 144).
[327] *Ibidem*, p. 123.

prio"[328], elargendoli con magnanimità e ribadendo continuamente che non era "giusto che il capitale privato, il capitale di una Società come la nostra, [dovesse] servire a far funzionare pubblici servizi"[329], ciò nonostante persistendo nella costruzione di una delle reti più vaste del paese, sembravano obiettivamente rispondere alle esigenze della popolazione locale, al di là degli affollamenti più o meno occasionali di cui si è detto. Quali fossero però i passeggeri che utilizzavano queste autolinee, come per il resto d'Italia, non è cosa semplice da stabilire con precisione: le fonti statistiche e gli archivi d'impresa assai raramente fanno riferimento a quali fossero gli utenti del servizio, mentre si preoccupano più spesso di indicarne la quantità, sebbene per questo periodo in particolare scarseggino in realtà anche i dati quantitativi. Nel viaggio che condusse Lawrence da Sorgono fino a Terranova (l'odierna Olbia), dove si sarebbe imbarcato per il continente, lo scrittore e sua moglie che viaggiavano in prima classe, ossia nei posti anteriori dell'autobus, incontrarono diversi passeggeri, la gran parte dei quali, ma non la totalità, apparteneva in un modo o nell'altro a un ceto medio benestante, fra cui uomini di affari, ricchi contadini, preti e così via. A Sorgono era salito un "cittadino di Nuoro" che sbrigava abitualmente non meglio specificati "affari" nel paese e che quindi faceva continuamente avanti e indietro fra le due località[330]. Accompagnato da questi era però salito sull'autobus un vecchio contadino vestito con uno dei tipici costumi sardi, in questo caso in bianco e nero, diretto a Tonara. Questi svolgeva qualche lavoro per il cittadino di Nuoro, il quale evidentemente gli stava pagando il biglietto in prima classe per tornare a casa, ma non era fino a quel momento mai salito su un'automobile in vita sua, né doveva averne viste molte prima di allora, e si guardava continuamente attorno con sguardo meravigliato[331]. La descrizione della partenza dell'autobus e della conseguente reazione del vecchio contadino, che rappresenta efficacemente da un lato la distanza ancora marcata fra il mondo rurale e le macchine della seconda rivoluzione industriale e dall'altro l'inizio di un percorso di appropriazione della nuova tecnologia, seppur timido e timoroso, da parte dei ceti meno abbienti della popolazione, merita di essere riportata nella sua interezza:

328 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 15 aprile 1925.
329 ASSITA, SATAS, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 19 aprile 1922.
330 D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., p. 116.
331 *Ibidem*, p. 114.

> I see the little conductor in his dashing, sheep-lined, short military overcoat striding briskly down the little lane with the post-bag. The driver climbs to his seat in front of me. He has a muffler round his neck and his hat pulled down to his ears. He pips at the horn, and our old peasant cranes forward to look how he does it.
> And so, with a jerk and a spurt, we start uphill.
> "Eh – what's that?" said the peasant, frightened.
> "We're starting", explained the bright-faced young man.
> "Starting! Didn't we start before?"
> The bright face laughs pleasedly.
> "No", he said. "Did you think we had been going ever since you got in?"
> "Yes", says the old man simply, "since the door was shut."[332]

Altri contadini salirono sull'autobus a più riprese, benché con fare meno meravigliato: "In the bus again, we were quite crowded. A peasant girl in Nuoro costume sat facing me, and a dark-bearded, middle-aged man in a brown velveteen suit was next me and glowering at her"[333]. Ma questa coppia apparteneva probabilmente a un ceto diverso, più benestante rispetto al primo contadino, il quale sedeva in prima classe con un biglietto con ogni probabilità offerto dal suo datore di lavoro, mentre i nuovi compagni di viaggio non sembravano dalle descrizioni di Lawrence particolarmente impressionati dalla tecnologia automobilistica; solo, la ragazza aveva avuto qualche problema di nausea durante il viaggio, e lo scrittore sembrava sicuro che l'uomo in questione – ma era una sua supposizione – fosse un ricco possidente di città ("he his a townsman with property") che aveva sposato questa giovane contadina con cui viaggiava[334]. C'erano poi sullo stesso autobus, che partiva da Nuoro diretto a Terranova, "due donne di villaggio divenute fini, con abito da città e sciarpe di seta nera sul capo"[335], dopo le quali salirono "tre ragazze di villaggio" ("village lasses") che scesero qualche chilometro dopo, quando Lawrence scoprì che avevano deciso soltanto di farsi un piccolo giro come divertimento domenicale ("Sunday treat"), anch'esse evidentemente affascinate dalla nuova e rumorosa tec-

[332] *Ibidem*.
[333] *Ibidem*, p. 127.
[334] *Ibidem*, p. 143.
[335] "There were two village women become fine, in town dress and black silk scarves over their heads" (*Ibidem*, p. 127).

nologia che percorreva le desolate campagne soltanto da poco tempo: "Delighted they were", commentava lo scrittore[336].

Quanto si può dedurre dalle osservazioni di Lawrence sul popolo delle autolinee della Sardegna, ossia che fosse mediamente composto o di contadini più o meno benestanti che utilizzavano il servizio per spostamenti di piacere o di lavoro, oppure di rappresentanti di un ceto medio piuttosto ampio, può essere confermato anche da altre, benché rare, autorevoli testimonianze, come quella di Luigi Bertarelli. Questi, nella preparazione dell'undicesimo volume delle *Guida d'Italia* del Touring Club Italiano, aveva viaggiato a lungo sulle strade abruzzesi con la sua automobile privata, affiancato da un segretario a cui dettava le sue impressioni[337]. E proprio su queste strade, lungo le quali era avvenuto secondo Bertarelli "uno sviluppo magnifico dei servizi pubblici d'auto", tanto da intitolare "Il trionfo dell'auto pubblica" il paragrafo dove descrisse brevemente queste autolinee sulle "Vie d'Italia", ebbe l'occasione di notare la composizione degli utenti di una linea automobilistica di montagna talmente "ardita" da apparire quasi surreale:

> Vi sono servizi così arditi che, a prima vista, appaiono perfino incomprensibili: ad esempio da Teramo pel comune sparso di Rocca S. Maria. L'auto sale fino ai 1000 m. in una valle solitaria, fin sotto l'immenso Bosco Martese e si arresta sulla montagna deserta in un punto ove né una casa né un ricovero qualsiasi [sic]. Là termina la strada e s'irradiano delle mulattiere. Per dove? Chi lo sa! Ma dall'autobus, a quest'ultimo arresto, ove per caso mi trovai con la mia vettura, vidi scendere sulla piazzola terminale alcuni contadini che si caricarono di involti e di sacchi, un impiegato di uno di quei comunelli, un maestro, un ingegnere con un uomo che portava degli strumenti. Ciascuno si avviò per proprio conto a piedi, qualcuno con un mulo che aspettava, verso la valle, verso un colletto, verso il bosco[338].

Tornando alla Sardegna e al viaggio di Lawrence, sempre sulla strada che da Nuoro andava verso il porto di Olbia, avvenne un altro episodio su cui è opportuno soffermarsi:

> There is an altercation because a man wants to get into the bus with two little black pigs, each of which is wrapped in a little sack, with its face and ears appearing like a flower from a wrapped bouquet. He is told that he must pay the fare for each pig as if it were a

[336] *Ibidem*.
[337] L.V. Bertarelli, *Divagazioni*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 9, settembre 1923, pp. 941-953.
[338] *Ibidem*.

> Christian. *Cristo del mondo*! A pig, a little pig, and paid for as if it were a Christian. […] Dio Benedetto! It is a chorus. But the bus mate is inexorable. Every animal, even if it were a mouse,must be paid for and have a ticket as if it were a Christian. The pig-master recoils stupefied with indignation, a pig-bouquet under each arm. "How much do you charge for the fleas you carry?" asks a sarcastic youth[339].

La lite in questione era stata quindi suscitata non dal fatto che l'uomo volesse salire sull'autobus con due maialini avvolti in un sacco sotto braccio, ma perché il bigliettaio intendeva far pagare un titolo di viaggio intero per il loro trasporto, il che apparve inaccettabile non solo a quello che Lawrence aveva chiamato il "pig-master", il quale rinunciò al trasporto caricando nuovamente i due maialini su un asino, ma, come appare dalla descrizione, anche ad altri presenti. Evidentemente o il bigliettaio tentò in quell'occasione di racimolare qualche soldo in più da non dichiarare alla società – cosa tutt'altro che infrequente sulle autolinee dell'epoca[340], ma non avrebbe dovuto emettere il biglietto perché il trucco funzionasse – oppure la società non era ancora preparata a ciò che sulle autolinee rurali era sostanzialmente la norma, ossia che insieme ai cosiddetti pacchi agricoli viaggiassero anche svariati generi di animali da cortile o da allevamento, vivi o morti. Quando nel 1939 un geometra piacentino che viaggiava su una linea di campagna delle Auto Guidovie Italiane venne investito da un getto di "acqua ammoniacale", come la descrisse egli stesso, fuoriuscita dalla "salma di un vitello posta sull'imperiale della vettura", la sua protesta non era indirizzata tanto contro il fatto che sull'autobus potesse viaggiare quel genere di merce, ciò che veniva dato per scontato, ma piuttosto sul fatto che la vettura fosse talmente malconcia che il finestrino non si chiudeva, consentendo quindi ai maleodoranti liquidi di entrare e di raggiungere il suo po-

---

339 D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., p. 145.

340 I richiami e le relative punizioni che le aziende infliggevano ai bigliettai che tentavano di arrotondare il salario sottraendo alle casse parte degli introiti dei titoli di viaggio di passeggeri e merci sono piuttosto numerosi nelle schede del personale che è stato possibile consultare per le Auto Guidovie Italiane per il periodo compreso dal 1934 in avanti e per la Lazzi, un'impresa pistoiese fondata nel 1919, anche dagli anni Settanta del Novecento in avanti (ASA, personale esonerato, schede individuali, 1934-1944; ASLazzi, Licenziati, schede individuali, 1971-1984). Sui verbali del consiglio di amministrazione della SACSA, invece, nel 1919 si leggeva: "I fattorini Berti Renato e Mosconi Marino nonostante i ripetuti richiami e le punizioni inflitte, continuano a prestare servizio in modo assolutamente disastroso, tanto è vero che sono giunti moltissimi reclami da parte degli uffici postali percorsi dal servizio e da parte dei signori Viaggiatori. Aggiunge poi che ambedue non sempre staccano regolarmente i biglietti e che si rifiutano di firmare lo schema di capitolato che è stato redatto per i fattorini" (ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 30 giugno 1919).

.

sto[341]. Questa varietà di beni – a cui dobbiamo aggiungere le pur poche lettere e dispacci postali e i probabilmente altrettanto pochi quotidiani, i farmaci, il pane e i prodotti agricoli, i tessuti, i pacchi (i colli) di varia natura scambiati tra famiglie e all'interno delle famiglie i cui componenti erano dispersi sul territorio in diversi villaggi – che in tutta la prima metà del Novecento, e oltre, vennero trasportati sulla rete di autolinee italiane, come abbiamo già avuto modo di sottolineare costituiva in realtà uno dei maggiori punti di forza del servizio, contribuendo a configurarlo per questa via come uno strumento utile da un lato a stimolare il conseguimento di più elevati livelli di qualità della vita e dall'altro, instaurando comunicazioni relativamente veloci ed economiche fra i villaggi di una determinata area geografica, le comunità locali non potevano che essere indotte a costruire e a far parte effettivamente di una *rete* nel senso più completo e complesso del termine: una rete infrastrutturale, ovviamente, una rete economica e commerciale, ma anche e soprattutto una rete sociale (nel senso sociologico di *social network*). All'interno di questa rete, inoltre, gli autobus non si configuravano solo come *passivi* mezzi di comunicazione, ma apparivano essi stessi, in un certo senso, *creatori* di comunicazione: nel momento stesso in cui trasferivano beni e passeggeri, avveniva ovviamente che questi ultimi parlassero fra di loro, conoscendosi e instaurando relazioni. Il bigliettaio che accompagnò Lawrence e sua moglie da Nuoro a Olbia, per esempio, parlò a lungo con la coppia anglo-tedesca – con certo loro disappunto a dire il vero –, fino a che non scrisse dietro il blocco dei biglietti il proprio indirizzo offrendolo allo scrittore e tentando di persuaderlo a trovargli un posto da autista – privato ma anche di autobus se non ci fossero state alternative – in Inghilterra[342]. Ora questo non è che un esempio (peraltro di una relazione, quella con una coppia di turisti stranieri, che non poteva certo essere la più frequente nell'Italia dell'epoca), ma è senza dubbio esemplificativo di come durante la stessa fase di trasporto le reti sociali potessero modellarsi e modificarsi, stabilendo accordi tra gli individui, i quali potevano scambiare informazioni e notizie, stringendo nuovi o diversi legami. L'autista e il bigliettaio, naturalmente, all'interno di questo contesto giocavano un ruolo fondamentale costituendo essi stessi il collegamento fra i vari villaggi non solo perché banalmente era grazie a loro che la macchina camminava, caricava passeggeri, prendeva in consegna i pacchi e li consegnava, ma perché divenivano col tempo depositari di una conoscenza approfondita, tendenzialmente più elevata rispetto alla popola-

[341] ASA, Minute CdA, Cart. 41, f. 1-2, Lettera di Piero Bertola a Gino Maggi, Piacenza, 18 luglio 1939.
[342] D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., pp. 157-158.

zione media, dei luoghi e delle persone. Acquisendo e dispensando tale conoscenza, quindi, l'autista e il bigliettaio non potevano che divenire a loro volta parte attiva nella configurazione delle reti locali.

Tornando alla SITA vista nel suo complesso, il rapido movimento di espansione dei primi anni successivi alla guerra mondiale subì com'è naturale un rallentamento a partire dagli esercizi del 1923 e del 1924, e il lavoro della direzione si orientò più massicciamente sull'ottimizzazione dell'apparato aziendale sia per quanto riguarda la gestione dei servizi automobilistici di linea e di noleggio sotto il profilo tecnico e amministrativo sia per quanto attiene alle partecipazioni nelle società diverse. Ottimizzare la rete significava, fra le varie cose, cedere le linee non redditizie dal punto di vista del traffico, o quelle che, troppo lontane dai centri più importanti della rete, richiedevano spese di amministrazione e di personale eccessive rispetto all'apporto economico che potevano dare, ciò che avvenne a più riprese in tutte le aree geografiche di competenza della società[343]. Dal punto di vista organizzativo, in varie sedi, fra cui Firenze e Forlì, nel corso del 1925 si procedette alla fusione della direzione amministrativa e di quella di esercizio in un unico apparato direttivo secondo il principio, che in seguito si diffuse in molte altre imprese del ramo comprese le Auto Guidovie Italiane, della cosiddetta "direzione unica", che conduceva a un sensibile risparmio di personale[344]. Altri alleggerimenti del personale si ottennero esternalizzando le riparazioni delle vetture alla officine Fiat del Romito, nei pressi di Firenze, "col vantaggio per la nostra sede di Firenze di aver potuto conseguire un notevole alleggerimento del suo carico di officina, il cui personale pertanto, è stato già ridotto a una squadra di poche persone per le riparazioni di carattere urgente e per quelle di ordinaria manutenzione delle vetture"[345]. Sebbene invece sul fronte della gestione dei servizi le spese per molte materie di consumo continuassero a subire rilevanti aumenti – il solo prezzo delle gomme, per esempio, era aumentato dal gennaio al luglio del 1925 di circa il 100%[346] – le società di autoservizi poterono beneficiare in questi anni di un'innovazione che aveva consentito di utilizzare sui vecchi motori del parco rotabile

343 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 30 dicembre 1924; Assemblea generale ordinaria 21 dicembre 1925. ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 30 novembre 1923; Adunanza del 25 novembre 1924; Adunanza del 27 settembre 1926; Adunanza del 3 dicembre 1926.

344 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 25 aprile 1925.

345 *Ibidem*.

346 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 21 dicembre 1925.

italiano la carburazione a nafta[347], ossia di una frazione del petrolio sensibilmente meno costosa della benzina, che secondo i redattori dell' "Autovia" poteva consentire un'economia "del 12% sul corrispondente consumo in peso di benzina e del 56% sulla spesa chilometrica"[348]. Non si trattava però dei motori a ciclo diesel, che, adottati in Italia a partire dalla prima metà degli anni Trenta, consentirono effettivamente cospicui risparmi non solo per il tipo di carburante utilizzato, ma anche per la maggiore efficienza termica complessiva del convertitore, ma, come si diceva, degli stessi motori della prima guerra mondiale i quali, con una modifica non impegnativa tecnicamente né economicamente, potevano essere alimentati da frazioni pesanti del petrolio. Ed effettivamente, secondo il consiglio di amministrazione della SITA, se i risultati economici delle linee erano migliorati negli ultimi tempi, ciò era dovuto soprattutto "all'uso dell'olio pesante come carburante e delle maggiori economie di esercizio conseguite"[349]. Quanto infine alle società controllate, alcune delle quali come abbiamo visto diedero parecchi problemi alla direzione della SITA sotto diversi aspetti, si procedette anche in questo campo a una razionalizzazione delle partecipazioni. Il consiglio di amministrazione della STAS di Mazzarino, che dopo una leggera ripresa aveva finito per versare nuovamente in "disastrose condizioni economiche", deliberò la sua definitiva messa in liquidazione[350], operazione che creò non pochi problemi di bilancio alla SITA che vi partecipava per circa 250.000 lire, che andarono completamente perse, come persi furono i crediti verso la società stessa[351], ma nel complesso, una volta riassorbita la perdita nel corso del 1926, la SITA si trovò alleggerita da un peso passivo non indifferente[352]. Non meglio andò con la società Atesina, che a tutt'altre latitudini presentava anch'essa rilevantissime perdite di bilancio e pesanti esposizioni debitorie, e a cui la SITA partecipava per più della metà del capitale sociale[353]. In questo caso però non vennero deliberate liquidazioni, ma piuttosto l'impresa torinese scelse di uscire lentamente dall'Atesina, la quale secondo la dire-

347 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 27 dicembre 1923.
348 *I progressi dell'automobilismo. Una grande invenzione che avrà un completo successo*, in "L'Autovia", a. II, n. 10, ottobre 1922, p. 150.
349 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 25 aprile 1925.
350 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. I, Adunanza del 30 settembre 1925.
351 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 21 dicembre 1925.
352 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 15 dicembre 1926.
353 *Ibidem.*

zione per via della "appartenenza diretta di speciali organismi locali quali Provincia, Comune di Trento e banche locali non sempre [conduceva] ad una proficua amministrazione dell'azienda, industrialmente concepita", per passare al controllo della Società Automobilistica Dolomiti (SAD)[354]. Nel complesso, le politiche espansive della SITA furono destinate a cambiare qualità nel giro di pochi mesi, viste le infinite difficoltà a cui la partecipazione in un numero troppo elevato di società aveva condotto sotto l'aspetto economico come sotto quello organizzativo.

[354] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 1 marzo 1928.

La crescita lenta della SACSA

La SACSA di Cupramontana dovette muoversi all'interno di un contesto, dal punto di vista economico e istituzionale, pressoché identico a quello di tutte le altre imprese di autolinee nel primo dopoguerra: non staremo quindi a ripetere l'elenco delle difficoltà incontrate a causa dell'inflazione dei prezzi di tutti le principali materie di consumo, dell'aumento del costo del lavoro e del corrispettivo intervento dello stato – come sappiamo da tutti i concessionari ritenuto insufficiente quando non dannoso – nell'adattare l'apparato istituzionale che regolava i servizi automobilistici alle mutate condizioni dell'economia nazionale. Anche alla SACSA, come nelle altre imprese, negli anni immediatamente seguenti al conflitto si tentò di elevare il più possibile le tariffe per ovviare all'aumento dei costi, e nel caso specifico il margine di rialzo si presentava più elevato del solito perché, ricordavano gli amministratori, i prezzi dei biglietti della società erano i più bassi della regione[355]. Un servizio di trasporto merci, complementare a quello del trasporto passeggeri e che tutte le imprese di autolinee prevedevano nei propri statuti, venne istituito con successo dalla direzione fra il 1918 e il 1919. Trasportando principalmente "legna e carbone, generi alimentari, vino, concimi […] e fosfato di rame" (tutti prodotti evidentemente tipici di un ambiente rurale), esso fruttò nel biennio i cospicui proventi, rispettivamente, di 35.500 e 110.000 lire circa, ciò che aiutò considerevolmente a integrare gli ancora assai incerti risultati di bilancio della società (Tab. 42), compensando in parte gli aumenti delle spese generali. Tuttavia ci si accorse presto in consiglio di amministrazione che l'aiuto era stato soltanto transitorio, in quanto dopo l'eccezionalità del periodo bellico, in cui il servizio era stato gestito sostanzialmente in monopolio, erano sorte numerose altre imprese concorrenti nella zona: "Tale servizio non deve però creare fallaci illusioni per l'avvenire. Riteniamo per fermo che nel 1919 il servizio merci abbia dato il maggior rendimento possibile perché nel corso dell'intero anno la società ha esercito da sola il servizio merci di questo comune e di altri limitrofi. In seguito però

[355] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 30 giugno 1919.

al sorgere di altre società automobilistiche qui e fuori con l'esclusivo intento del servizio merci, sarà impossibile che per gli anni successivi gli incassi si mantengano così elevati"[356].

Tab. 42. SACSA. Andamento del conto profitti e perdite in lire (1919-1929).

anno	utili/perdite	utili/perdite a valore costante 1929
1919	3.228,40	5.356,24
1920	-30.685,77	-38.743,85
1921	-4.800,67	-5.123,28
1922	-14.108,26	-15.146,63
1923	-10.713,94	-11.569,98
1924	5.998,61	6.257,75
1925	6.598,33	6.127,21
1926	7.354,12	6.330,43
1927	5.023,17	4.729,82
1928	27.919,37	28.366,08
1929	29.468,88	29.468,88

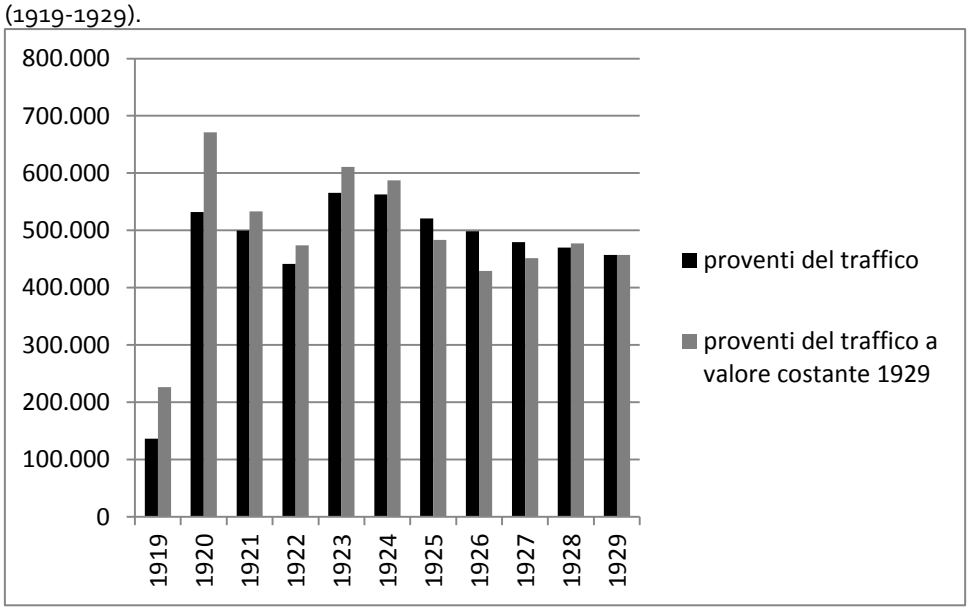
Fonte: ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, anni relativi.

I servizi dedicati al trasporto merci calarono effettivamente già nel corso dell'esercizio del 1920, ma l'anno successivo il consiglio di amministrazione ritenne opportuno, piuttosto che lasciare del tutto il settore – che stava crescendo rapidamente e che era destinato a rivelarsi in futuro fra i più fruttuosi del trasporto su gomma[357] –, partecipare alla fondazione di una locale "Società Autotrasporto Merci", che rimase attiva almeno fino al 1926[358]. Ma non solo questi erano i servizi diversi a cui si dedicò la SACSA nel tentativo di integrare gli scarsi introiti del trasporto passeggeri che, sebbene crescessero per i primi anni successivi alla guerra, toccando il massimo (in lire correnti) fra il 1923 e il 1924, tesero in seguito a calare progressivamente e costantemente (Graf. 17). Come la SATAS, la SITA e probabilmente molte altre imprese esercenti di servizi automobilistici, la società cuprense offriva in questi anni un servizio di officina meccanica per riparazione di autoveicoli privati e, accanto a esso, sviluppò nel primo dopoguerra anche un ser-

[356] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 28 febbraio 1920.
[357] Il settore di trasporto merci su gomma, non diversamente da quello del trasporto passeggeri, è stato del tutto obliato nella storiografia contemporanea, a parte i rari cenni che si possono riscontrare all'interno delle più volte citate opere di sintesi sulla storia dei trasporti in Italia.
[358] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 8 gennaio 1921.

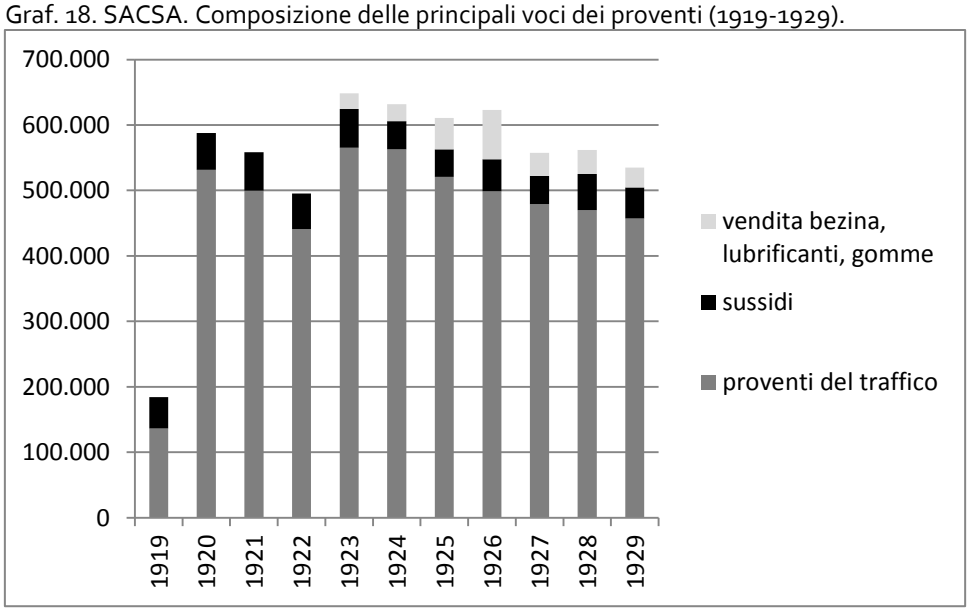
vizio commerciale di vendita di prodotti inerenti all'automobilismo: principalmente benzina, lubrificanti e gomme.

Graf. 17. SACSA. Andamento dei proventi del traffico espressi in lire correnti e a valore costante (1919-1929).



Fonte: ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, anni relativi.

Graf. 18. SACSA. Composizione delle principali voci dei proventi (1919-1929).



Fonte: ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, anni relativi.

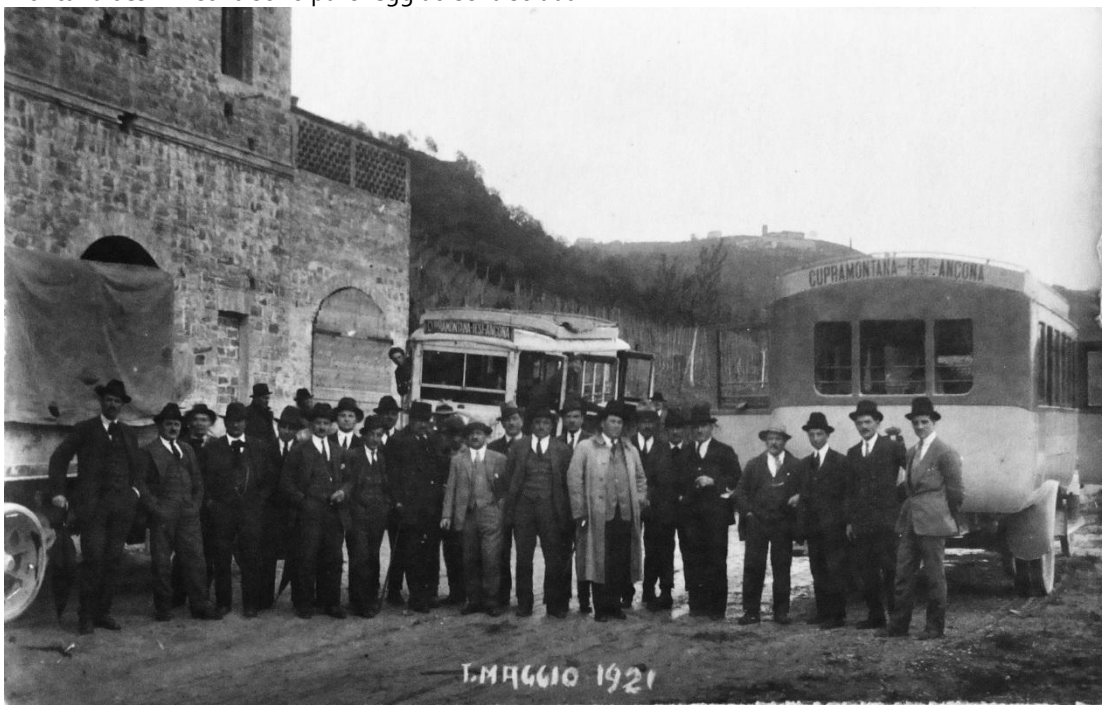
Anche i proventi di questa attività commerciale integrarono efficacemente, a partire dal 1923, la voce delle rendite del conto economico dei bilanci della società (Graf. 18), costituendo talvolta l'unico modo per chiudere in utile, come ricordava la relazione dei sindaci relativa all'esercizio del 1925: "L'esercizio si sarebbe chiuso con rilevante perdita ove non si fosse realizzato un utile di lire 48.189,35 dalla gestione speciale della rivendita al pubblico, che potrebbe non avere nulla in comune con la gestione principale dell'azienda"[359]. Nel corso del 1925, "per il miglioramento del servizio di vendita della benzina" era stato stipulato un accordo con la società "Italo-Americana" per la distribuzione della benzina, secondo il quale essa avrebbe dovuto impiantare a sue spese "distributori automatici in vari punti della città [forse Ancona] e a Cupramontana", affidandone l'esercizio alla SACSA con un contratto biennale[360]. In realtà anche questa attività collaterale, come il trasporto merci, si dimostrò redditizia soltanto fino a che il numero dei distributori di benzina sul territorio non iniziò a elevarsi, riducendo a margini molto bassi gli incassi della SACSA su questo fronte: "Il magazzino – si diceva in consiglio di amministrazione nel 1930 – che rappresentava tempo addietro una notevole risorsa, tende a ridurre i suoi benefici e ciò devesi attribuire alla grande diffusione che hanno avuto i distributori automatici e il sempre crescente numero delle rivendite di lubrificanti"[361].

Quanto alla rete di autoservizi gestita dalla società, la crescita fu nel complesso assai lenta e imparagonabile sia a quella delle Auto Guidovie Italiane sia, ovviamente, a quella della SITA. Considerando però le dimensioni e le ambizioni della società marchigiana, che come si è visto erano legate non tanto a obiettivi espansivi quanto piuttosto a fornire un valido servizio automobilistico all'interno di una relativamente ristretta comunità locale, che ne era proprietaria, i risultati erano non del tutto trascurabili: "La società che disponeva al 31-12-1920 di ben 14 vetture automobili, effettuava in quell'epoca e giornalmente 14 corse di andata e ritorno per Jesi, Ancona, Castelplanio con un percorso chilometrico annuale di 183 mila chilometri circa"[362]. Nel corso degli anni Venti, tuttavia, l'unico servizio di rilevo che venne assunto fu quello, a cui si puntava già dai primi

[359] ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 1, Adunanza del 23 maggio 1926.
[360] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 24 ottobre 1925.
[361] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 8 marzo 1930.
[362] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 30 marzo 1921.

anni di guerra[363], che allacciava Jesi alla città di Ancona e che entrò nell'elenco delle concessioni della SACSA dal dicembre del 1919[364] (fig. 56).

Fig. 56. Una foto ricordo del 1° maggio del 1921. Due degli autobus della SACSA del servizio Cupramontana-Jesi-Ancona sono parcheggiati sulla strada.



Fonte: ASACSA, Fotografie, b.1, fasc. 1.

Sebbene di fondamentale importanza all'interno degli equilibri locali, in quanto ovviamente il collegamento con Ancona poteva essere foriero di importanti flussi di traffico non solo sulla linea stessa, ma anche sul resto della rete, questo servizio finì per cagionare non pochi problemi alla SACSA, problemi che derivarono sempre dalla solita questione irrisolta, con cui abbiamo visto dovettero confrontarsi tutti i concessionari, della "esclusività di esercizio" e della relativa concorrenza interna al settore delle autolinee regolari, non considerando quindi la "concorrenza illecita", quella dei già citati "*pirates*", come venivano chiamati nei paesi anglosassoni. Sulle linee su cui gli esercenti non percepivano sussidi, come si è già visto, non esisteva allora alcun vincolo alla concorrenza di altri concessionari, e così la SACSA si trovò a esercitare insieme alla Cooperativa Vetturali di Jesi (verosimilmente una di quelle società fondate dagli ex vetturali – conducenti di vetture pubbliche ippotrainate – in seguito all'avvento dell'automobile), la linea Jesi-

363 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 1, Adunanza del 1° ottobre 1916.
364 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 28 dicembre 1919.

Ancona. Nel giugno del 1922 la società cuprense inoltrò reclamo al Ministero dei lavori pubblici sostenendo che la cooperativa non osservava mai l'orario e richiedendo che "gli orari [venissero] sistemati in modo che le partenze non [fossero] troppo vicine le une alle altre"[365] dal momento che, evidentemente, le due società tendevano a sottrarsi reciprocamente l'utenza con tabelle di marcia troppo ravvicinate. Già ad agosto, però, le passività originate dalla Jesi-Ancona destavano preoccupazioni tali che la SACSA pensò addirittura di alienarla e di cedere – ovviamente a pagamento – alla cooperativa stessa il servizio e, in ultima istanza, se questa non avesse accettato l'offerta, si stabilì di avviare le trattative per giungere a una fusione delle due imprese[366]. Quando il consiglio di amministrazione di trovò a riferire ai soci attorno all'esercizio del 1922, che presentava ancora una perdita di oltre 14.000 lire (Tab. 42), che sommate alle perdite precedenti arrivavano a formare una passività complessiva di quasi 50.000 lire (massiccia se considerata su un magro capitale sociale di 75.000 lire), così descrisse le sue intenzioni e il programma che riteneva indispensabile mettere in atto per uscire dalla crisi:

> Più volte abbiamo accennato se non dimostrato, che le nostre precarie e non buone condizioni fossero la conseguenza della enorme concorrenza a noi fatta da altri servizi automobilistici e specialmente dalla Società Vetturali di Jesi sul percorso Jesi-Ancona. Eliminata questa concorrenza, assicurarsi la quasi esclusività di questa linea è stato quindi il concetto fondamentale che ha informato i nostri atti e le nostre pratiche esperite presso la Società Vetturali suddetta.
>
> Per nostra fortuna il Presidente di detta società, il chiarissimo gentiluomo Comm. Umberto Petrini Meriggiani, non solo ha accettato di discutere con noi della possibilità di abbinamento o per meglio dire di assorbimento di una società da parte dell'altra, ma si è a priori dichiarato convintissimo che solo tale soluzione poteva salvare le due società dalla loro fine imminente.
>
> Ed è così che è stato proposto e domani, se voi non ci negherete la necessaria approvazione, sarà definitivamente stabilito, che la nostra società con un procedimento di simbiosi completa, assorba, si unisca alla Società Vetturali, facendo suo l'intero capitale di questa società che a sua volta ne delibererà l'alienazione ed il passaggio.
>
> Questi due enti poi riuniti in uno solo penseranno a reintegrare il capitale sociale perduto per più di una metà e ad elevarlo a quel limite che sarà consentito dalla importanza del nuovo ente. Solo così le cose volgeranno al meglio. Basta infatti pensare che le spese per mantenere in efficienza la nuova società verranno ad aumentare limitatamente mentre verranno a raddoppiare gli incassi del servizio[367].

---

365 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 20 giugno 1922.
366 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza dell'8 agosto 1922.
367 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del [?] 1923.

Da questa fusione, che venne poi autorizzata e formalizzata anche con un cambio nel consiglio di amministrazione, alla cui presidenza venne nominato l'ex presidente della Vetturali – Umberto Petrini Meriggiani –, derivarono com'è normale alcune difficoltà di omogeneizzazione dei due apparati organizzativi e tecnici[368], ma nel complesso, a giudicare sia dai risultati di bilancio, che dal 1923 tornarono a chiudersi con leggeri margini di utile (Tab. 42) su un capitale sociale che era adesso salito a 112.500 lire, sia dalle affermazioni del consiglio di amministrazione attorno alla redditività della linea Jesi-Ancona, pare che effettivamente si riuscisse a ottenere un miglioramento complessivo del funzionamento della macchina aziendale: "Dall'unione della Società Cuprense e Vetturali il consiglio sul finire dell'anno scorso ha saputo ricavare un forte utile diminuendo un'andata e ritorno Jesi-Ancona nei mesi di poca affluenza di viaggiatori. Non c'è chi non capisca quanto ci guadagni la società quando consideri che il numero di viaggiatori sulle tre corse attuali è di pochissimo inferiore a quello di prima. Tutti ricordiamo del resto che delle due macchine in partenza da Jesi, una delle ore 7.10 e l'altra delle ore 7.30, nessuna era completa"[369].

Nel frattempo, le difficoltà incontrate dalla società avevano indotto il consiglio di amministrazione a intraprendere una serie di misure per tentare di migliorare il rendimento economico dell'impresa. Ci si rese presto conto che le proteste contro il ministero, come sappiamo elevate da molti concessionari per la mancata autorizzazione a un congruo adeguamento delle tariffe all'inflazione, non erano in realtà proficue prima di tutto per le imprese stesse: i prezzi troppo elevati in una delicata congiuntura economica non potevano che scoraggiare l'afflusso di viaggiatori: già nel marzo del 1921, ossia un anno dopo aver deliberato l'ultimo aumento tariffario, di fronte a un incremento dei proventi del traffico che si dimostrò essere inferiore alle attese, si ipotizzò che una delle cause potesse risiedere nell'eccessivo pezzo dei biglietti, che si decise quindi di abbassare nuovamente per tentare di riconquistare quote di traffico[370]. Non solo le tariffe ordinarie, ma anche il prezzo degli abbonamenti venne allora abbassato passando da uno sconto del 30% sui biglietti ordinari a uno sconto del 50%[371]. Del resto anche alla SITA ci si era resi conto nel 1925, con certo ritardo rispetto alla piccola impresa marchigiana, che dopo

368 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 14 settembre 1924.
369 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 3 maggio 1925.
370 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 30 marzo 1921.
371 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 26 ottobre 1921.

aver invocato a gran voce e per anni continui aumenti tariffari, questi non potevano che risultare deleteri per i flussi di traffico in una congiuntura economica incerta qual era quella della metà degli anni Venti, e durante l'assemblea dei soci si disse chiaramente: "È da rilevare che per la natura della nostra azienda, agli aumenti generali delle spese e dei consumi non può essere contrapposto un corrispondente aumento delle tariffe per non vedere immediatamente scemato il numero dei viaggiatori, danneggiando il traffico"[372]. Il concetto venne poi ribadito alla SACSA nell'estate del 1922, quando in consiglio di amministrazione si riconobbe che difficilmente si sarebbero potuti ottenere altri significativi incrementi nelle rendite dovute ai proventi del traffico passeggeri, e che ulteriori aumenti di tariffa non avrebbero potuto che apportare "più danno che vantaggio": "La speranza – si disse in quell'occasione – di guarire la tisi che sta minando il nostro organismo aziendale è riposta nel campo delle perdite e delle spese"[373]. Appurato che esistevano forti differenze di redditività fra una linea e l'altra, in cui per esempio la linea da Cupramontana a Jesi via Castelli fruttava un incasso lordo di 4,96 lire al chilometro, mentre quella via Staffolo non ne fruttava che la metà, ossia 2,50 lire al chilometro[374], occorreva intervenire per ridurre il numero delle corse e per renderne meno oneroso l'esercizio. Una delle prime mosse in questa direzione fu quella di ridurre le spese del personale, licenziando nella sola estate del 1922 tre operai e non provvedendo alla sostituzione di altri due che si erano invece dimessi spontaneamente[375]. Per ridurre l'eccessiva esposizione debitoria accumulata nel tempo allo scopo di finanziare l'acquisto di immobili o di materiale rotabile, si vendettero alcune proprietà, sostituendole con locali in affitto[376]. In seguito poi alla fusione con la Cooperativa Vetturali di Jesi e alla ricapitalizzazione della società, che come abbiamo visto aveva dato un margine più ampio di respiro alle casse aziendali, si procedette verso una ottimizzazione tecnica e organizzativa dell'apparato aziendale. Sul fronte dell'esercizio delle linee si alienarono le vecchie macchine della SPA, "che consumavano molto", sostituendole "con altre che rendono assai di più e

372 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 21 dicembre 1925.
373 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza dell'8 agosto 1922.
374 ASACSA, Libri verbali delle Assemblee dei Soci, Reg. 1, Adunanza del 24 settembre 1922.
375 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 2 agosto 1922.
376 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza dell'8 agosto 1922; Adunanza del 15 settembre 1922.

queste sono le 15 Ter e le 18BL", con le quali si credette di poter ridurre le passività soprattutto della Cupramontana-Staffolo-Jesi[377].

Fig. 57. SACSA. Un nuovo autobus Lancia Eptaiota con carrozzeria Orlandi e dotato di pneumatici dedicato alla Jesi-Ancona dall'estate del 1929. Si noti che il retro della carrozzeria finalmente abbandona la reminiscenze da carrozza a cavalli, come invece emergeva dalle vetture della Fig. 56.

Fonte: ASACSA, Fotografie, b.1, fasc. 1.

Come era avvenuto alla SITA, anche qui si fecero numerosi esperimenti per "sostituire la benzina con combustibile di minor prezzo"[378], ossia la nafta, che mediante la modifica dei carburatori venne utilizzata dapprima sul circuito "Cupra-Jesi"[379] e in seguito anche sulla Jesi-Ancona, ottenendo buoni risparmi sui consumi[380]. Sempre al fine di ridurre i consumi, ma anche di aumentare leggermente la velocità commerciale e soprattutto il confort dei viaggiatori, la SACSA procedette come tutte le altre imprese concessionarie di autolinee in questo periodo alla sostituzione delle gomme piene con quelle pneumati-

377 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 3 maggio 1925.
378 *Ibidem*.
379 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 5 dicembre 1925.
380 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 1° maggio 1926.

che, ciò che avvenne gradualmente fra il 1925 e il 1929 circa[381] (Fig. 57). Affermava il consiglio di amministrazione nel maggio del 1926, in un periodo in cui, dopo anni di immobilità e obsolescenza del parco rotabile, aveva finalmente avuto inizio un timido processo di ammodernamento tecnologico: "Fra le varie migliorie da apportarsi alle auto-vetture e conseguentemente ai viaggiatori, riteniamo ottima cosa la sostituzione graduale dei pneumatici alle gomme piene, perché se ciò rappresenta una più forte spesa, è anche vero che ci darà modo di rendere più gradita al pubblico la corsa sulle auto-vetture di servizio, e nell'esecuzione di un'utile seppur costosa innovazione che molte volte è il segreto di un sicuro successo"[382].

L'altro fronte su cui lavorò il consiglio di amministrazione della SACSA fu quello di tentare di dare una forma all'organizzazione aziendale, che era finora rimasta completamente priva di struttura, di riferimenti gerarchici e di ruoli definiti. Fu infatti soltanto nel settembre del 1924 che il presidente sella società suggerì per la prima volta che sarebbe stato opportuno nominare un consigliere delegato che lo coadiuvasse nella gestione dei servizi, che egli riteneva – probabilmente non a torto – "oltremodo gravosa", soprattutto se gestita senza riferimenti e senza una chiara divisione delle competenze[383]. In quell'occasione però il consigliere Noè Danti, che arrivava probabilmente dalla fusione con la Vetturali, propose e ottenne che il lavoro piuttosto venisse suddiviso "fra i membri del Consiglio dando un incarico preciso ad ogni consigliere"[384], incarichi che vennero così stabiliti, informandoli a una logica, per così dire, piuttosto primitiva dell'organizzazione aziendale:

> Sig. Borgognoni Dino: pratiche diverse presso il Circolo Ferroviario i Comuni ecc. Controllo sul personale per quanto riguarda il regolare funzionamento del servizio.
> Sig. Scuppa Angelo – Officina e Vetture.
> Sig. Benigni Guido – Movimento Cassa e riscossione crediti.
> Sig. Danti Noè – Compravendita benzina olio pezzi di ricambio ecc. sorveglianza sul personale d'Ufficio ed i libri di amministrazione[385].

---

381 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 20 maggio 1925; Adunanza del 16 settembre 1925; Adunanza del 25 settembre 1925; Adunanza del 19 giugno 1927; Adunanza del 31 ottobre 1928.
382 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 1° maggio 1926.
383 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 20 settembre 1924.
384 *Ibidem*.
385 *Ibidem*.

Ciò nonostante, la forza dell'abitudine dovette essere più forte dell'innovazione apportata dal nuovo ordine se soltanto una decina di giorni dopo il presidente dovette lamentarsi che "nulla si [era] fatto di quello che [era stato] stabilito", richiedendo di compilare un regolamento più preciso per i singoli incarichi[386]. Non si può dire se poi effettivamente questa nuova suddivisione dei compiti fra i consiglieri venisse del tutto o in parte rispettata, ciò che è certo è che Dino Borgognoni si occupò effettivamente, per tutto il periodo successivo a questi accordi, delle relazioni e delle trattative relative a sussidi e a concessioni con le autorità locali e nazionali[387]. Dai resoconti che lo stesso Borgognoni fece al consiglio di amministrazione emerge peraltro in modo più dettagliato quale fosse la dinamica attraverso cui si intrecciavano le necessità delle popolazioni locali, rappresentate dalle giunte comunali o da altre compagini amministrative, e quelle della società: a ogni richiesta di modifica o di implementazione di alcuni servizi da parte dei comuni, corrispondeva una speculare richiesta di aumento dei sussidi da parte della società. Per la corsa Cupra-Staffolo-Jesi, che come si è visto fu sempre la meno remunerativa della piccola rete della SACSA, si richiedeva per esempio per il 1927 un sussidio di 3.000 lire al comune di S. Paolo e di 9.000 lire a quello di Staffolo "per poter mantenere […] la doppia corsa di andata e ritorno nel tratto Staffolo-Jesi": "In caso di mancata accettazione di tale proposta da parte dei Comuni suddetti il servizio sarà eseguito con una sola corsa di andata e ritorno"[388]. Alla richiesta del podestà del piccolo comune di Maiolati, invece, che avrebbe voluto che la linea Cupramontana-Stazione Castelplanio facesse servizio anche passando dal proprio paese, la società rispose che avrebbe accettato di allungare il percorso, ma, dati i maggiori costi a cui sarebbe andata incontro, a condizione che venisse a essa corrisposto un "adeguato contributo che si reputa opportuno fissare il lire 2,50 il km."[389]. È questo un esempio particolarmente efficace del modo in cui la rete delle autolinee extraurbane si formò in questi anni a livello nazionale, mediando fra le esigenze della popolazione, che chiedeva maggiori e più agili servizi di trasporto pubblico a prezzi accessibili, da un lato e le esigenze di remunerazione dei capitali privati che quei servizi producevano e offrivano sul territorio dall'altro, senza che alcuna opera di piani-

386 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 30 settembre 1924.
387 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 25 maggio 1925; Adunanza del 5 giugno 1925; Adunanza del 25 settembre 1925; Adunanza del 3 ottobre 1925; Adunanza del 5 dicembre 1925; Adunanza del 9 giugno 1926.
388 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 5 ottobre 1926.
389 *Ibidem.*

ficazione o di reale coordinamento venisse intrapresa da parte delle autorità ministeriali. La forma, la dimensione, la qualità della rete e i suoi cambiamenti nel tempo dipendevano quindi dall'incontro non ordinato e quasi casuale fra la domanda e l'offerta di trasporto, contribuendo a determinare in questo modo la conformazione di quel caotico reticolo di linee sovrapposte e spesso improduttive di cui abbiamo detto sopra.

Sempre riguardo all'organizzazione interna della SACSA, invece, prima di aver chiarito nel 1924 i ruoli da assegnare ai singoli consiglieri per rendere più efficace l'opera della direzione, era stato redatto e pubblicato un regolamento ufficiale per il personale (Fig. 58), che inquadrava anch'esso in una cornice più chiara i rapporti gerarchici del "personale di servizio", nel tentativo di rendere più efficiente l'intero organismo aziendale (Fig. 59) e, attraverso una serie di severe norme di comportamento, di prevenire o di limitare i casi di "insubordinazione". Il regolamento in questione, stampato e rilegato, al momento dell'assunzione doveva essere consegnato al dipendente, il quale ne prendeva visione e firmava un modulo in cui si impegnava a rispettare le norme, a conservare l'opuscolo e a "restituirlo in Direzione nel caso in cui [avesse dovuto] lasciare il servizio"[390]. Fra le norme generali, rientravano gli articoli relativi al licenziamento, all'infortunio e alla malattia, ai turni di riposo e così via, fra cui emerge evidentemente un'impostazione della relazione fra la direzione e il personale fortemente sbilanciata a favore della prima, la quale non a caso era l'unica parte, pur restando nei limiti previsti dalla legge, a scrivere le regole del gioco. Per il licenziamento, nel caso in cui questo fosse imputabile a delibere di riduzione del personale o a qualunque ragione che non avesse a che vedere con "trascuranza o colpa del dipendente stesso", la società avrebbe dato un preavviso di un mese, mentre si sarebbe riservata il "diritto di licenziare immediatamente qualsiasi dipendente nel caso di insubordinazione, guasti alla macchina ed agli attrezzi da esso provocati per negligenza e dolo, trascuratezza in genere nel servizio, abbandono della vettura in viaggio, rifiuto di servizio, ubbriachezza, disonestà, mancanza di rispetto verso i superiori ecc."[391]. Nel caso di infortuni, il personale avrebbe percepito unicamente il sussidio della Cassa Nazionale di Assicurazione, mentre per la malattia "non dipendente da infortunio", avrebbe avuto diritto al salario intero per i primi 15 giorni e dimezzato per i

[390] SACSA, *Regolamento per il personale di servizio*, Cupramontana, Tip. P. Uncini e Figli, 1923, p. 5.
[391] *Ibidem*, p. 8.

15 giorni successivi; se la malattia si fosse invece prolungata oltre i trenta giorni, erano previsti tre mesi di aspettativa[392].

Fig. 58. SACSA. Copertina del *Regolamento per il personale di servizio*, 1923.

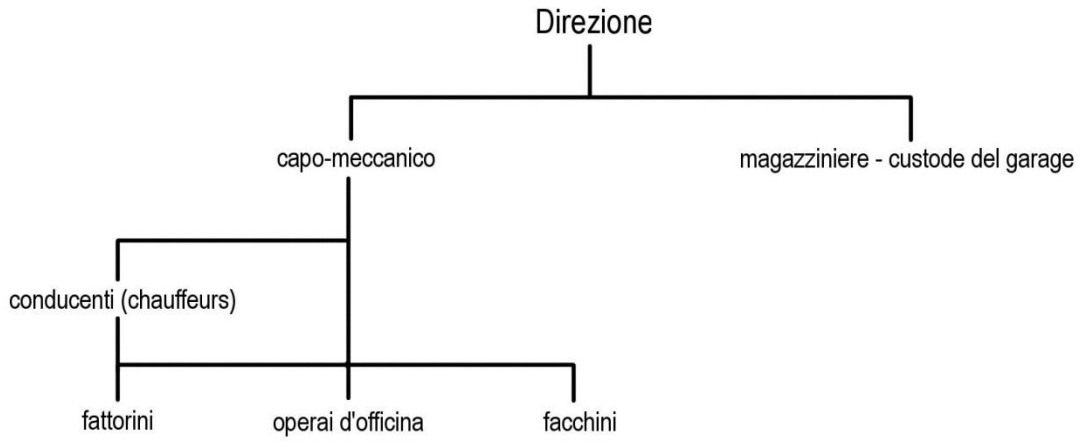
Fonte: ASACSA, Contratti, cessioni, cause ed altro, b. 1, fasc. 3.

Quanto ai turni di riposo, i conducenti e i fattorini avevano dodici ore di riposo "per turno e per ogni 15 giorni", mentre il riposo del personale di officina era previsto "nelle ore pomeridiane di ciascun giorno festivo"; il permesso complessivo oltre al riposo era previsto in quindici giorni all'anno, concessi però non in base alle esigenze del personale stesso, ma in base esclusivamente a quelle del servizio e quindi della direzione. Per arginare i rischi di azioni condotte collettivamente dal personale contro la direzione,

[392] *Ibidem*, p. 9.

l'articolo 15 del regolamento chiariva che non erano ammessi reclami collettivi e che ogni eventuale reclamo avrebbe dovuto "essere presentato alla Direzione personalmente dall'interessato". Questo per quanta riguardava il personale di servizio preso nel suo complesso. I singoli ruoli e i rispettivi rapporti gerarchici interni erano poi chiariti nel resto dell'opuscolo. Sopra a tutto il personale, escluso il magazziniere e custode del garage che dipendeva direttamente dalla direzione, vigilava l'importante figura del capo-meccanico, il quale oltre ad avere in consegna – e quindi sotto la sua responsabilità – tutto il materiale di officina, doveva coadiuvare la direzione "nel mantenimento della disciplina, nel controllo sul lavoro del personale dipendente e nella sorveglianza sulla regolarità del servizio"[393]. Così come configurato dal regolamento, di fatto, il capo-meccanico avrebbe dovuto svolgere non solo una funzione generale di sorveglianza, ma anche la funzione che in aziende di maggiori dimensioni era affidata ai già citati controllori. Non solo, ma suo compito era di "controllare i conducenti in merito alla manutenzione delle macchine ed al consumo della benzina e dei lubrificanti, e ricercarne le cause ogni qualvolta tale consumo dovesse subire qualche aumento sulla media normale".

Fig. 59. SACSA. Organigramma del personale di servizio.



Fonte: ASACSA, Contratti, cessioni, cause ed altro, b. 1, fasc. 3, Regolamento per il personale di servizio.

[393] *Ibidem*, pp. 12-13.

Fig. 60. SACSA. Certificato di idoneità per conducente in servizio pubblico rilasciato dal Circolo di Ancona dell'Ufficio speciale delle ferrovie il 3 febbraio del 1920.

ANNOTAZIONI

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
UFFICIO SPECIALE DELLE FERROVIE

CIRCOLO DI ANCONA

Circolazione dei veicoli a trazione meccanica

Certificato di idoneità
per Conducente in Servizio pubblico

(MOD. U.)

NB. — Il conducente deve sempre portare con sè il presente certificato unitamente a quello di idoneità rilasciato dal Prefetto, e deve esibirlo ad ogni richiesta dei funzionari ed agenti di cui all' art. 53 del Regolamento.

CERTIFICATO N. 1029
DI IDONEITÀ PER CONDUCENTE IN SERVIZIO PUBBLICO
(Art. 43 Reg. 29 Luglio 1909 n. 710)

MARCA DA BOLLO LIRE 1,35 — MARCA DA BOLLO CENTESIMI 85

Il Signor Coppari Giulio di Francesco nato a Cupramontana il 9 Ottobre 1890 avendo presentato il certificato di idoneità a condurre automobili mossi da motori a scoppio rilasciato dal Sig. Prefetto di Ancona in data 2 Febbraio 1915 con il N. — ed avendo sostenuto con esito favorevole nel giorno 2 Febbraio 1920 il prescritto esperimento per conseguire l' idoneità di conducente in servizio pubblico.

È AUTORIZZATO

a condurre automobili con motore a scoppio per i servizi pubblici esercitati dalla Società Anonima Servizi Automobili di Cupramontana

Ancona Addì 3 Febbraio

UFFICIO SPECIALE DELLE FERROVIE · CIRCOLO DI ANCONA

IL REGIO ISPETTORE

Fonte: ASACSA, Contratti, cessioni, cause ed altro, b. 1, fasc. 9.

Naturalmente, doveva anche riparare gli autoveicoli e le loro varie parti, o sorvegliare perché gli operai di officina – meccanici e apprendisti – lo facessero correttamente in sua vece. Il magazziniere, che come si è detto dipendeva direttamente dalla direzione, avrebbe avuto in consegna il materiale del garage e del magazzino, e sarebbe stato questi a occuparsi della vendita al pubblico di "benzina, olio, petrolio, carburo, pezzi di ricambio ecc."[394]. Lo chauffeur, che doveva naturalmente essere in possesso dell'abilitazione per "conducente in servizio pubblico" per i servizi di una specifica società (Fig. 60), sebbene inferiore al capo-meccanico, era colui che circolava effettivamente lungo le linee dimostrando al pubblico di comprendere la complessità della macchina fino a volgere a proprio favore la forza meccanica e godeva perciò di una certa considerazione all'interno della comunità locale: "He had that kind of dignity – aveva scritto Lawrence –, the wistful seriousness and pride of a man in machine control: the only god-like ones today, those who pull the iron levers and are the gods in the machine"[395].

E qui vale la pena di aprire una parentesi proprio sulla figura dello chauffeur, su cui molto abbiamo detto finora, anche valutando le difficoltà che, almeno in linea teorica, egli avrebbe dovuto incontrare nel percorso di appropriazione della nuova macchina, venendo ovviamente da un contesto rurale, qual era il territorio su cui le autolinee extraurbane esercitavano i propri servizi e sul quale arruolavano tendenzialmente il proprio personale. Ora, sebbene la guerra mondiale come si è visto avesse costituito una sorta di "scuola guida" collettiva, in cui centinaia di migliaia di uomini avevano dovuto forzatamente imparare a convivere con le macchine e a governarle, non è senza interesse che leggiamo alcune delle testimonianze coeve, in cui sembra che i pastori e i contadini, in seguito ovviamente a un periodo di formazione, avessero appreso le tecniche di guida meglio, o in modo più naturale rispetto ai popoli pionieri della rivoluzione industriale, che si penserebbe invece essere più allenati all'uso delle macchine. Scriveva Lawrence:

> I always have a profound admiration for their [of the Italians] driving – whether of a great omnibus or of a motor-car. It all seems so easy, as if the man were part of the car. There is none of that beastly grinding, uneasy feeling one has in the north. A car behaves like a smooth, live thing, sensibly[396].

---

394 *Ibidem*, pp. 16-19.
395 D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., pp. 107.
396 *Ibidem*, p. 115.

Anche Elio Vittorini, che come sappiamo aveva viaggiato con un autobus in Sardegna una decina di anni dopo, riportava un'impressione non lontana da quella di Lawrence sullo stile di guida dei conducenti locali:

> Lasciato Tempio, si riprende a correre, allegri, con questo bonario macchinone che ha davvero un'andatura da trottola. Ballonzola e fila allo stesso tempo; ed è un modo unico al mondo, credo, di sentirsi trasportare, che non si prova nei nostri torpedoni continentali. Poi, siccome non si incontrano macchine, non strombetta mai, e, taciturno anche di motore, va come se andasse per aria, scotendosi a questo modo – per temperamento…[397]

Ovviamente i contesti, sebbene l'isola fosse la stessa, erano diversi, come diversi erano gli occhi degli osservatori: un intellettuale anglosassone che viaggiava nella Sardegna del 1921, all'età di 36 anni, e un giovane intellettuale siciliano, che viaggiava nella Sardegna del 1932 all'età di 24 anni. Diversi erano i riferimenti dell'uno e dell'altro, l'Inghilterra, l'Europa centrale e gli Stati Uniti da un lato, la Sicilia e l'Italia continentale (dove Vittorini si era trasferito da ragazzo) dall'altro. Diverse erano anche le sensazioni, perché la silenziosità (relativa ovviamente) che riscontrava l'intellettuale siciliano sugli autobus dei primi anni Trenta non venne mai citata da Lawrence, che aveva viaggiato sui Fiat 15 ter o 18 BL dei primi anni Venti. Entrambi però sembravano notare – ma si consideri che non si può dire con certezza che Vittorini non fosse influenzato in queste sue osservazioni dalla stessa opera di Lawrence – una certa naturalità nella condotta dell'automobile, che appariva o una "creatura viva e docile" ("smooth, live thing") o sembrava addirittura che "andasse per aria", tanto morbida, lineare e silenziosa era la corsa. Luigi Meneghello, dal canto suo, aveva fatto un'esperienza del tutto diversa: nato nel paese di Malo, in provincia di Vicenza, "nell'anno della Marcia su Roma fra lo strepito delle *15 Ter* piene di squadristi [non solo coi noti treni si era compiuta la marcia fascista], guidate da mio papà e dagli zii"[398], il giovane Meneghello era cresciuto in una fami-

---

397 E. Vittorini, *Sardegna come un'infanzia*, cit., p. 173.

398 L. Meneghello, *Libera nos a malo*, Milano, BUR, 2007 (prima edizione 1963), p. 135. In realtà Meneghello qui fornisce una delle molte testimonianze attorno al carattere improvvisato della marcia su Roma: «"Ma tu l'hai poi fatta la marcia su Roma?" domando improvvisamente a tavola. "Solo fino a Isola," dice mio padre. Isola è a quattro chilometri da qui, in direzione sud. Dunque era sulla strada giusta. "A Isola ho detto che avevo il bambino malato, che eri tu, e così sono tornato a casa. […] Però il mio posto lo ha preso tuo zio Ernesto". "Allora lo zio sì che l'aveva fatta, la marcia su Roma". "Sì," dice il papà, "lui è andato avanti cogli altri al posto mio". "Insomma lui a Roma c'è andato per davvero". "Ah, a Roma no. Si sono fermati due giorni a Vicenza e dopo sono tornati a casa". Vicenza è a sedici chilometri, sempre nella direzione giusta» (*Ibidem*, p. 134).

glia in cui il padre era "concessionario-autolinie"[399] – come dicevano da quelle parti – e aveva in gestione una piccolissima impresa di autoservizi, i cui conducenti, proprietari, meccanici, fattorini, direttori e così via erano il padre stesso e gli zii dello scrittore. Anche dalla testimonianza di Meneghello, tuttavia, si ottiene l'immagine di un approccio semplice e quasi acrobatico all'automobile da parte dei conducenti delle linee di campagna:

> Fino a dopo la guerra [lo zio Ernesto] continuò a guidare i torpedoni; la sua guida, specie al ritorno, e sulle strade di montagna, era sempre la cosa più memorabile della gita [si riferiva evidentemente ai servizi di noleggio]. "Curva con una mano sola!" annunciava ai passeggeri; "Turnichè senza frenare!"; "Svolta granda con gli occhi chiusi!", e le faceva così. Guidava bene. Una domenica andammo a Priabona ad aspettare il passaggio sul colle di una corsa per vetture sport e turismo; a mano a mano che i concorrenti comparivano in fondo alle serpentine, qualche chilometro lontano, giudicavamo dalla potenza delle macchine e dall'abilità dei guidatori, indovinando il nome dei più famosi. Notammo subito la superiorità di una berlina nera che veniva su di prepotenza: Taruffi? Villoresi? Era invece zio Ernesto che faceva un nolo con la 1100 lunga. Si fermò in cima, fra gli applausi, seccato perché (disse) aveva dovuto sorpassare un sacco di macchine foreste che venivano su piano. "Che stàgano a casa alla domenica," disse, "se non hanno pratica"[400].

Naturalmente da queste sole fonti non è possibile trarre considerazioni generali e soprattutto esaustive sul percorso di appropriazione della tecnologia automobilistica da parte di questa pionieristica schiera di "sofèr" – come chiamavano gli autisti a Malo – di campagna, che una volta impossessatisi dei segreti della macchina industriale, sembravano averla come addestrata e domata, trasformando la tecnologia e piegandola al proprio volere fino a farla apparire "a smooth, live thing", qualcosa di assai più familiare al popolo delle aree rurali, insomma. Ciò nonostante non sembra azzardato ipotizzare che in questo periodo si stessero invertendo quella difficoltà di *appropriazione* e quel basso livello di *appropriabilità* che come abbiamo visto avevano caratterizzato la relazione fra gli uomini e l'automobile nel primo decennio del Novecento in Italia. A partire dagli anni Venti, grazie all'uso e al tempo, l'automobile cominciò a entrare nella pratica delle popolazioni rurali: o nella veste di chauffeur, meccanici e fattorini o nella veste di utenti dei servizi di

[399] *Ibidem*, p. 129.
[400] *Ibidem*, p. 128.

trasporto, o, ancora, come semplici spettatori passivi del quotidiano passaggio della corriera, uomini e donne dovettero necessariamente iniziare ad abituarsi alla convivenza con la nuova tecnologia. La novità che aveva portato il contadino di Lawrence a stupirsi dei sobbalzi e del rumore dell'autobus in partenza e che aveva incuriosito le tre ragazze di villaggio che erano salite sull'autobus per compiere non più di qualche chilometro come "divertimento domenicale", quella stessa novità che ancora prima aveva costretto gli amministratori della SACSA ad assumere un autista-meccanico offerto direttamente dalla fabbrica di automobili presso cui si rifornivano dovette insomma progressivamente divenire consuetudine. Attraverso questa consuetudine, il popolo dell'Italia rurale finì per impossessarsi giorno dopo giorno della tecnologia automobilistica, gli utenti per una via, gli autisti e i meccanici per un'altra. E fu anche il successo dell'automobile fra i ceti meno abbienti a influenzare il grado di usabilità della tecnologia stessa, che a livello di progettazione venne modificata per andare incontro a una domanda sempre più vasta e sempre meno specializzata, semplificando via via i meccanismi e i comandi fino a rendere l'automobile, a partire dal secondo dopoguerra, la tecnologia popolare per eccellenza, contraddistinta da un elevatissimo livello di appropriabilità, che a sua volta contribuì a implementarne ulteriormente la diffusione ai livelli che tutte le società "sviluppate" e "in via di sviluppo" oggi sperimentano.

Tornando ora allo chauffeur della SACSA di Cupramontana e al suo ruolo nella gerarchia aziendale, dal regolamento appariva come egli fosse dipendente ovviamente dalla direzione e dal capo-meccanico, che in linea teorica era davvero colui che meglio conosceva i segreti del motore, ma le responsabilità che gravavano sul conducente erano tutt'altro che irrisorie. "Sua" era la macchina a cui veniva affidato ed egli era quindi responsabile di "tutti i guasti e deterioramenti ad essa apportati per propria colpa"[401]. Se poi si fossero verificati guasti lungo il percorso e durante il servizio, sarebbe stato suo compito ripararli sul luogo e, soltanto se davvero impossibilitato ad aggiustarli per mancanza di attrezzi o per altre ragioni, avrebbe dovuto mandare il fattorino "nell'ufficio telefonico o telegrafico più vicino per avvertire il capo meccanico o la Direzione del guasto avvenuto sollecitando l'invio immediato di una vettura di riserva"[402]. Questi invece i compiti e le norme a cui il conducente doveva attenersi durante la marcia:

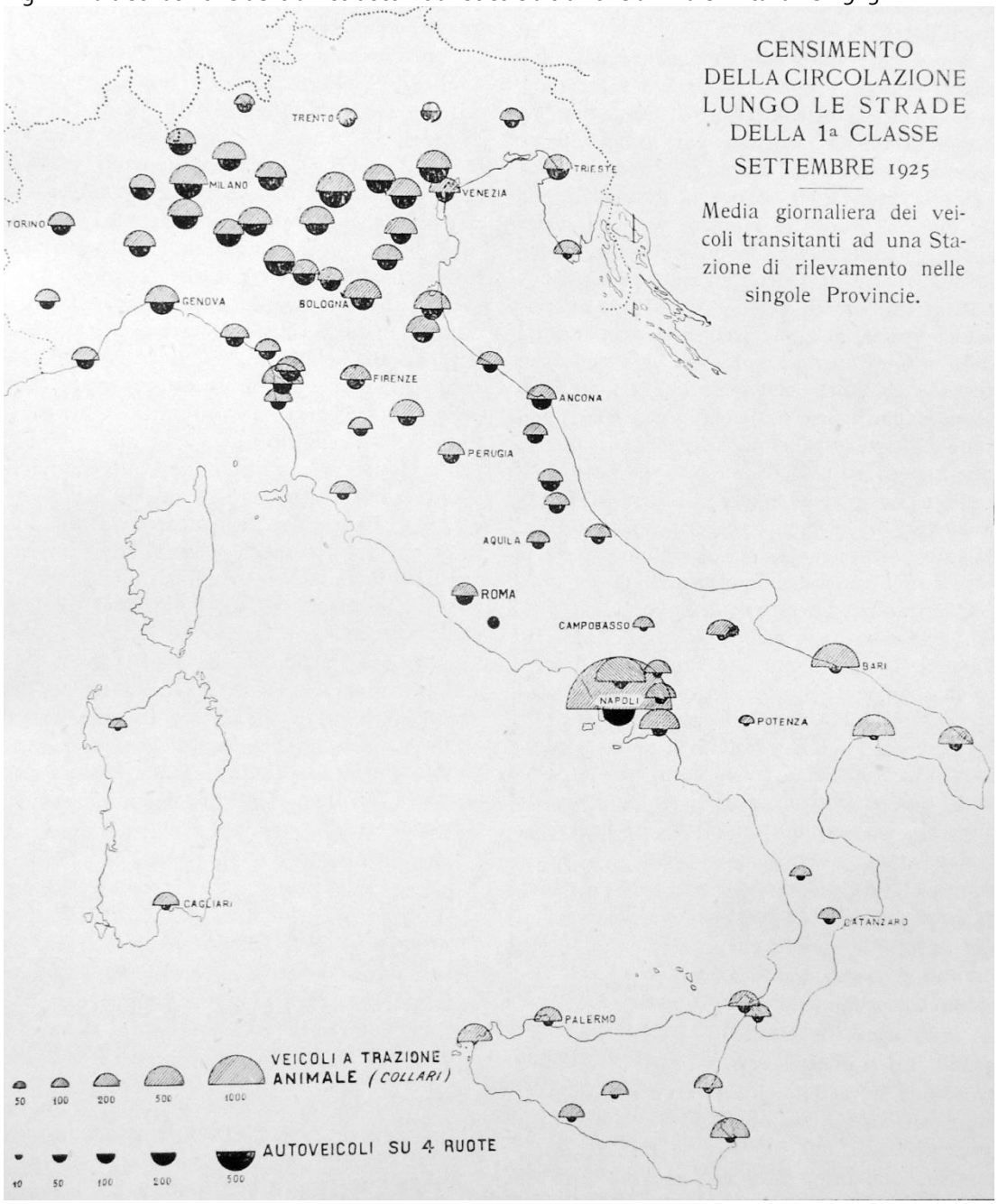
401 SACSA, *Regolamento per il personale di servizio*, cit. p. 20
402 *Ibidem*, p. 25

a) Osservare scrupolosamente l'orario fissato dalla presidenza non superando mai la velocità di Km. 25 all'ora in aperta campagna e 10 nell'abitato ed in vicinanza di ostacoli;
b) Rallentare nelle curve, andare a passo nelle voltate ad angolo, sia per evitare disgrazie che per risparmiare le gomme e la macchina;
c) Non abusare dei freni onde evitare lo slittamento;
d) Alternare l'uso dei freni per evitare eccessivo riscaldamento;
e) Procedere molto adagio, quasi a passo d'uomo, sulla ghiaia sparsa da poco quando non è possibile evitarla in alcun modo;
f) Non inveire contro i carrettieri ed i viandanti;
g) Rallentare e anche fermarsi quando qualche animale da [sic] segno di spavento;
h) Astenersi dal parlare con chiunque, dal bere e dal fumare;
i) Provare il funzionamento dei freni al principio di ogni discesa;
l) Fermarsi ai passaggi a livello per assicurarsi a mezzo del fattorino che sia consentito il transito libero dell'automobile;
m) Non permettere a nessuno di occupare i posti nel davanti della vettura […];
n) Tutte le contravvenzioni ai regolamenti sulla circolazione delle automobili sono a carico del conducente stesso[403].

I punti *f* e *g* rendono chiaramente l'idea della composizione e della varietà del popolo della strada su cui ci siamo soffermati in più di un'occasione, ed evidentemente episodi di scontro verbale o fisico fra i conducenti degli autobus da un lato e carrettieri, pedoni ("viandanti") e vari tipi di animali da soma dall'altro si verificavano con certa frequenza se la direzione della SACSA aveva avvertito la necessità di dettare all'autista il comportamento da tenere in questi casi. Sempre la ricca testimonianza di Lawrence ci offre un'altra immagine dell'incontro e dello scontro fra le moderne e rumorose macchine e gli animali da sella o da tiro che popolavano la campagna sarda, ma anche quella del resto d'Italia: "From time to time we passed natives riding on their ponies, and sometimes there was an equestrian exhibition as the rough, strong little beasts reared and travelled rapidly backwards, away from the horrors of our great automobile"[404].

[403] *Ibidem*, pp. 23-24
[404] D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., p. 159.

Fig. 61. La distribuzione del traffico automobilistico e a trazione animale in Italia nel 1925.



Fonte: I. Vandone, *Le strade e l'economia del paese*, in "Le vie d'Italia", a XXXIII, n. 4, aprile 1927, pp. 395-403.

Del resto la convivenza fra la tecnologia di trasporto preindustriale e le moderne automobili avrebbe dovuto durare ancora a lungo se le statistiche del Ministero dei lavori pubblici per il 1925 avevano dato risultati tali per cui sulle "Vie d'Italia" si scriveva: "Se immaginiamo che per tutta Italia la circolazione sia uniforme, un osservatore dovunque collocato lungo le nostre strade di prima classe vedrebbe passare 34 veicoli a trazione animale prima che siano passati 10 autoveicoli". Ovviamente, come mostra la Fig. 61, lo

iato fra la circolazione automobilistica e quella a trazione animale era assai più marcato nelle regioni centro-meridionali e nelle isole rispetto a quanto avvenisse nel Nord del paese, ma quasi nessuna delle stazioni di rilevamento aveva registrato un traffico automobilistico che prevalesse o che fosse anche soltanto pari a quello a trazione animale.
Venendo alle attenzioni tecniche che competevano al conducente della SACSA, queste non si limitavano ai momenti in cui l'autobus era in marcia, ma era previsto che compisse una serie di controlli sia prima della partenza sia durante le fermate[405]. Ritornato poi in garage, a fine turno, avrebbe dovuto fare un rapporto completo al capo meccanico attorno ai consumi di benzina e lubrificanti e a eventuali guasti su cui intervenire[406]. Alcuni punti delle pagine dedicate agli chauffeur, come quelli sopra sottolineati, sono senza dubbio indicatori di certe abitudini dei conducenti stessi, in quanto si tratta di indicazioni troppo particolari per non derivare da casi concretamente accaduti. Una di queste era la norma che stabiliva che fosse "rigorosamente proibito, sotto pena dell'immediato licenziamento, di allargare il foro del carburatore e di apportare qualsiasi modificazione ai meccanismi"[407]. Evidentemente una parte di verità esisteva nel trattato di Ancillotti, quando vi si leggeva che lo chauffeur e la macchina industriale tutto avevano ereditato dalle automobili e dagli autisti privati, compreso il desiderio di aumentare la potenza dei motori per ottenere maggiori velocità:

> Anche il conduttore ha lo stesso vizio d'origine del veicolo, perché anch'esso è una derivazione del conduttore dell'automobile di lusso, e noi sappiamo per fama e per esperienza che questi, salvo lodevoli eccezioni, è il tiranno della strada; che la sua preoccupazione maggiore è quella di sfoggiare in velocità, in bravura; quella di affrontare le difficoltà che il percorso e la circolazione pubblica offrono, e talvolta di crearle, per l'orgoglio di superarle; che egli è il più fiero nemico del pedone, delle regole della viabilità e della macchina stessa[408].

Un'altra importante indicazione che si trovava nel regolamento dei conducenti era quella di "attenersi alla tariffa stabilita dalla Direzione e di non permettersi per nessuna ragione di fare percorsi abusivi"[409], ciò che fa pensare che non fosse cosa rara che l'autista inter-

405 SACSA, *Regolamento per il personale di servizio*, cit., p. 22 e p. 24.
406 *Ibidem*, p. 25.
407 *Ibidem*, p. 22.
408 G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici*…, cit., p. 225.
409 SACSA, *Regolamento per il personale di servizio*, p. 27.

pretasse il suo ruolo, per così dire, in modo piuttosto libero, non solo facendo – come si è visto sopra, d'accordo col bigliettaio – prezzi diversi senza emettere il regolare biglietto, ma anche deviando dal percorso autorizzato di linea quando fosse utile per compiere commissioni per conto di qualcuno (che per questo probabilmente gli aveva offerto una mancia) o per caricare e scaricare passeggeri fuori dalle fermate regolarmente previste[410]. Ultima ruota del carro aziendale per quanto riguardava l'esercizio del servizio, veniva infine il fattorino o bigliettaio, i cui compiti in sintesi erano così formulati: "Distribuisce i biglietti ai viaggiatori, riceve i colli sulle vetture, prende e consegna la corrispondenza postale sia negli uffici situati sulle linee come alle stazioni ferroviarie, cura la pulizia e la buona conservazione delle carrozze e coadiuva il conducente per tutto quanto gli occorre"[411]. Il fattorino era di fatto l'assistente dello chauffeur e costituiva la figura che aveva la più alta esposizione col pubblico, rappresentando la società davanti alla sua utenza, e gli si raccomandava quindi di "usare la massima cortesia nei rapporti che con esso [con il pubblico] avrà per tutte le proprie mansioni"[412]. Sua era anche la delicata responsabilità di compilare il "foglio di viaggio", su cui erano annotati dati fondamentali non solo per i controlli contabili, ma per l'analisi dell'efficienza del servizio quali "il numero dei viaggiatori, il numero ed il peso dei bagagli, delle merci e dei pacchi agricoli trasportati a pagamento"[413]. Aveva l'obbligo di "staccare e far pagare a tutti il biglietto", e come sappiamo questo non sempre avveniva con regolarità. Doveva poi occuparsi della "pulizia interna ed esterna della vettura sotto la direzione del conducente e del capomeccanico"[414] e ovviamente non doveva per nessuna ragione svolgere le funzioni del conducente e tanto meno poteva permettersi di guidare gli autobus, ciò che in realtà, come ci ha dimostrato sempre Lawrence, poteva accadere e forse non raramente:

> And at lenght Mr Rochester – come lo scrittore aveva ribattezzato l'autista che lo condusse da Nuoro a Olbia – edges aside, and lets him take the driving wheel. And so now we are all in the hands of our friend the bus-mate. He drives – not very well. It is evident he

410 Anche di questo genere di episodi si trova testimonianza nelle sanzioni al personale delle Auto Guidovie Italiane relative agli anni successivi al 1934 (ASA, personale esonerato, schede individuali, 1934-1944), nonché dalla testimonianza orale di un ex autista della stessa impresa che iniziò il suo lavoro da bigliettaio in Val Trebbia nel 1939 (Cfr. nostra intervista a Renato Piazza, Bobbio, 14 marzo 2007).
411 SACSA, *Regolamento per il personale di servizio*, p. 29.
412 *Ibidem*.
413 *Ibidem*, p. 33.
414 *Ibidem*, p. 30.

> is learning. The bus can't quite keep in the grooves of this wild bare road. And he shuts off when we slip down a hill – and there is a great muddle on the upslope when he tries to change gear[415].

È ovvio che la "guida naturale" di cui si è detto non poteva appartenere a tutti e che gli apprendisti non avrebbero potuto guidare con lo stesso stile impeccabile dei più abili conducenti. D'altra parte è comprensibile che il fattorino aspirasse a migliorare la sua condizione salendo al grado di chauffeur, e, visti i certo non lauti salari, non poteva permettersi di andare a frequentare una delle scuole di guida che esistevano a Milano, a Roma o a Torino, salvo che non gli venisse pagata dalla società, cosa che come si ricorderà era accaduta alla SACSA in passato, ma in un periodo in cui la scarsità di personale specializzato era elevatissima e soluzioni alternative non esistevano. L'unico modo per apprendere il mestiere, per il fattorino sardo, era quindi di lamentarsi col conducente e supplicarlo ("to plead", diceva Lawrence[416]) fino a che questi non consentisse all'apprendista di compiere qualche tratto di strada. C'erano infine, nella gerarchia dell'organizzazione della SACSA, gli operai di officina e i facchini, entrambi dipendenti sempre dal capo meccanico. I primi si dividevano in meccanici, aiuto-meccanici e apprendisti ed erano quindi al lavoro su telai e motori degli autoveicoli, mentre il ruolo del facchino era quello di assistere più o meno tutti quelli che necessitassero di aiuto: "Deve aiutare nella lavatura e pulizia interna ed esterna delle vetture tanto il conduttore che il fattorino. Deve curare la custodia e la nettezza del garage e degli uffici, aiutare per il carico e scarico bagagli, merci e pacchi agricoli trasportati dalle automobili e, occorrendo, portarli anche a domicilio. […] Deve anche aiutare il magazziniere per il carico e scarico di benzina, olio, gomme ecc."[417].

415 D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, cit., pp. 152.
416 *Ibidem*.
417 SACSA, *Regolamento per il personale di servizio*, p. 38.

Gli autoservizi da *quota novanta* alla *grande crisi*

Il 1927 fu per le imprese considerate in questo studio un anno che potremmo dire normale sotto il profilo della salute dei bilanci. Le Auto Guidovie Italiane presentavano a fine esercizio, come si è visto, addirittura l'utile più elevato dalla fondazione se considerato a valori costanti, o uno dei più elevati dopo quello del 1925 se considerato in lire correnti. Alla SACSA e alla SITA, invece, si accusarono, denunciandoli esplicitamente, i colpi di un andamento negativo dell'economia internazionale che in Italia, a causa anche delle politiche monetarie che il governo aveva intrapreso fin dal 1926 e improntate alla rivalutazione della moneta al cambio di 90 lire per sterlina, aveva preso le dimensioni di una vera e propria crisi[418]. Quei settori industriali orientati all'esportazione, come il tessile per esempio, naturalmente colpiti nei propri interessi dall'andamento dei cambi, risposero subito mediante cospicui tagli salariali alla diminuzione dei profitti, tagli che, iniziati in sordina nel dicembre del 1926, si prolungarono fino alla primavera del 1927, quando la Carta del lavoro andò a completare, insieme al patto di Palazzo Vidoni siglato nel 1925, la veste ideologica corporativa utile alla copertura della politica delle riduzioni dei salari e degli stipendi: il numero dei lavoratori interessati in questo processo fu di oltre due milioni nell'industria e di mezzo milione nell'agricoltura[419]. Nell'ottobre del 1927, per concludere l'anno, il PNF promosse un'ulteriore diminuzione generalizzata dei salari nella misura del 10-20% circa[420]. D'altra parte, se una politica economica originale contraddistinse il ventennio fascista fu proprio il rigido e autoritario controllo del mercato del lavoro, attraverso cui la dittatura, confermando il proprio carattere di classe, gestì tutte le situazioni di crisi che dovette affrontare nel corso della sua storia[421]. Per perseguire gli obiettivi deflazionistici, tuttavia, in questo periodo il governo non lavorò soltanto sui salari, bensì anche sull'abbattimento dei prezzi all'ingrosso e al consumo[422], politi-

418 G. Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, cit., pp. 109-130.
419 *Ibidem.*
420 *Ibidem.*
421 *Ibidem.*
422 *Ibidem.*

ca che non fu evidentemente sufficiente a impedire un calo relativo del potere di acquisto di molte categorie di lavoratori, costituendo così un fattore con ogni probabilità di importanza decisiva nel determinare una brusca discesa nel numero di passeggeri che decidevano di fruire del comodo, ma purtroppo ancora eccessivamente costoso, servizio automobilistico. Ciò nonostante nel 1927 si avvertirono alcuni degli effetti benefici, per il settore delle autolinee, di quelle stesse politiche economiche sotto forma di una non trascurabile diminuzione dei prezzi all'ingrosso delle materie di consumo, che compensò in parte il calo, non eccessivo ma sensibile, dei prodotti del traffico[423]. Il primo marzo del 1928 durante una seduta del consiglio di amministrazione della SITA si diceva chiaramente: "Il complesso delle linee ha dato migliori risultati economici perché se il traffico è leggermente calato, si sono ottenute buone economie nelle spese anche grazie alla diminuzione dei costi delle materie in dipendenza della […] stabilizzazione della lira"[424]. Quanto al settore dei servizi automobilistici nel suo complesso, la più rilevante innovazione istituzionale del 1927 fu la significativa ufficializzazione, da parte dello stato, della funzione turistica delle autolinee. Con il Regio Decreto 12 maggio 1927, n. 922, vennero istituiti, accanto alle preesistenti categorie degli autoservizi definitivi e di quelli provvisori, gli *autoservizi di gran turismo*, che erano "retti da modalità alquanto diverse dalle precedenti, sia per quanto riguarda la durata (di solito stagionale), sia per quanto concerne i tipi di autobus impiegati (più lussuosi), le tariffe, ecc."[425]. Le nuove linee turistiche nelle intenzioni del Ministero dei lavori pubblici dovevano rispondere a standard più elevati rispetto a quelli delle normali linee stagionali che fino ad allora avevano assolto alla medesima funzione sul territorio italiano, e al fine di favorire l'adeguamento a un livello superiore del servizio vennero istituiti dei premi annuali – alla cui formazione partecipavano, oltre al Ministero stesso, anche l'ENIT e il RACI – assegnati tramite un concorso nazionale a quelle linee che meglio avessero rispettato le specifiche richieste, che erano così descritte nel testo del decreto:

> Gli autoservizi pubblici di gran turismo devono avere come fine la valorizzazione di bellezze naturali, artistiche e storiche; essere esercitate da ditte italiane, con macchine di fabbrica nazionale secondo i tipi di volta in volta ammessi e con carrozzerie di lusso, verni-

423 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 21 marzo 1928.
424 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. II, Adunanza del 1° marzo 1928.
425 Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930, p. 4.

> ciate nelle tinte prescritte [in questo caso, il rosso]. Macchine e carrozzerie debbono essere fornite dei maggiori comodi che rendano più gradito il viaggio al turista.
> […] Il personale adibito agli autoservizi di gran turismo deve serbare il maggior decoro, possedere conoscenza dei luoghi e capacità piena del servizio ed usare la massima cortesia verso i viaggiatori. Per le linee a carattere prevalentemente internazionale è titolo di merito la conoscenza, da parte del personale viaggiante, di qualche lingua estera[426].

Ma l'innovazione, più che nel servizio turistico in sé, che in realtà le autolinee svolgevano da tempo, soprattutto a partire dagli anni successivi alla prima guerra mondiale, anche sotto la spinta della mano pubblica attraverso l'ENIT, era relativa soprattutto al riconoscimento normativo di questa attività, che dietro la spinta del suo inquadramento istituzionale e dei premi in palio veniva indotta a potenziare la qualità complessiva dell'offerta. Al di là delle linee ordinarie, che ovviamente potevano svolgere anche una funzione turistica (come abbiamo visto Lawrence e sua moglie viaggiarono attraverso la Sardegna facendo uso esclusivamente dei servizi ordinari, esercitati con concessioni "definitive"), esistevano prima e dopo l'istituzione nel 1922 dei servizi cosiddetti provvisori, autorizzati di sei mesi in sei mesi, dei servizi stagionali che non erano soggetti a concessione, ma solo a un'autorizzazione prefettizia e che dipendevano in certi casi dall'esistenza di flussi di lavoratori stagionali – come i "mondariso" di cui si è già detto – e in altri proprio dalle attività turistiche che già si svolgevano in alcune aree geografiche e particolarmente in quelle montane. Per quanto riguarda questo secondo caso, ossia i servizi turistici stagionali, essi potevano nascere o con le modalità tradizionali, quindi sotto la spinta di autorità locali che riconoscevano per il loro svolgimento un sussidio, oppure potevano essere organizzati da enti pubblici per il turismo in accordo con le compagnie automobilistiche, a cui si aggiungevano quelle ferroviarie nel caso dei servizi cumulativi. Nell'agosto del 1921, per esempio, sulle "Vie d'Italia" si leggeva:

> Ebbero inizio per la prima volta in Italia nella estate scorsa, con una accurata organizzazione in cui colle Ferrovie dello Stato collaborarono attivamente l'Ufficio speciale dei lavori pubblici e l'ENIT, quei caratteristici autoservizi di turismo, strettamente concatenati con le arterie ferroviarie, che gli amatori di montagna videro spingersi arditamente coi loro agili torpedoni azzurri sulle più belle ed elevate vie alpestri d'Italia.

[426] *Per gli autoservizi di grande turismo*, in "Le vie d'Italia", a. XXXIII, n. 10, ottobre 1927, p. 1206.

Il Piccolo e il Gran S. Bernardo, il Moncenisio, il Monginevro, lo Spluga, lo Stelvio, il Giovo, la "grande strada delle Dolomiti", sopra ogni altra piena di incanti, Cortina di Ampezzo, Misurina, Madonna di Campiglio, gemme tutte del dovizioso serto di superbe bellezze che cingono ad arte festosamente e difendono le porte d'Italia, diedero alle linee i loro nomi suggestivi e richiamarono al loro fascino miriadi di contemplatori[427].

Fig. 62. Il circuito del Gran Sasso effettuato con i servizi cumulativi nell'estate del 1921.

Fonte: L.G. Maccallini, *I servizi automobilistici estivi in Abruzzo*, cit., p. 846.

A questi servizi alpini, che nell'estate del 1920 avevano tessuto una rete di 650 km circa e che nel 1921 erano riusciti a organizzare un percorso di 1.050 km[428], si erano aggiunte sempre nello stesso periodo altre autolinee analoghe nelle meno note ma spettacolari alture abruzzesi, "per suscitare e alimentare una corrente di turisti, i quali imparino a conoscere e ad apprezzare le delizie e le bellezze dei luoghi, apportino vita alla regione, spronino l'inizio di un salutare risveglio locale", autolinee che erano organizzate con la partecipazione delle Ferrovie dello Stato e informate alla logica dei servizi cumulativi, come quello del circuito del Gran Sasso, illustrato nella Fig. 62. Altri servizi turistici vennero in seguito organizzati dall'ENIT, come per esempio quelli "tendenti a porre in valore le bellezze naturali e le ricchezze artistiche" della Lombardia con itinerari che partendo da Milano, nell'inverno e successivamente nella primavera del 1923, raggiungeva-

[427] L.G. Maccallini, *I servizi automobilistici estivi in Abruzzo*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921, pp. 843-847.
[428] *Ibidem*.

no "i tre grandi laghi" o la Certosa di Pavia per consentire al pubblico di "respirare in una giornata festiva una boccata d'aria buona", allontanandosi dai fumi della città industriale[429] (Fig. 63).

Fig. 63. Uno degli autobus del servizio turistico per la Lombardia dell'ENIT sulla strada per Bellagio, sul lago di Como. La vettura era preparata con una carrozzeria mista (piuttosto rara) capace di ospitare in totale 18 persone, "8 in *limousine* [la parte con carrozzeria chiusa] e 10 in *torpedo*".

Fonte: *I servizi automobilistici dell'ENIT a Milano*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 1, gennaio 1923, p. 64.

Quanto ai servizi organizzati direttamente dalle stesse imprese concessionarie di autolinee, la Società Atesina di Trento, come sappiamo una partecipata della SITA, aveva previsto per esempio di esercitare durante l'estate del 1923 una rete di quattordici linee turistiche, per un totale di 770 km circa, in Trentino e Alto Adige, stabilendo anch'essa gli orari in collegamento coi servizi ferroviari in modo da rendere accessibili gli "interessantissimi itinerari per coloro che [intendessero] isolatamente o in comitiva visitare le regio-

[429] *I servizi automobilistici dell'ENIT a Milano*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 1, gennaio 1923, p. 64.

ni delle Dolomiti, la Valle dell'Isarco e della Rienza, il gruppo di Brenta, le Valli di Noce, di Sole, di Venosta, ecc."[430]. Un anno prima che il decreto sui servizi di gran turismo venisse emanato, nel giugno del 1926, sulle "Vie d'Italia" si pubblicizzavano "i nuovi autoservizi alpini di lusso":

> Erano due gli scopi essenziali da prefiggersi, per consentire ad Italiani e stranieri di raggiungere agevolmente le vie alpine e di percorrerle con rapidità e conforto; anzitutto necessitava coordinare i servizi, collegare fra di loro le varie linee e armonizzarne gli orari, perché il viaggio del turista potesse speditamente procedere in ogni senso da lui desiderato; in secondo luogo occorreva unificare i tipi di vettura, perché divenissero tutti conformi al modello riconosciuto più pratico e bene accetto dai viaggiatori di classe[431].

E se l'obiettivo dell'uniformazione tecnica era stato raggiunto secondo l'articolista adottando su vasta scala le "potenti macchine aperte *rosso Fiat*", l'uniformazione e soprattutto la comunicazione integrata degli orari e delle coincidenze fra le autolinee alpine italiane e quelle francesi era stata ottenuta attraverso la pubblicazione dell' "Orario dei servizi Automobilistici estivi di grande turismo" a cura dell'ENIT[432]. È quindi un fatto che il decreto 12 maggio 1927, n. 922, non istituiva gli autoservizi di gran turismo, ma prendeva atto di ciò che le singole imprese, stimolate non solo e non tanto dalle amministrazioni locali, ma soprattutto dall'opera dell'ENIT e del Touring Club, nonché da una comprensibile ricerca di più ampi margini di profitto rispetto a quelli generati dalle autolinee ordinarie, avevano di fatto già messo in pratica da qualche anno. Ovviamente però l'intervento statale, attraverso il riconoscimento ufficiale e la normazione dei servizi turistici di lusso che venivano esercitati con macchine diverse, più veloci e meglio curate, con personale vestito più elegantemente, con un servizio di trasporto bagagli separato rispetto al viaggio dei passeggeri e con altre accortezze orientate a elevare i livelli del confort di viaggio, aveva dato impulso alla crescita di questa particolare fetta dei servizi offerti dalle imprese concessionarie di autolinee che andavano così a intercettare, a proprio vantaggio, i cambiamenti che la società italiana sperimentò nel corso degli anni Venti, in cui l'allargamento dell'attività turistica, sebbene imparagonabile all'andamento

---

[430] *I servizi automobilistici della Venezia Tridentina*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 5, maggio 1923, p. 569.
[431] *I nuovi autoservizi alpini di lusso*, in "Le vie d'Italia", a. XXXII, n. 7, luglio 1926, p. 737.
[432] *Ibidem*.

che conobbe nel secondo dopoguerra, fu comunque sostenuto e tangibile[433]. In soli due anni, dal 1927 al 1929, il numero dei servizi di gran turismo aumentò del doppio, mentre la loro estensione chilometrica crebbe del 133% (Tab. 43).

Tab. 43. Andamento della rete degli autoservizi in Italia tra il 1920 e il 1929.

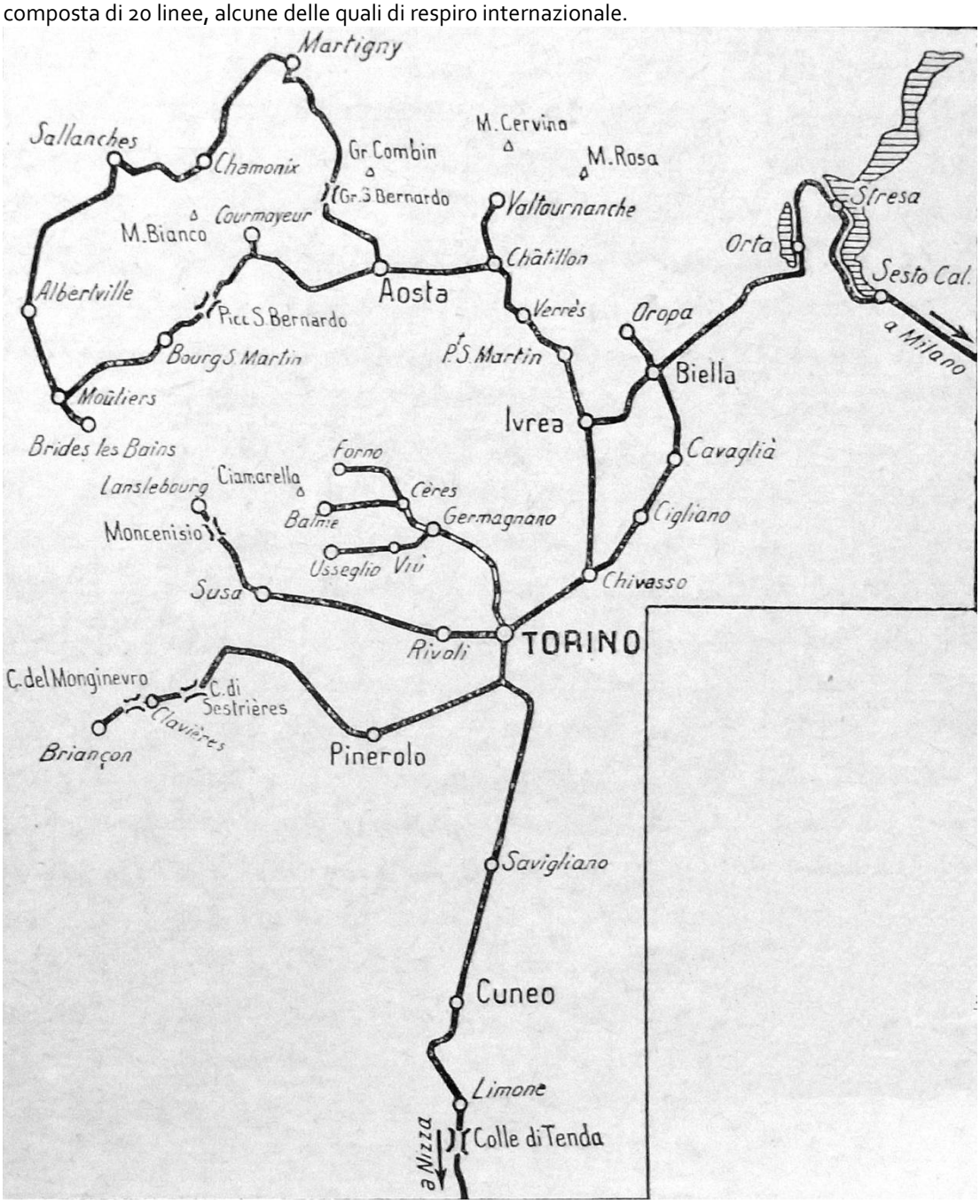
Anni	Numero dei servizi				Lunghezze in km			
	Definitivi	Provvisori	Turistici	Totale	Definitivi	Provvisori	Turistici	Totale
1920	525				19.477			19.477
1922	730	742		1472	25.371	15.100		40.471
1924	829	963		1792	27.104	19.325		46.429
1927	921	1341	82	2344	29.290	25.056	7.967	62.313
1928	637	1568	128	2333	29.137	30.842	10.056	70.035
1929	961	1799	157	2917	29.708	37.183	18.559	85.450

Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927…*, cit.

Si trattava, in questo caso, di servizi fondamentalmente riservati a una fascia sociale che si potrebbe dire media o medio-alta (quella che non poteva ancora permettersi l'automobile privata o quella che, pur potendo, non aveva ancora compiuto il salto verso la motorizzazione privata), destinati a servire un turismo estero e interno piuttosto facoltoso, e che non era certamente alla portata della maggior parte della popolazione. È vero che vi furono iniziative, come quella della "Festa delle Alpi" istituita durante la conferenza dei servizi di gran turismo tenuta Cortina d'Ampezzo nel febbraio del 1928, che consistevano "nel favorire, mediante eccezionali riduzioni di tariffe, l'accesso alle zone alpine, in determinati giorni, nel luglio e nell'agosto, delle persone meno abbienti, del popolo soprattutto che risiede nelle città, tormentato dall'assillo quotidiano del vivere e del lavorare"[434], ma si trattò sempre, appunto, di singole iniziative isolate nella media di un'offerta ancora troppo cara per il "popolo delle città": se la tariffa media nazionale nel 1927 per i servizi ordinari (definitivi e provvisori) era di 0,33 lire per viaggiatore-km, quella per i servizi di gran turismo era di 0,60 lire[435].

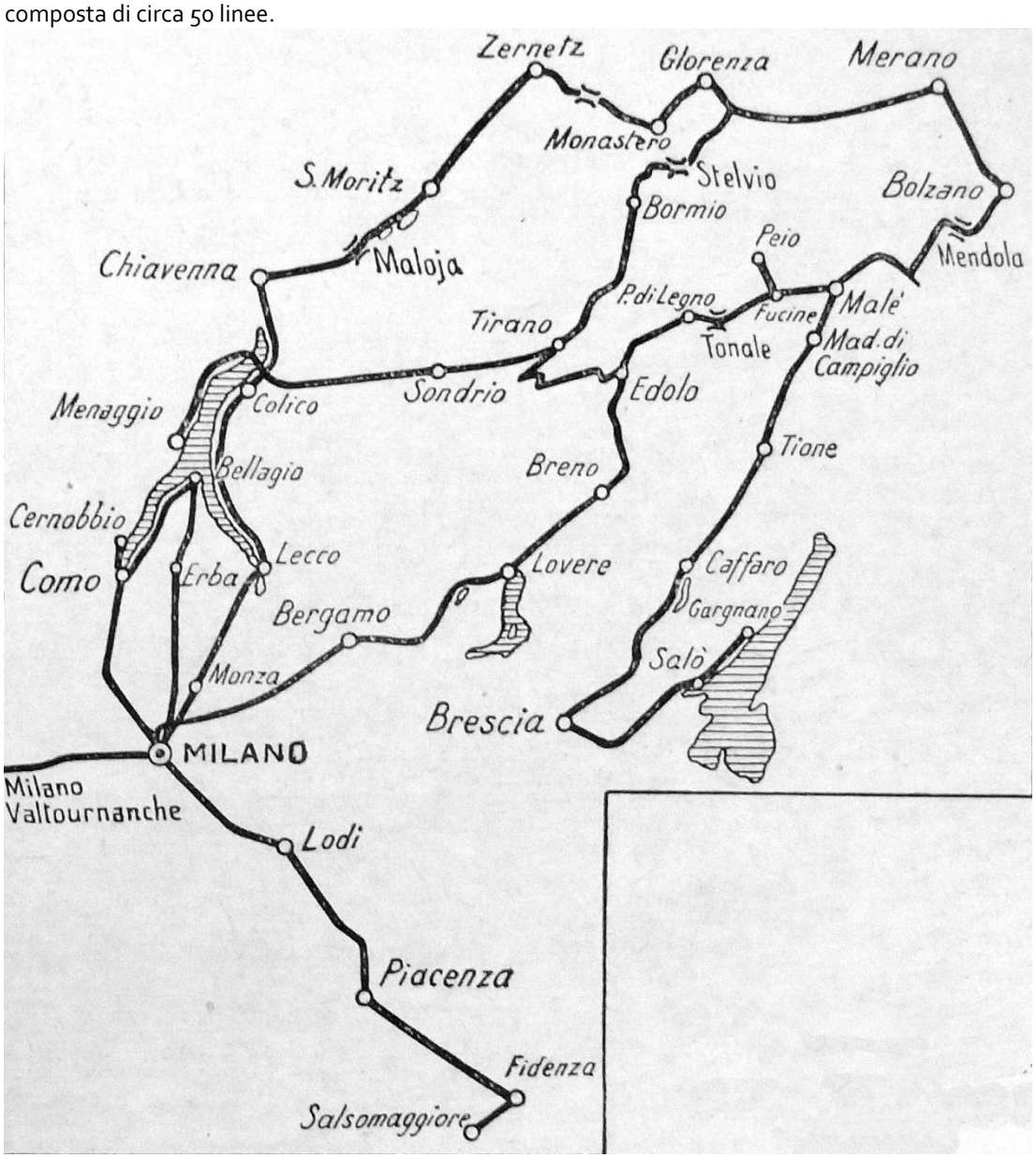
433 Carlo Mochi ha definito addirittura la prima metà degli anni Venti come "il primo boom turistico italiano". Cfr. C. Mochi, *Commercio e turismo*, in *Annali dell'economia italiana 1923-1929*, cit., p. 166.
434 *Gli auto-servizi turistici nel 1928*, in "Le vie d'Italia", a. XXXIV, n. 6, giugno 1928, p. 463.
435 Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930, pp. 39-41.

Fig. 64. Piemonte. La rete dei servizi automobilistici di gran turismo prevista per l'estate del 1928, composta di 20 linee, alcune delle quali di respiro internazionale.



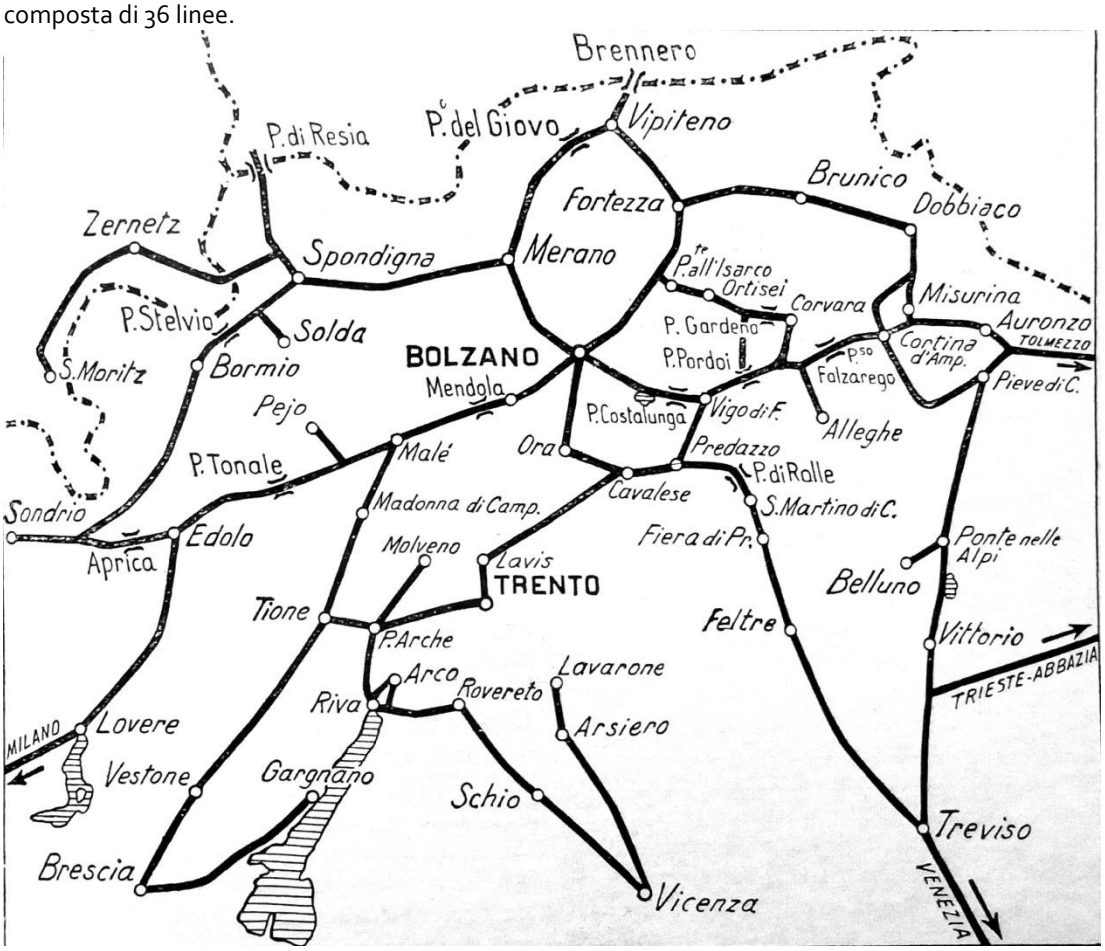
Fonte: *Gli auto-servizi turistici nel 1928*, in "Le vie d'Italia", a. XXXIV, n. 6, giugno 1928, p. 463.

Fig. 65. Lombardia. La rete dei servizi automobilistici di gran turismo prevista per l'estate del 1928, composta di circa 50 linee.



Fonte: *Gli auto-servizi turistici nel 1928*, in "Le vie d'Italia", a. XXXIV, n. 6, giugno 1928, p. 465.

Fig. 66. Trentino. La rete dei servizi automobilistici di gran turismo prevista per l'estate del 1928, composta di 36 linee.



Fonte: *Gli auto-servizi turistici nel 1928*, in "Le vie d'Italia", a. XXXIV, n. 6, giugno 1928, p. 463.

La distribuzione dei primi servizi turistici rilevati dalle statistiche nazionali nel 1927 (Tab. 45) si mostrava non a caso quanto mai sbilanciata verso il nord del paese: i 7.967 chilometri di queste nuove autolinee erano infatti tutti collocati nelle regioni settentrionali e più precisamente in Piemonte se ne trovava il 18% (Fig. 64), in Lombardia circa il 12% (Fig. 65), la Venezia Tridentina, al cui interno si sviluppava una rete di autolinee ordinarie tutto sommato modesta, contava da sola per quasi il 43% dei servizi di gran turismo (Fig. 66), mentre poco meno del 20% erano in Emilia e il rimanente 7,5% nella Venezia Giulia; l'unica regione settentrionale a non avere ancora sviluppato una rete di servizi turistici nel 1927 era la Liguria. Nel corso degli anni Trenta anche il centro e il sud del paese si dotarono di autolinee stagionali di gran turismo, ma la percentuale più elevata rimase sempre confinata nell'area settentrionale della penisola[436].

436 Per le statistiche relative agli anni Trenta si vedano le seguenti pubblicazioni ufficiali: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Statistica servizi automobili-*

All'interno delle politiche dei trasporti dei governi fascisti, che erano ora tutte nelle mani del potente ministro delle Comunicazioni Costanzo Ciano[437], il turismo fu oggetto di particolari attenzioni per via dell'importanza strategica che il settore ricopriva da un lato sotto il profilo economico per i suoi effetti benefici sull'equilibrio della bilancia dei pagamenti – e per questa ragione aveva goduto di molte cure anche da parte dei governi dell'età giolittiana – e dall'altro sotto il profilo politico: quando bene organizzato e sotto il controllo dello stato, il turismo poteva garantire un maggior prestigio internazionale derivato da buone strutture d'accoglienza, ma consentiva soprattutto sul fronte interno di estendere le possibilità di controllo sul tempo libero degli italiani che il regime fascista andava via via intensificando nella seconda metà degli anni Venti[438]. Non a caso la Confederazione Nazionale Fascista dei Trasporti Terrestri e della Navigazione Interna (all'epoca abitualmente abbreviata in Confinterna) dedicò particolari cure ai servizi automobilistici di gran turismo, organizzando ogni anno, in diverse città d'Italia[439], una conferenza dedicata allo sviluppo di queste autolinee, convegni attraverso i quali la categoria dei concessionari usò celebrare a lungo, anche nel secondo dopoguerra, i fasti dello sviluppo del proprio settore e ne pubblicizzò l'utilità e la comodità:

> Queste periodiche conferenze – affermava Corrado Marchi, presidente della Confinterna, nel gennaio del 1931 – nelle quali è tessuta e sviluppata la trama stagionale di quegli speciali servizi automobilistici, che costituiscono nel loro insieme una espressione tipicamente carat-

---

stici extraurbani 1931-1932-1933, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1936; Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Relazione e dati statistici sui servizi pubblici automobilistici estraurbani per il biennio 1935-1936*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1939; Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati statistici per il biennio 1937-1938*. *Autolinee estraurbane*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1939.

437 Fu con Regio Decreto 30 aprile 1924, n. 596, che venne costituito Il Ministero delle Comunicazioni, al quale vennero demandate fin da subito le competenze del Ministero delle Poste e dei Telegrafi, del Commissariato della Marina Mercantile e dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, a cui si aggiunsero a partire dal 1927 la viabilità stradale, i servizi automobilistici, le tramvie e le linee di navigazione interna, che erano rimaste fino ad allora di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici (G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni,* in *Annali dell'economia italiana 1923-1929*, cit., p. 178).

438 L'accentramento nelle mani del governo delle attività turistiche avvenne a varie tappe, una delle più importanti delle quali fu l'istituzione, nel 1931, del Commissariato per il Turismo (*Il Commissariato per il Turismo*, in "L'auto industriale", anno XXI, n. 3, marzo 1931, pp. 95-96). Sulle politiche attuate dal regime fascista nel settore turistico si vedano, a titolo d'esempio, C. Mochi, *Commercio e turismo*, in *Annali dell'economia italiana 1923-1929*, cit. e Id., *Commercio e turismo*, in *Annali dell'economia italiana 1930-1938*, cit.

439 Una delle primissime conferenze delle autolinee di gran turismo si svolse significativamente a Cortina d'Ampezzo, nell'inverno del 1928 (*Per gli autoservizi di gran turismo*, in "Le vie d'Italia", a. XXXIV, n. 4, aprile 1928, p. 342).

teristica della funzione trasporto nel quadro vario e complesso del fenomeno turistico, rappresentano ormai una simpatica tradizione, fatta di utili discussioni e di concrete realizzazioni. Esse segnano le tappe, percorse con stile e con volontà fascista, di un metodico progresso nella valorizzazione delle bellezze naturali e artistiche del nostro Paese.
[…] Vi sono zone, ricche di richiami naturali e di storici monumenti, le quali cominciano ad essere frequentate quando le comunicazioni raggiungono un'organizzazione adeguata alle esigenze di un traffico modernamente inteso. Tenuto conto della conformazione geografica del nostro paese, il mezzo automobilistico è molto spesso una necessità; in materia turistica, esso diventa qualche cosa di più di una necessità; spesso è una condizione indispensabile perché di turismo si possa parlare[440].

Per fugare ogni dubbio su quale fosse il valore che il regime attribuiva allo sviluppo delle attività turistiche, Marchi così proseguiva il suo discorso:

Il forestiero oggi, non è soltanto chiamato in Italia dalla fama dei suoi tesori di bellezza. Il forestiero sa che c'è da constatare in Italia anche qualche altra cosa: lo sforzo prodigioso di un popolo che, sotto gli ordini del Capo, lavora con cuore fermo alla costruzione della sua grandezza e del suo destino. Le nostre strade, i nostri servizi, il nostro viver civile sono altrettanti aspetti di questo sforzo formidabile, che può essere misconosciuto per mala fede, ma che non può esser negato. Servendo il turismo, camerati, si serve anche l'Italia e il suo Duce![441]

Nell'ottobre del 1931 la Confinterna organizzò, con la partecipazione della Compagnia Italiana Turismo (CIT) e della Confederazione nazionale fascista alberghi e turismo, un giro d'Italia interamente compiuto su autolinee di gran turismo a cui parteciparono rappresentanti della stampa nazionale ed estera oltre a diversi parlamentari[442]. Un'ulteriore prova, se occorresse, della valenza propagandistica che il governo attribuiva alla crescita di questo genere di attività è costituita dalla fotografia che "L'auto industriale" utilizzò per illustrare l'evento, che ritraeva i partecipanti al giro "in visita di Omaggio alla Casa del Duce a Predappio"[443]. Come si è detto, però, non era solo il fronte del turismo di

[440] *La Conferenza Internazionale per gli Autoservizi di Gran Turismo*, in "L'auto industriale", anno XXI, n. 1, 31 gennaio 1931, pp. 37-38.
[441] *Ibidem*, p. 38.
[442] *Il giro turistico d'Italia sulla rete dei servizi automobilistici*, in "L'auto industriale", anno XXI, n. 10, ottobre 1931, pp. 437-438.
[443] *Ibidem*, p. 437.

lusso a essere oggetto di attenzioni da parte del fascismo, ma anche quello dell'escursionismo collettivo sotto l'egida delle organizzazioni collaterali del partito attraverso cui si tentava di cementare il consenso verso il regime e di impedire – seppur con risultati non sempre corrispondenti alle intenzioni – l'organizzazione di associazioni alternative che potessero fungere da focolai di dissenso. E anche su questo fronte le autolinee si prestarono a un uso intenso ed efficace. Sebbene in storiografia, quando si accenna alle attività escursionistiche di organizzazioni come l'Opera Nazionale Dopolavoro generalmente non si faccia riferimento se non all'impiego dei celebri treni popolari, istituiti da Ciano nel 1931, pure i servizi di noleggio delle concessionarie di autolinee non svolsero in quest'ambito una funzione meno importante.

Fig. 67. Littoria, 1933. I lavoratori della Fiat in gita per ammirare il lavoro di bonifica dell'Agro Pontino da cui era sorta la città di Littoria, inaugurata nel 1932.

Fonte: ASIL, GP15/A00050331.

Fig. 68. Roma, quartiere Tiburtino, agosto 1929. Partenza per le colonie marittime di Ostia dei bambini appartenenti alla Federazione dell'Urbe.

Fonte: ASIL, A27-147/A00013570

Fig. 69. Roma, quartiere Tiburtino, agosto 1929. Partenza per le colonie marittime di Ostia dei bambini appartenenti alla Federazione dell'Urbe.

Fonte: ASIL, A27-147/A00013576.

Come ha scritto Victoria De Grazia, "con l'organizzazione di un vasto programma di escursioni e turistico, l'Ond cercò di promuovere nel modo più tangibile possibile una nuova identità nazionale": "Essa – prosegue l'autrice – operò in direzione di un pubblico in movimento ed era […] riuscita a trasformare la campagna, le spiagge del mare e le montagne italiane nei prodotti accessibili e indiscutibilmente nazionali di un tempo libero di massa di nuovo genere"[444]. È quindi necessario considerare separatamente i flussi di traffico del gran turismo da un lato e quelli dei servizi di noleggio dall'altro, perché fu grazie a questi ultimi, mediante i quali venivano organizzate o le gite degli operai dipendenti da una singola grande impresa (come avvenne spesso, soprattutto nel corso degli anni Trenta, con gli operai della Fiat in vacanza sugli autobus della SITA – Fig. 67) o dalle organizzazioni fasciste o, ancora, dalle parrocchie che sempre più vaste fasce sociali della popolazione – anche quelle che normalmente non avevano alcuna abitudine alla mobilità meccanica – vennero in contatto con la tecnologia automobilistica e incrementarono quel fenomeno, divenuto via via più massiccio nel corso degli anni Trenta e destinato poi a esplodere nell'immediato secondo dopoguerra, che abbiamo definito di motorizzazione pubblica di massa. L'autobus, esattamente come il treno, nella prospettiva del regime fascista si configurò quindi già dalla seconda metà degli anni Venti come un efficace strumento di propaganda e di controllo del tempo libero della popolazione (Figg. 41, 42, 68, 69).

Quanto ai servizi automobilistici visti nel loro complesso, lo sviluppo generale nel corso degli anni Venti (Tab. 43) in termini di estensione della rete, mostra come la crescita fosse stata progressiva e costante fino al 1929 incluso, né si arrestò anche negli anni più duri di crisi dopo il 1930. Il salto in avanti, superiore al 100%, che il settore compì dal 1920 al 1922 è in realtà soltanto apparente perché come sappiamo le statistiche ministeriali del 1920 non registravano quei servizi che allora venivano definiti "liberi" e che venivano concessi mediante autorizzazioni prefettizie, ma si riferivano esclusivamente non solo a quelle che dopo il 1922 vennero definite concessioni definitive (di durata novennale e rinnovabili), ma solo a quelle concessioni che fra le definitive godevano di sussidi statali: un'altissima percentuale, certamente, ma i dati restavano ovviamente di difficile comparabilità con quelli delle statistiche successive. Se quindi ipotizzassimo, prendendo per buone le fonti già precedentemente citate, un'estensione totale per il 1920 di circa

444 V. De Grazia, *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista. L'organizzazione del dopolavoro*, Roma-Bari, Laterza, 1981, p. 207

39.000 km, la crescita in quel biennio si ridurrebbe al solo 4%, per passare poi al 15% nell'intervallo fra il 1922 e il 1924, al 34% nell'intervallo successivo fino al 1927, al 12% fino al 1928, per finire con il 22% dal 1928 al 1929. Spalmati sui dieci anni del periodo compreso fra il 1920 e il 1929, i tassi di crescita annuale dell'estensione della rete delle autolinee nazionali si aggirerebbero quindi attorno a poco meno del 9%. Tassi di crescita quindi non eccezionali come furono quelli degli esordi, ma costanti e consistenti, che ci segnalano come, nonostante le generali difficoltà economiche che i singoli concessionari dovettero affrontare soprattutto nel biennio 1921-1922 e in quello 1927-1928, i ritmi di crescita medi non subirono sostanziali oscillazioni e soprattutto non conobbero mai non solo un andamento negativo, ma nemmeno un arresto. Allo stesso modo, e anche con maggiore intensità, tesero a crescere altre fondamentali componenti dei servizi automobilistici extraurbani nello stesso lasso di tempo.

Tab. 44. Andamento del numero degli autobus, degli autobus-km, del numero di agenti e dei prodotti di esercizio fra il 1920 e il 1928.

	numero autobus	var %	autobus-km				
			definitivi	provvisori	turistici	totale	var %
1920	1.629						
1922	3.475	113,3	26.361.604	14.912.373		41.273.977	
1924	4.081	17,4	29.873.665	15.844.375		45.718.040	10,8
1927	5.039	23,5	32.896.715	19.421.600	1.022.332	53.340.647	16,7
1928			34.496.000	46.092.000	1.401.000	81.989.000	53,7
	agenti in servizio	var %	prodotti esercizio in lire				
			definitivi	provvisori	turistici	totale	var %
1920	2.966		41.699.327			41.699.327*	
1922	5.420	82,7	72.266.031	non indicati		72.266.031*	73,3
1924	5.966	10,1	78.045.503	Id.		78.045.503*	8,0
1927	6.789	13,8	90.633.810	47.718.013	3.632.016	141.983.839	81,9
1928			87.083.000	110.854.000	4.203.000	202.140.000	42,4

*I prodotti di esercizio annuali per il 1920, 1922 e 1924 non comprendono la totalità degli incassi dei servizi di linea, mancando nel 1920 quelli derivati dai servizi liberi e nel 1922 e 1924 quelli relativi ai servizi provvisori.

Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Il numero degli autobus in servizio – inficiato come tutti gli altri dati dal margine di errore a cui, come si è più volte sottolineato, tutte queste statistiche erano per loro natura soggette – crebbe di circa il 210% nel periodo compreso fra il 1920 e il 1927 passando

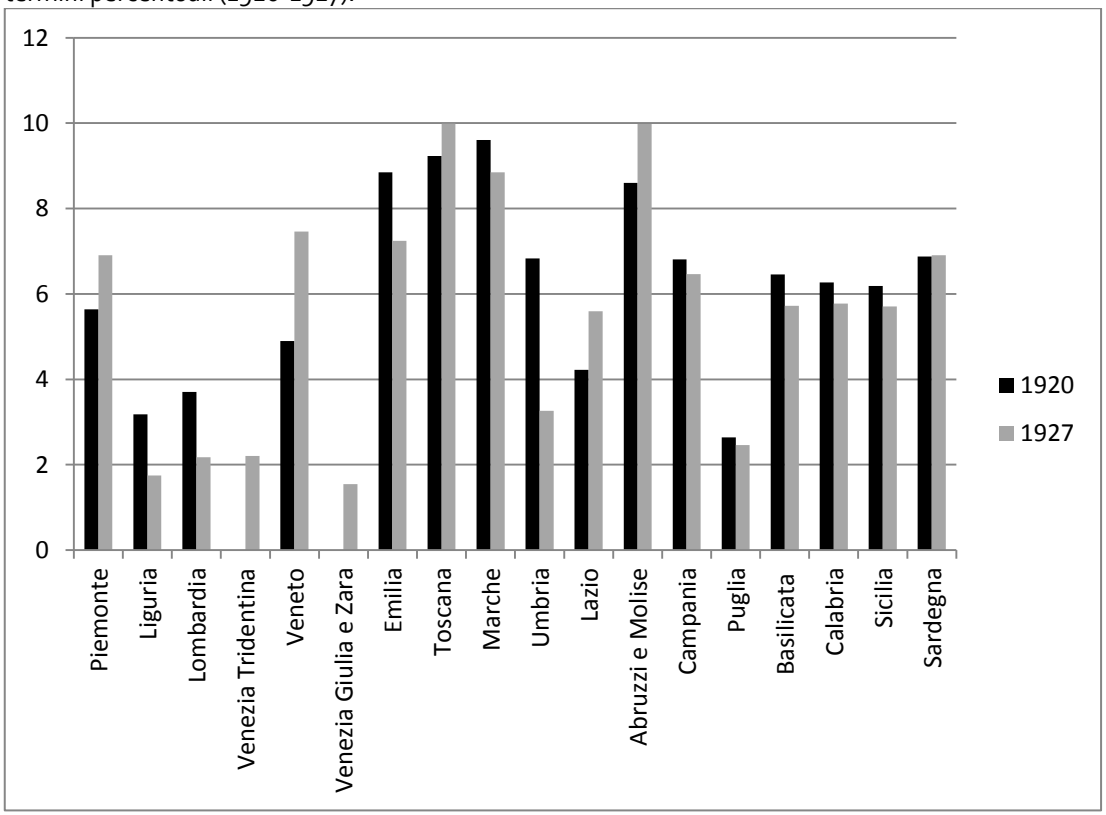
dalle 1600 alle 5000 unità nel giro di otto anni. Vedremo meglio fra breve quali fossero, in termini statistici, gli autobus che solcavano le strade delle campagne e delle montagne italiane in questo periodo, ma la loro crescita, per quanto indicativa, rimaneva un importante indice dello sviluppo a cui fu soggetto l'intero settore negli stessi anni. Sviluppo peraltro confermato dall'aumento delle vetture-km, più che raddoppiate dal 1922 al 1928, e anche dall'andamento dei prodotti dell'esercizio, ossia degli introiti derivati dal traffico i quali, sebbene non si possa conoscerne l'entità con maggior precisione, subirono anch'essi importanti incrementi, passando nel giro di un solo anno, dal 1927 al 1928, da 142.000.000 di lire circa a 202.140.000, con un tasso di crescita quindi del 42%. Osservando invece l'andamento delle diverse categorie di concessioni, si trova conferma di quanto già sottolineato precedentemente, ossia che lo stato tese nel tempo a configurare un quadro sempre più precario per i concessionari di autoservizi, preferendo spostare in modo via via più massiccio le concessioni cosiddette definitive verso quelle provvisorie. Questa tendenza fu destinata a incrementarsi nel corso degli anni Trenta e anche nel secondo dopoguerra, tanto che si può dire senza grossi margini di errore che a partire dalla fine degli anni Quaranta del Novecento il settore delle autolinee costituiva l'unica branca dei servizi di trasporto pubblico a non godere, se non formalmente, dell'appoggio economico dello stato: il mancato aggiornamento della quota chilometrica dei sussidi alle oscillazioni della moneta da un lato e lo spostamento della gran parte dei servizi verso le concessioni provvisorie, che non potevano per legge godere di sussidi ministeriali, di fatto alleggerì consistentemente, fino a renderlo quasi insensibile, l'onere che l'erario doveva sopportare per il mantenimento delle autolinee extraurbane del paese.

Se per gli anni precedenti al 1927, come abbiamo visto, le statistiche nazionali furono avare di dati, oltre che fortemente approssimative, nel 1930 venne invece finalmente pubblicato un volume di indagine statistica piuttosto approfondita attorno al settore dei servizi automobilistici extraurbani, "una raccolta di dati […] così completa e particolareggiata", sosteneva il capo dell'Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, Antonio Crispo, che fino ad allora non era stata "mai pubblicata, né in Italia né all'estero"[445]. Proprio per via della difformità dei criteri compilativi delle varie statistiche, le comparazioni fra i vari anni (fino al 1927) sono pressoché impossibili da istituire con profitto. Essendo l'ultima statistica più completa quella che si riferiva al 1920 ed essendo

[445] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927*…, cit., p. V.

questa relativa unicamente agli autoservizi sussidiati, quello che si può osservare sono unicamente i mutamenti di estensione subiti da questa sola categoria di autolinee, il che dice assai poco sui reali cambiamenti della rete giacché come si è detto i servizi sussidiati tesero a divenire sempre più esigui per una precisa scelta di politica dei trasporti effettuata a livello governativo. Valutando la crescita in termini assoluti delle autolinee sovvenzionate fra il 1920 e il 1927, infatti, essa appare piuttosto modesta se comparata al complesso della rete. Se gli autoservizi sussidiati passarono in quell'arco di tempo da 19.506,3 a 23.367,4 km, aumentando quindi la loro estensione sul territorio di circa il 20%, il complesso della rete passò dall'approssimativa ma verosimile cifra di 39.000 km nel 1920 a 62.300 km circa nel 1927, subendo quindi un incremento di circa il 60%.

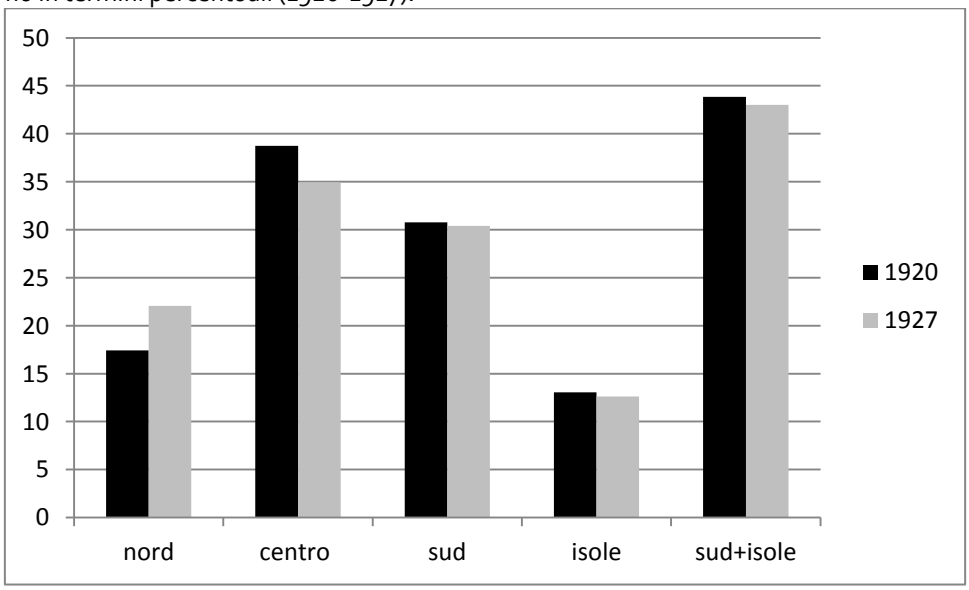
Graf. 19. Distribuzione regionale delle autolinee sovvenzionate dallo stato sul territorio italiano in termini percentuali (1920-1927).



Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica, e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Grafia, 1922; Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Quando si consideri invece la distribuzione regionale della stessa categoria di servizi (Graf. 19), i cambiamenti non sono inesistenti, ma nemmeno tali da inficiare l'equilibrio complessivo dei servizi sussidiati. L'area veneta non è qui facilmente comparabile perché mentre nel 1920 per Veneto le statistiche intendevano tutta l'area nordorientale della penisola, comprendendo Trentino, Venezia Giulia, e così via, nel 1927 il territorio in questione veniva considerato diviso nelle tre aree della Venezia Tridentina, del Veneto e della Venezia Giulia e Zara. Se però si volessero superficialmente sommare i valori delle tre aree in questione per ottenerne uno solo, si vedrebbe facilmente come proprio questa regione fu una di quelle che subì i più massicci mutamenti, incrementando considerevolmente il suo peso percentuale nel periodo considerato. Sempre al Nord guadagnava il Piemonte, mentre perdevano peso la Liguria e la Lombardia a vantaggio, ampliando l'orizzonte oltre all'area veneta, della Toscana, del Lazio e dell'Abruzzo e Molise. L'unica altra eccezione nel panorama nazionale era l'Umbria, che cedeva una consistente quota dei servizi sovvenzionati alle altre regioni.

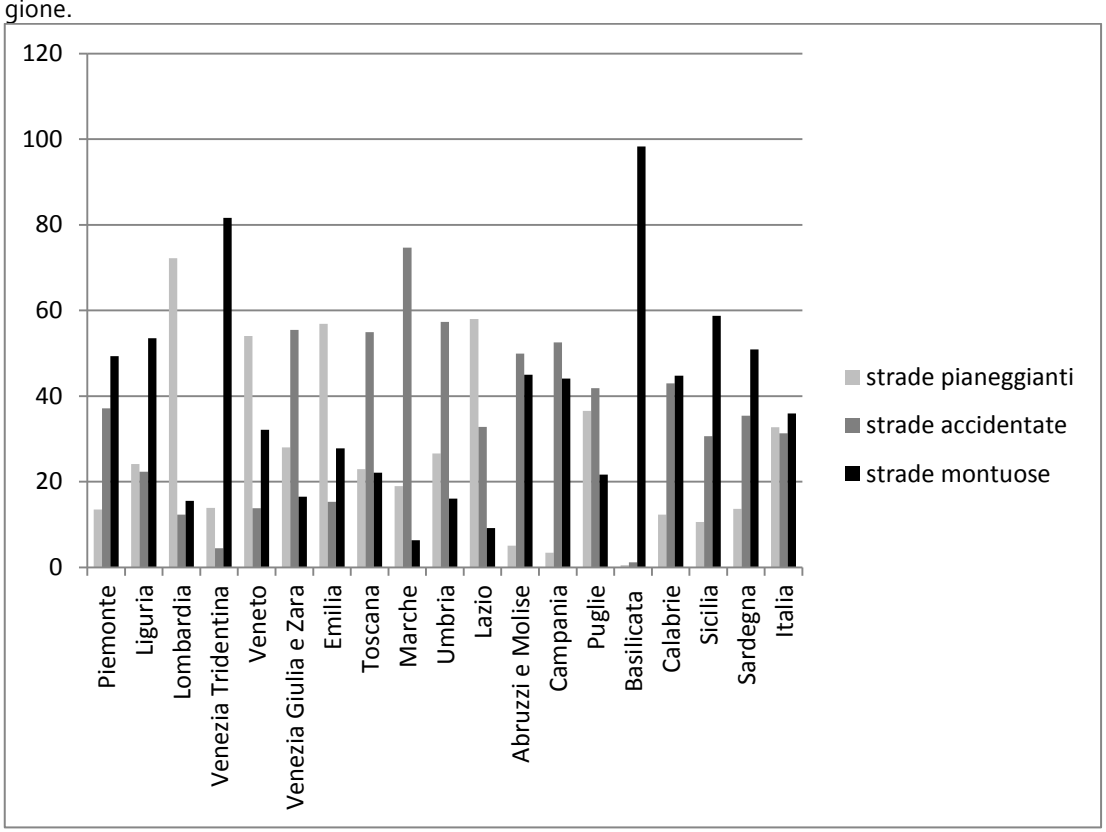
Graf. 20. Distribuzione per grandi aree delle autolinee sovvenzionate dallo stato sul territorio italiano in termini percentuali (1920-1927).



Fonte: nostra elaborazione da Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio speciale delle Ferrovie, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1920 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle tramvie a trazione meccanica, e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Grafia, 1922; Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Allargando ancora di più lo sguardo (Graf. 20), infine, quello che si percepisce è un non trascurabile guadagno della porzione settentrionale del paese, dovuto all'aumento di peso dell'area veneta e del Piemonte, a discapito di una perdita del centro, principalmente attribuibile all'andamento dell'Emilia e soprattutto dell'Umbria, e un leggero cedimento, più o meno equamente distribuito, del sud e delle isole. La gerarchia complessiva della distribuzione dei sussidi in Italia, come si vede, non appariva quindi mutata nella sostanza: in testa rimaneva l'area meridionale (continentale e isolana), seguita dal centro e infine dal settentrione.

Graf. 21. Composizione percentuale della qualità delle strade percorse dagli autoservizi extraurbani nel 1927. Il valore percentuale è riferito all'estensione totale della rete di autoservizi nella stessa regione.



Fonte: nostra elaborazione da Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

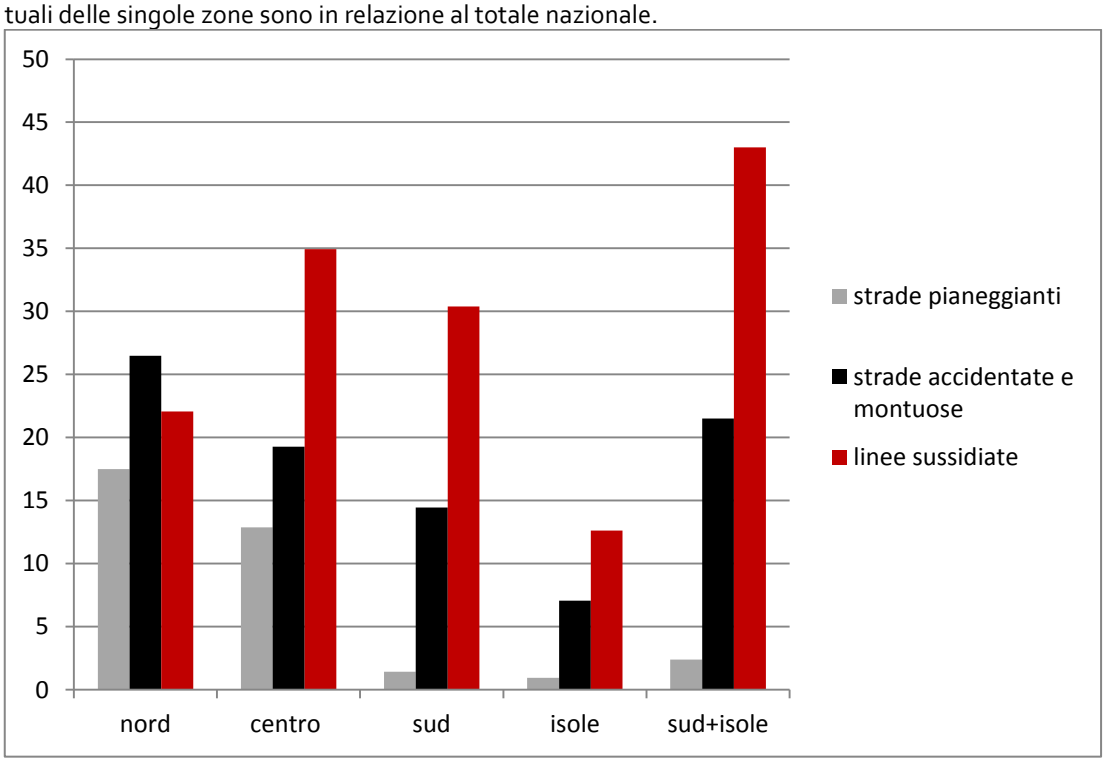
Come si è visto fin dall'inizio, la distribuzione delle autolinee sussidiate in Italia era sì legata allo sviluppo economico delle regioni, ma in senso inversamente proporzionale: tanto meno evoluto il tessuto economico, tanto più elevata la quota di servizi sussidiati in relazione alle altre aree del paese. Leggendola in questa chiave, la gerarchia nella di-

stribuzione dei sussidi assume un aspetto familiare alla storia d'Italia, laddove in diverse fasi storiche lo stato diresse aiuti – quando più o quando meno produttivi e proficui sul lungo periodo – verso le aree depresse del paese. Un altro aspetto determinante nella distribuzione delle sovvenzioni statali era legato invece alle caratteristiche orografiche del territorio stesso: tendenzialmente erano le zone dotate di una rete stradale in peggiori condizioni – o per via di una cattiva manutenzione o per via di oggettive difficoltà di natura geologica, quando non per entrambe le ragioni – a godere di più ampi finanziamenti pubblici dedicati all'impianto e al mantenimento della rete di autolinee extraurbane. Classificando le strade percorse dalle autolinee extraurbane in base alla qualità non del loro manto (e quindi della loro manutenzione) ma del loro percorso, la ricca pubblicazione statistica relativa al 1927 ci aiuta a rendere più solida quella che finora non era se non un'ipotesi credibile, sebbene avallata da un buon numero di fonti. Così i relatori della statistica definivano le strade che erano state classificate con un criterio fondamentalmente altimetrico: "Deve intendersi per *strada pianeggiante* quella che si svolge in terreni di pianura con brevi tratti acclivi eccezionali, per *strada accidentata* quella che si svolge in terreni di collina con frequenti tratti acclivi, per *strada montuosa* quella che si svolge in terreni di montagna con lunghe salite e discese"[446]. Osservando il Graf. 19 si ottiene un'impressione chiara del fatto che i territori con la maggior parte delle strade pianeggianti (ma si badi che ci si riferisce sempre alle strade percorse dalle autolinee e non alla rete stradale nel suo complesso) si trovavano al Nord o al centro, dove però gli autobus percorrevano in media più chilometri su strade collinari o *accidentate*; i servizi automobilistici meridionali (continentali e insulari), invece, si svolgevano all'interno di regioni in cui la prevalenza delle strade era evidentemente di tipo montuoso. Particolarmente lampante appare la difficoltà dei tracciati dei servizi automobilistici della Basilicata, dove su un totale di 1.746 km di autolinee, soltanto lo 0,5% si svolgeva su strade pianeggianti, l'1,2% su strade accidentate e infine il restante 98,3% su strade montuose. Sebbene il Sud del paese spiccasse per la percentuale di strade accidentate, alcune regioni del nord – certo meno sbilanciate rispetto alla Basilicata – avevano anch'esse elevate percentuali di tratti montuosi, ovviamente legate o alle zone alpine o a quelle appenniniche e si trattava quindi del Piemonte, della Venezia Tridentina e della Liguria. Se il Graf. 21 quindi offre un'immagine chiara del bilanciamento, all'interno di ogni regione, delle caratteristi-

[446] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 17.

che altimetriche dei percorsi dei servizi automobilistici, in cui si vede peraltro come a livello nazionale più dei due terzi della rete automobilistica si svolgesse in condizioni di strade accidentate e montuose, per verificare la relazione fra la distribuzione dei sussidi e l'acclività delle strade percorse dalle autolinee, il Graf. 22 appare particolarmente esplicativo.

Graf. 22. Composizione percentuale della qualità delle strade percorse dagli autoservizi extraurbani per grandi aree nel 1927 comparata con la distribuzione delle autolinee sussidiate. I valori percentuali delle singole zone sono in relazione al totale nazionale.



Fonte: nostra elaborazione da Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Avendo preso come riferimento le grandi aree geografiche del Nord, del Centro, del Sud e delle isole maggiori, la relazione diretta fra lo stanziamento dei sussidi e il profilo altimetrico delle strade percorse dalla rete di autolinee diviene particolarmente evidente e perfettamente combaciante, se non per una significativa eccezione: il settentrione, pur presentando la percentuale più elevata di strade montuose e accidentate rispetto al totale nazionale, era la regione che, se si escludono le isole, godeva del più basso contributo statale. Il criterio principale a cui era informata la distribuzione dei sussidi era la redditi-

vità potenziale dei servizi. Nel calcolo della redditività, com'è naturale, i costi di esercizio hanno un loro peso e, restando per ora esclusivamente legati alla condizione tecnica delle infrastrutture fondamentali, le regioni settentrionali godevano in questo di un non trascurabile vantaggio. Sebbene si avessero ampi tratti della rete caratterizzati da forti pendenze e quindi da più elevati consumi di carburante, si riscontravano altresì in quelle zone condizioni di manutenzione stradale decisamente migliori rispetto alle altre aree del paese, soprattutto al mezzogiorno e alle isole, ciò che determinava, a parità di altri fattori, un minor dispendio relativo all'usura delle gomme e a quella di tutte le parti meccaniche sollecitate dall'irregolarità della copertura stradale:

> Per quanto riguarda la pavimentazione delle strade percorse – si leggeva nella relazione statistica pubblicata nel 1930 – può ritenersi che quasi tutte avessero nell'anno 1927 pavimentazioni con macadam semplice all'acqua, giacché in detto anni erano appena iniziate le pavimentazioni semipermanenti e permanenti […].
> In taluni brevi tratti di strade dell'Italia settentrionale e centrale esistevano già nell'anno 1927 pavimentazioni semipermanenti, ottenute mediante un rifacimento del vecchio macadam con l'aggiunta di un trattamento speciale asfaltico.
> La pavimentazione delle strade percorse dai servizi pubblici automobilistici nell'Italia settentrionale e centrale può ritenersi notevolmente migliore che non nell'Italia meridionale ed insulare; e ciò sia per la maggior diffusione nell'Italia settentrionale e centrale delle pavimentazioni semipermanenti, sia, specialmente, per le migliori condizioni di manutenzione del macadam all'acqua[447].

È dunque chiaro che già soltanto per queste ragioni (ma come si può facilmente intuire e come si vedrà non erano le uniche), le condizioni di esercizio dei servizi automobilistici settentrionali erano assai più vantaggiose rispetto a quelle che giornalmente si sperimentavano nell'area meridionale della penisola. Fino allo stesso 1927, come ricordava peraltro la relazione citata, la condizione tecnica e organizzativa della rete stradale non subì massicci cambiamenti, laddove non si consideri la vicenda autostradale di cui si è già detto e che non riguardava direttamente se non per il caso di una singola impresa (l'Autostradale, appunto) l'esercizio delle autolinee, ed era a queste per certi versi addirittura ostile, come si è già sottolineato, in quanto assorbiva parte dei finanziamenti pub-

[447] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 20.

blici che avrebbero potuto essere destinati alle migliorie della viabilità ordinaria. Fu però nel 1928 che il governo di Mussolini impresse una svolta nell'assetto amministrativo della rete stradale con la costituzione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada (AASS). Si trattava di un organismo indipendente dedicato alla cura della viabilità nazionale – per molti versi analogo per ordinamento e per altre caratteristiche all'Azienda ferroviaria[448] – che era posto alle dipendenze del Ministero dei lavori pubblici, e che costituiva per il governo fascista un ulteriore passo avanti nel processo di centralizzazione dell'apparato tecnico-amministrativo dello stato[449] e rappresentava allo stesso tempo un'ulteriore conquista – simbolica ma non solo – nel lungo percorso che stava riportando al centro dell'attenzione politica ed economica la strada e il suo veicolo per eccellenza, l'automobile. Con questa riforma si provvide inoltre a riordinare le competenze relative agli interventi tecnici attraverso la costituzione di 14 dipartimenti regionali o interregionali e venne istituita la nota *milizia della strada* – gemella della ferroviaria – "per la tutela e difesa del patrimonio stradale, la disciplina della circolazione, la sorveglianza del codice della strada, le informazioni e il soccorso stradale"[450]. Sotto il profilo strettamente tecnico l'AASS impresse indubbiamente una svolta propulsiva nella sistemazione della viabilità ordinaria e il programma di lavori effettuato nel primo periodo condusse addirittura a superare le stime che erano state approntate nella legge istitutiva[451]. Il 1928, peraltro, segnò una tappa storica nell' "eterna lotta fra strada e rotaia" non solo per ciò che a livello simbolico la fondazione stessa dell'AASS rappresentava, ma perché fu il primo anno in cui "la spesa per lavori nel settore stradale eseguiti con finanziamento parziale o totale a carico dello stato superò quella ferroviaria"[452], dando così un ulteriore segno della capacità di influenza raggiunta dal movimento automobilistico, con le sue lobby e i suoi sostenitori:

> In ritardo rispetto alle altre nazioni, fu con l'Aass che in Italia la strada ordinaria tornò a essere la protagonista dei trasporti, dopo quasi un secolo di "trenomania", e si diede corso a quei programmi di intervento e depolverizzazione (cioè pavimentazione con asfalti e

448 G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1923-1929*, cit., pp. 199-200.
449 M. Moraglio, *Strade e politica*, cit. pp. 139-142.
450 G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1923-1929*, cit., p. 200.
451 *Ibidem*.
452 M. Moraglio, *Strade e politica*, cit. p. 141.

bitumi) che nel lontano 1908, al primo congresso internazionale della strada indetto a Parigi, erano stati dichiarati urgenti[453].

Così venne infatti accolta la notizia della costituzione dell'AASS dall'organo di stampa del Touring Club Italiano, che nonostante la recente scomparsa (nel 1926) del suo storico fondatore Luigi Bertarelli che aveva condotto a un momentaneo indebolimento dell'organizzazione a vantaggio del RACI, restava uno dei più influenti gruppi sostenitori dell'automobilismo in Italia. L'articolo, non a caso, era firmato dall'ingegner Italo Vandone, che era stato nel biennio precedente fra coloro che avevano fatto insistenti pressioni perché si costituisse un ente autonomo per la gestione della rete stradale:

> È bastato l'annunzio dell'istituzione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada per diffondere nel Paese un senso di sollievo, un'aura di ottimismo per quanto riguarda gli urgenti problemi della nostra viabilità. Specialmente nel campo dell'automobilismo si ebbe netta ed immediata la sensazione che il triste periodo dell'incomprensione della necessità di sistemare le nostre strade secondo le esigenze della circolazione automobilistica è ormai finito, e che con la creazione dell'Azienda *incipit novus ordo*, si inizia una nuova epoca per la nostra viabilità, per l'automobilismo[454].

Oltre però ai cospicui lavori effettuati sulla rete stradale principale, quello che accadde fu che in realtà la cosiddetta viabilità minore, quella delle strade comunali, naturalmente di cruciale importanza per la salute delle economie locali e per quella dei bilanci delle imprese di autolinee, venne pressoché totalmente trascurata: "Si realizzò, in sostanza, lo stesso schema di priorità adottato dalle ferrovie che finalizzava al prestigio del regime qualunque intervento sulle opere pubbliche"[455]. Né gli equilibri in gioco tesero a modificarsi nel decennio successivo, quando in ogni caso l'opera dell'AASS proseguì nella cosiddetta depolverizzazione delle strade nazionali, ma sempre secondo lo stesso "schema di priorità", che oltre a penalizzare le strade di piccola comunicazione rispetto a quelle principali, penalizzava, in perfetta continuità con le tendenze seguite dai governi liberali, gli interventi di sistemazione nel meridione rispetto a quelli effettuati nell'area setten-

---

[453] *Ibidem*.
[454] I. Vandone, *L'Azienda Autonoma Statale della Strada*, in "Le vie d'Italia", a. XXXIV, n. 9, settembre 1928, pp. 703-707.
[455] G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1923-1929*, cit., p. 201.

trionale del paese, se è vero che a dieci anni dalla fondazione dell'AASS, nel 1938, "circa il 70-80 per cento della rete stradale statale del Nord Italia […] era costituito da carreggiate in macadam protetto con un rivestimento superficiale di asfalto e bitume", mentre al sud, con la sola eccezione della Sicilia, queste percentuali scendevano attorno al 30-40%[456].

E in effetti, le migliori condizioni del contesto in cui si esercitavano le autolinee nell'area settentrionale della penisola, anche prima dell'istituzione dell'AASS, si rispecchia chiaramente nella distribuzione dei servizi automobilistici presi questa volta nel loro complesso, considerando quindi non solo quelli sussidiati ma tutte le concessioni (definitive, provvisorie e turistiche) che risultavano attive al 31 dicembre del 1927.

Tab. 45. Distribuzione dei servizi automobilistici extraurbani nel 1927.

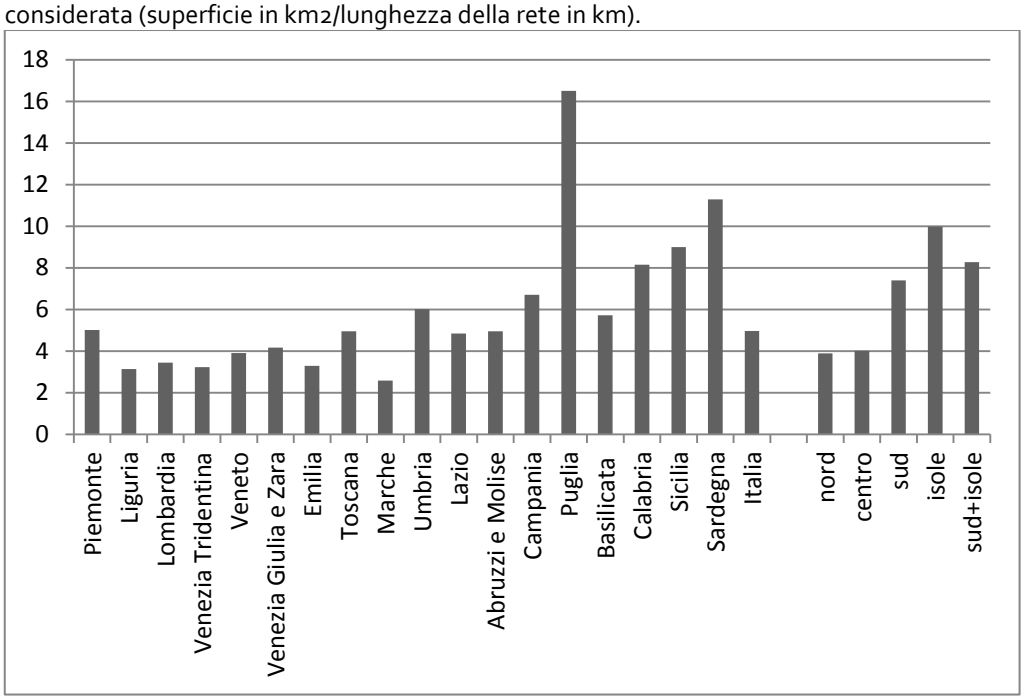
regioni	numero dei servizi				lunghezza di esercizio				%
	definitivi	provvisori	turistici	totale	definitivi	provvisori	turistici	totale	
Piemonte	105	141	18	264	2.197,8	2.222,5	1.435,5	5.855,8	9,4
Liguria	37	58		95	866,8	861,5		1.728,3	2,8
Lombardia	61	206	16	283	1.526,9	4.431,7	950,7	6.909,3	11,1
Venezia Tridentina	19	19	34	72	597,2	297,7	3.413,0	4.307,9	6,9
Veneto	65	143	8	216	1.985,8	2.953,6	1.571,6	6.511,1	10,4
Venezia Giulia e Zara	12	35	6	53	448,4	1.036,0	596,0	2.080,3	3,3
Emilia	78	203		281	2.242,4	4.473,2		6.715,6	10,8
Toscana	76	108		184	2.801,4	1.831,2		4.632,6	7,4
Marche	83	81		164	2.397,6	1.309,6		3.707,2	5,9
Umbria	28	28		56	946,0	483,2		1.429,3	2,3
Lazio	56	86		142	1.928,4	1.619,9		3.548,3	5,7
Abruzzi e Molise	64	45		109	2.344,3	767,5		3.111,8	5,0
Campania	49	23		72	1.600,3	419,5		2.019,7	3,2
Puglia	26	41		67	750,8	414,3		1.165,2	1,9
Basilicata	30	12		42	1.612,5	133,6		1.746,1	2,8
Calabria	37	28		65	1.443,6	405,0		1.848,6	3,0
Sicilia	57	70		127	1.671,4	1.189,1		2.860,5	4,6
Sardegna	38	14		52	1.928,0	206,9		2.134,9	3,4
Regno	**921**	**1341**		**2344**	**29.289,6**	**25.056,0**	**7.966,8**	**62.312,3**	

Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

[456] M. Moraglio, *Strade e politica*, cit. p. 145.

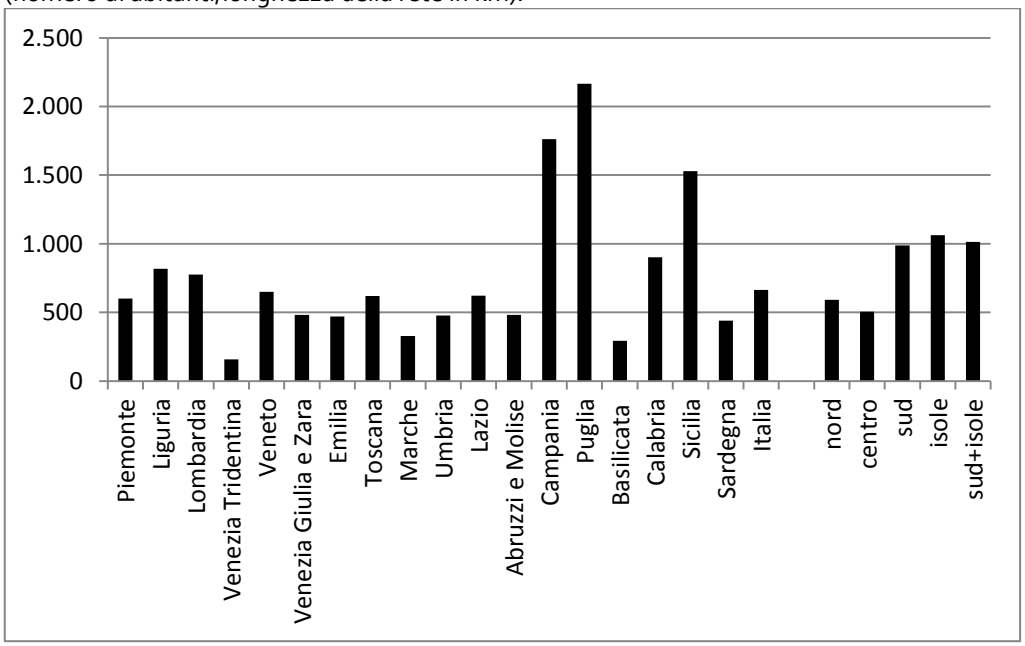
La Tab. 45 mostra come osservando la situazione non più con l'attenzione concentrata unicamente sulle autolinee sussidiate ma su tutta la rete, inclusi i nuovi servizi di gran turismo, gli equilibri territoriali si invertivano con decisione: la regione più dotata in termini di lunghezza della rete era la Lombardia, con più dell'11% sul totale, seguivano l'Emilia, il Veneto e il Piemonte; le regioni centrali come le Marche, che avevano sempre primeggiato quando si poteva considerare unicamente la rete delle autolinee sovvenzionate, contavano in realtà adesso per il 6% sul totale nazionale, mentre nell'area meridionale e insulare soltanto gli Abruzzi e Molise e la Sicilia contavano rispettivamente per il 5 e il 4,6%, mentre la Puglia deteneva il primato negativo con l'1,9%. Considerando infine la situazione sempre sulle grandi aree del paese si vede come il Nord detenesse da solo il 44% della rete, il centro il 32%, il Sud il 16% e infine le isole l'8%: anche unendo in un unico conteggio la lunghezza della rete del mezzogiorno continentale con quella della rete insulare, non si ottiene più del 24% del totale. Si potrebbe osservare che la lunghezza della rete è in sé un indice molto approssimativo dell'effettiva diffusione se non viene rapportato a valori quali la superficie del territorio o la popolazione. E in effetti considerando la densità per superficie e per abitanti, la gerarchia si modifica, correggendo alcuni dei valori emersi dalla sola percentuale della lunghezza complessiva della rete, ma l'arretratezza del mezzogiorno rimane immutata. La densità per superficie (Graf. 23) infatti restituiva alle Marche il loro primato, seguite immediatamente dalla Lombardia, ma l'area settentrionale si confermava ancora come la prima del paese, sebbene con valori fortemente ridimensionati e pressoché identici, nel complesso, a quelli del centro, mentre mezzogiorno continentale e isole risultavano essere ancora agli ultimi posti, con la Puglia che si rivelava anche in termini relativi la regione più deserta di servizi automobilistici extraurbani. Osservando invece la distribuzione della rete sotto la lente della densità per abitanti (Graf. 24), ancora una volta alcune singole regioni variavano la propria posizione, ma quelle meridionali, con la Puglia sempre in testa, mantenevano il primato negativo, mentre prima fra le grandi aree geografiche, distanziando di poco il Nord, risultava quella centrale del paese. L'unica eccezione di rilievo era invece la piccola Basilicata, come sappiamo dominata dai servizi di proprietà della SITA, che emergeva come una delle aree più dotate di servizi, seconda soltanto in termini nazionali alla Venezia Tridentina, che deteneva invece il primato della regione con la più alta densità di autolinee per abitanti.

Graf. 23. Densità della rete di autoservizi rispetto ai chilometri quadrati di superficie per ogni area considerata (superficie in km2/lunghezza della rete in km).



Fonte: nostra elaborazione da Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Graf. 24. Densità della rete di autoservizi rispetto al numero di abitanti per ogni area considerata (numero di abitanti/lunghezza della rete in km).



Fonte: nostra elaborazione da Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

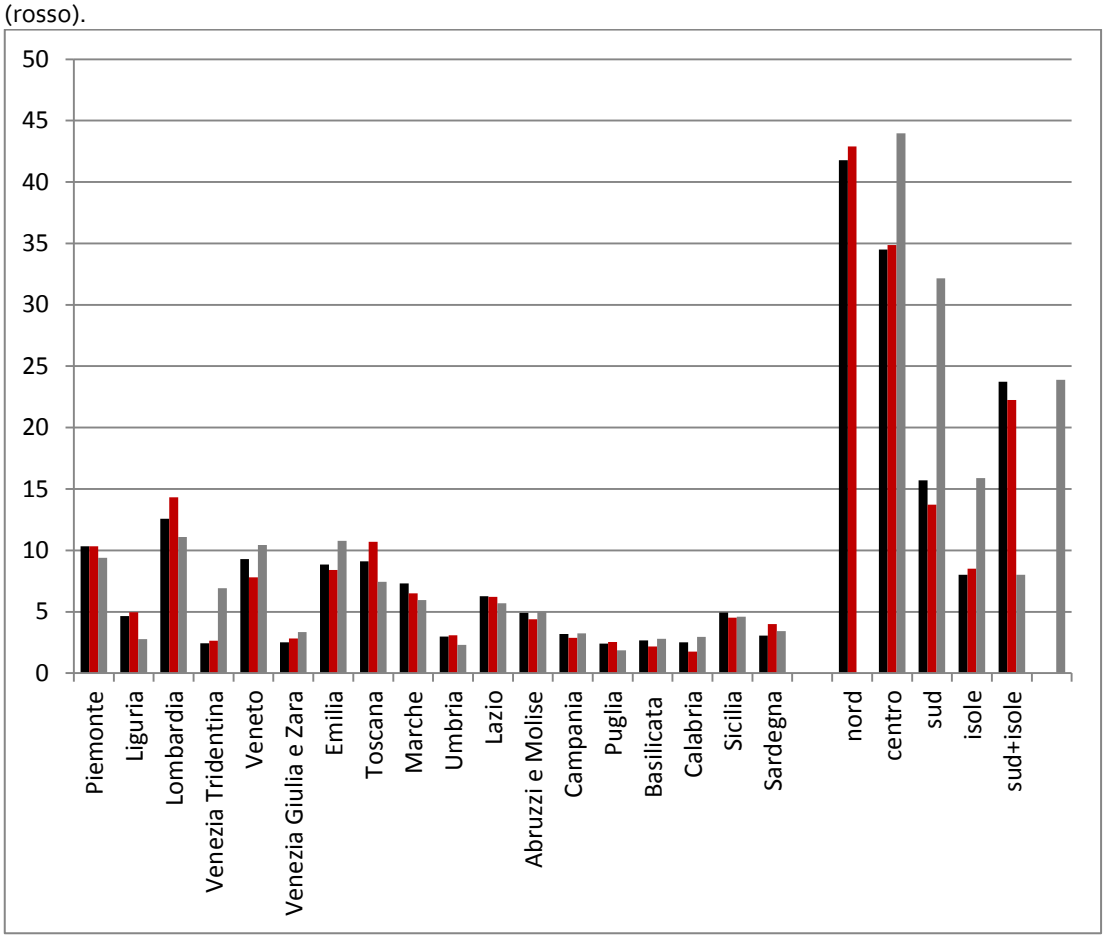
Considerando però che – come dimostra la Tab. 45 – quasi l'80% dei servizi tridentini apparteneva alla categoria stagionale e di lusso del gran turismo, si può dire che il primato dei servizi ordinari spettasse in realtà proprio alla Basilicata, che restava comunque fra le regioni più densamente popolate d'Italia insieme alla Sicilia e sempre alla Venezia Tridentina.

Tab. 46. Movimento annuale sulle linee dei servizi automobilistici extraurbani in Italia nel 1927.

Regioni	numero autobus-km annuali	numero medio coppie di corse giornaliere			numero viaggiatori	numero viaggiatori-km
		definitivi	provvisori	totale		
Piemonte	5.505.590	2,1	1,3	1,7	3.721.218	40.394.975
Liguria	2.474.730	2,4	1,5	2,0	2.409.633	19.462.239
Lombardia	6.703.487	2,5	1,1	1,8	5.133.534	56.085.199
Venezia Tridentina	1.304.649	1,7	1,0	1,4	647.535	10.315.018
Veneto	4.957.495	1,7	1,1	1,4	2.160.189	30.506.119
Venezia Giulia e Zara	1.341.070	1,7	0,9	1,3	623.855	11.057.515
Emilia	4.712.577	1,6	0,6	1,1	2.268.777	32.875.879
Toscana	4.853.349	1,7	1,1	1,4	3.439.586	41.848.047
Marche	3.902.287	1,6	1,1	1,4	1.995.218	25.399.436
Umbria	1.589.370	1,5	1,5	1,5	1.229.940	12.027.269
Lazio	3.342.059	1,4	1,1	1,3	1.820.581	24.285.089
Abruzzi e Molise	2.620.027	1,3	0,8	1,1	1.139.866	17.214.558
Campania	1.707.973	1,2	1,1	1,2	862.856	11.265.220
Puglia	1.289.644	1,4	1,7	1,6	705.310	9.912.200
Basilicata	1.423.835	1,1	1,8	1,5	514.688	8.519.296
Calabria	1.336.290	1,0	1,0	1,0	365.802	6.825.572
Sicilia	2.639.966	1,3	1,2	1,3	1.578.142	17.696.290
Sardegna	1.636.249	1,1	0,8	1,0	724.042	15.594.730
Italia	**53.340.647**	**1,6**	**1,2**	**1,4**	**31.340.772**	**391.284.651**
nord	22.287.021	1,9	1,0	1,5	14.695.964	167.821.065
centro	18.399.642	1,6	1,2	1,4	10.754.102	136.435.720
sud	8.377.769	1,2	1,1	1,2	3.588.522	53.736.846
isole	4.276.215	1,2	1,1	1,2	2.302.184	33.291.020
sud+isole	12.653.984	1,2	1,1	1,2	5.890.706	87.027.866

Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Graf. 25. Comparazione in termini percentuali rispetto al totale nazionale fra l'estensione in chilometri della rete (nero), il movimento annuale espresso in autobus-km (grigio) e in viaggiatori-km (rosso).



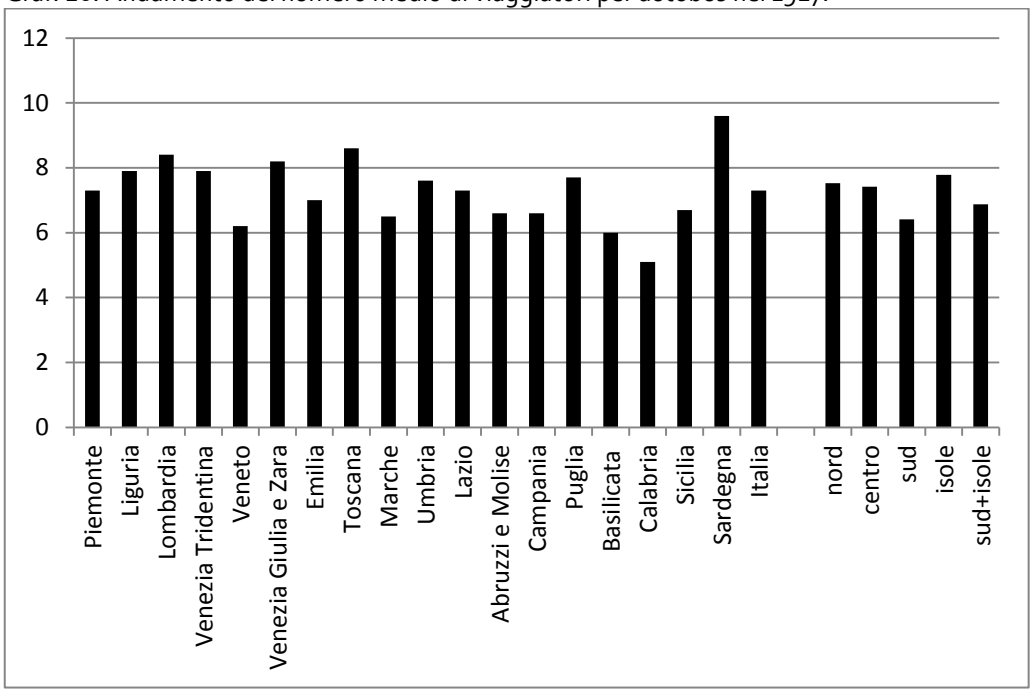
Fonte: nostra elaborazione da Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Vista nel complesso, dunque, la situazione generale della rete automobilistica pubblica in Italia appariva nel 1927 come quella di un servizio estremamente diffuso e capillare, ma con una densità significativamente più elevata di linee – salvo eccezioni – nelle regioni più ricche del paese: se quindi agli esordi della storia del settore, quando ancora non era chiaro quale sarebbe stato l'esito della lotta fra il motore a combustione interna e quello a vapore, le autolinee erano state istituite non casualmente, ma senza alcun collegamento con il livello di sviluppo economico dei territori, trovando piuttosto uno stimolo nella carenza di infrastrutture ferroviarie, col passare del tempo i più ampi e vivaci flussi di traffico (potenziali e reali) generati e stimolati dalla salute economica dei territori divennero evidentemente, com'è normale, una causa sufficiente a determinare una differenza netta di dotazione di servizi di trasporto pubblico su gomma rispetto alle regioni più po-

vere del paese. Se infatti si controlla la relazione che intercorre fra la diffusione dei servizi automobilistici e i dati relativi al movimento annuale come gli autobus-km e i viaggiatori-km, si vede chiaramente come le linee delle regioni settentrionali – in cui primeggiavano Lombardia e Piemonte – conoscessero flussi di traffico decisamente più consistenti (corrispondenti peraltro alla più ampia estensione della propria rete) rispetto a quelle meridionali, e comunque sensibilmente superiori anche a quelle dell'area centrale del paese (Tab. 46 e Graf. 25). Il numero delle corse giornaliere tutto sommato, che seguiva anch'esso la gerarchia decrescente sull'asse Nord-Sud, a livello nazionale restava comunque piuttosto basso, con una media complessiva di 1,4 corse al giorno (non considerando i servizi turistici che, in quanto stagionali, avrebbero abbassato ulteriormente la media) e il numero totale dei passeggeri, che costituiva circa tre quarti della popolazione totale (31.340.772 viaggiatori trasportati in tutto il 1927 su una popolazione totale di 41.403.076 abitanti[457]), restava ancora modesto rispetto alla crescita che conobbe non solo nella seconda metà degli anni Trenta, ma soprattutto nel secondo dopoguerra, quando i livelli quantitativi e qualitativi della mobilità degli italiani si avvicinarono bruscamente – seguendo l'andamento generale dell'economia nazionale – a quelli dei paesi più sviluppati d'Europa e d'oltre oceano. Anche il numero medio dei viaggiatori per autobus, ottenuto dividendo il numero dei viaggiatori-km con il numero degli autobus-km, risultava in complesso piuttosto modesto e privo, tranne rare ma interessanti eccezioni, di marcate differenze territoriali: più cresceva la rete dei servizi più aumentavano i viaggiatori (in una relazione non sempre o non linearmente causale, naturalmente), determinando quindi un livello di occupazione dei posti offerti non identico, ma nemmeno caratterizzato da quelle marcate differenze che invece contraddistinguevano altri indici qualitativi della rete. Il numero dei viaggiatori per autobus eccezionalmente alto che si registrava sulle autolinee sarde, a causa del quale il valore medio delle isole superava abbondantemente quello del mezzogiorno continentale, non deve in realtà stupire quando si ricordino da un lato le lamentele di Dino Devoto – direttore della SATAS – attorno all'affollamento dei servizi in Sardegna nella prima metà degli anni Venti, affollamento dovuto non tanto a un elevato numero di viaggiatori, ma a un basso numero di corse giornaliere (Tab. 46), e alla difficoltà stessa della società a soddisfare la domanda di trasporto e dall'altro la gestione in monopolio quasi perfetto delle autolinee locali.

457 Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 20.

Graf. 26. Andamento del numero medio di viaggiatori per autobus nel 1927.

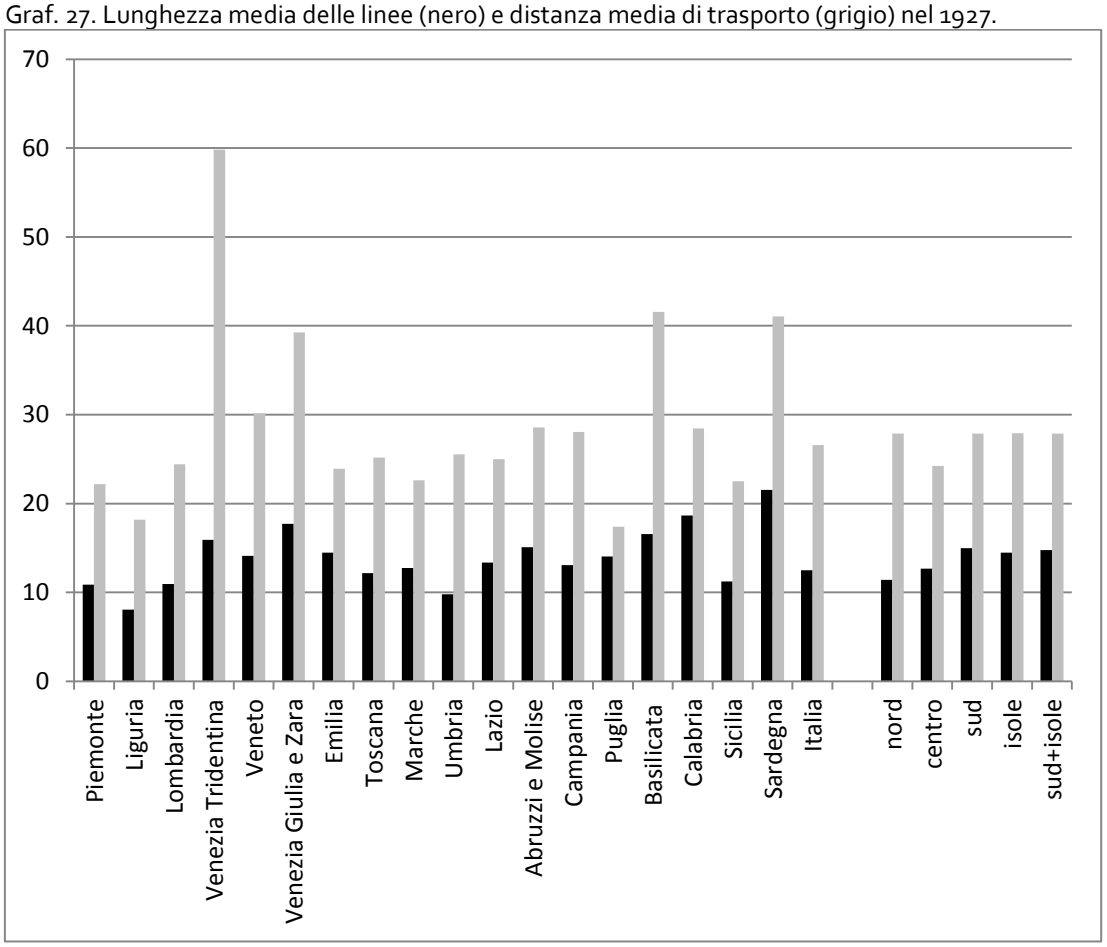


Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Grazie a questa condizione, come si è sottolineato in precedenza, era probabilmente possibile organizzare una rete complessivamente più efficiente – ma in realtà dal punto di vista economico assai poco remunerativa – rispetto al regime di affollamento di piccoli e medi esercenti che si verificava in quasi tutte le altre zone d'Italia, escludendo soltanto – ma in misura comunque diversa rispetto alla Sardegna – la Basilicata e la Venezia Tridentina, in cui come sappiamo prevalevano nella prima i servizi offerti dalla SAB, e nella seconda quelli afferenti alla Società Atesina e alla SAD, tutte imprese partecipate dalla SITA. Il coefficiente di occupazione dei posti offerti, uno dei dati principali dai quali in economia dei trasporti è possibile dedurre la qualità effettiva dell'incontro fra domanda e offerta, è in realtà qui un indice di fatto impossibile da ricavare, giacché non sono noti i dati per ogni linea, o anche solo per ogni regione, intorno al numero dei posti offerti, che poteva variare fra margini molto ampi: dai piccoli autobus di montagna a dieci posti fino ai grandi autobus delle linee di pianura che potevano superare i quaranta. A livello nazionale, deducendo dalle statistiche ministeriali un numero medio dell'offerta

di posti a livello nazionale intorno ai 18[458], ed essendo il numero medio dei viaggiatori per autobus 7,3, si può calcolare che il coefficiente di occupazione dei posti offerti si aggirasse nel 1927 attorno al 40%, tutto sommato una misura non irrisoria visti i tempi e il contesto geografico, sociale ed economico in cui si svolgevano i servizi automobilistici. Paragonando invece la distanza media di trasporto – ottenuta dividendo il numero dei viaggiatori-km per il numero dei viaggiatori trasportati – con la lunghezza media delle linee (Graf. 27), emerge come i due valori tendessero a seguire un andamento simile: più lunghe mediamente le linee, più lunghi i tragitti compiuti dai passeggeri.

Graf. 27. Lunghezza media delle linee (nero) e distanza media di trasporto (grigio) nel 1927.



Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

458 Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 44.

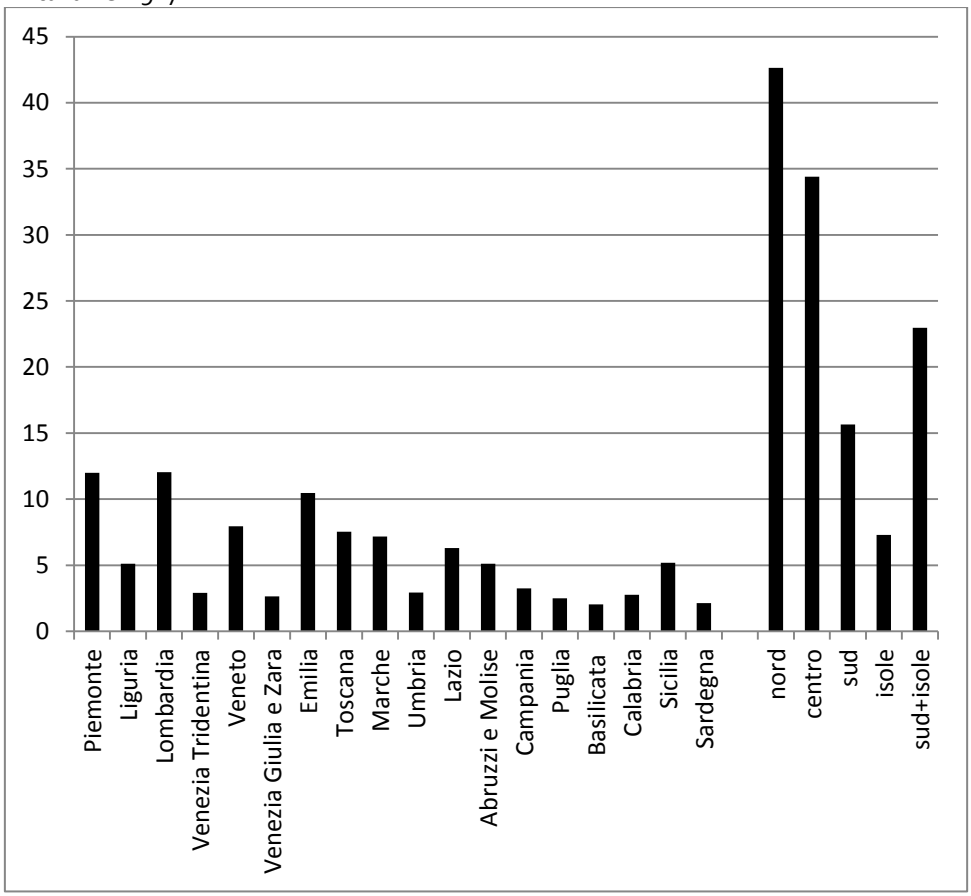
Il dato della Venezia Tridentina attorno alla distanza media di trasporto, che come si vede risulta anomalo rispetto al resto del paese, dipende ancora una volta dalla forte preponderanza delle linee di gran turismo – che, com'è intuitivo, erano a media o lunga percorrenza – rispetto alle linee ordinarie, mentre le percorrenze elevate di Basilicata e Sardegna, e più in generale del meridione, rispondevano probabilmente alle spiccate lacune che in quelle zone manifestava la rete ferroviaria, come sappiamo per vocazione più propensa a servire spostamenti lunghi. Dove però le linee ferroviarie principali e secondarie si diradavano in modo particolare – e questo discorso l'abbiamo già fatto in relazione alla Sardegna –, la loro funzione veniva in parte supplita dalle autolinee, che vedevano così i propri utenti percorrere distanze mediamente maggiori rispetto al resto d'Italia.

Fra tutti gli esaustivi e articolati dati forniti dalla statistica del 1927 non è purtroppo presente nulla che dia notizie attorno a un indice importante dell'efficienza dei servizi, ossia la velocità commerciale. Tuttavia, come si è visto prendendo i casi delle singole imprese e particolarmente quelli delle Auto Guidovie Italiane e della SATAS, fra la vigilia della prima guerra mondiale e la seconda metà degli anni Venti non sembrano essersi verificati significativi mutamenti nella velocità con cui si svolgevano i servizi automobilistici.

Se è vero che una delle cause della bassa velocità commerciale era la condizione del manto stradale, l'altra ragione principale che incise su questo mancato ammodernamento nell'arco di un quindicennio fu l'elevato stato di obsolescenza in cui versava la gran parte del parco automobilistico delle imprese concessionarie di autolinee in Italia. Stando ai dati pubblicati sulla statistica del 1927, che coincidono con quanto sappiamo in relazione alle singole imprese qui analizzate, gli oltre 5.000 omnibus automobili in dotazione alla rete (ma il dato si riferisce in realtà a tutti i veicoli in servizio presso i concessionari, comprese quindi automobili per i controlli, autocarri e così via, mentre il numero degli autobus veri e propri era stimato in 4.842 unità), distribuiti a livello regionale come appare nel Graf. 28, erano per la grandissima parte modelli precedenti o contemporanei alla prima guerra mondiale, ossia gli ormai celebri Fiat 18BL, Fiat 15 ter, nonché gli SPA 9000 e 8000, mentre i più recenti Fiat 507 F, SPA 25 C-10, SPA 30 e Lancia Z o Pentaiota "cominciavano appena ad introdursi": "Il numero degli autoveicoli a scoppio di tipo antiquato – proseguiva la relazione del 1930 – ammontava nel 1927 a 4.214 di fabbricazione nazionale, a cui possono aggiungersi i 153 autoveicoli di fabbricazione straniera che sono tutti di vecchia costruzione. Risultano quindi in totale 4.367 autovei-

coli di antica costruzione rispetto a 639 autoveicoli a scoppio di costruzione recente. Pertanto dei 5.006 autoveicoli a scoppio impiegati nell'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici, l'87,2% è di tipo antiquato, mentre il rimanente 12,8% è di tipo recente"[459].

Graf. 28. Distribuzione percentuale degli autoveicoli in servizio sulla rete delle autolinee extraurbane in Italia nel 1927.



Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

La situazione cominciò a cambiare durante lo stesso biennio 1928-1929 (come forse si ricorderà la SACSA, per esempio, aveva acquistato un autobus della Lancia, modello Eptaiota, proprio nel 1929), ma perché si possa parlare di un parco consistentemente rinnovato occorre attendere la seconda metà degli anni Trenta, quando ormai si erano significativamente diffusi i nuovi veicoli con motore diesel. Una nota del consiglio di amministrazione delle Auto Guidovie Italiane ci aiuta peraltro a inquadrare cosa si in-

[459] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 32.

tendesse per rinnovo del parco rotabile in quegli anni – anche in aziende di cospicue dimensioni per il settore –, che come si vede consisteva nella continua risistemazione di vecchi autobus assai più che nell'acquisto di nuovi:

> Resoconto complessivo delle macchine in servizio al 1° gennaio 1928:
> n. 68 vecchie, durante l'anno [1927] acquistate n. 10 nuove per l'importo di 460.000 lire.
> Demoliti o venduti n. 14 vecchi autobus.
> Costruite n. 3 carrozzerie nuove su vecchi chassis Itala completamente rinnovati per un valore di £ 65.000 solo la carrozzeria e n. 2 carrozzerie nuove su vecchi chassis Spa 9000 completamente ripassati, allungati ecc. per servizio operaio. Importo delle sole carrozzerie a 55 posti a sedere £ 60.000.
> Trasformati n. 19 vecchi autobus, messi i pneumatici, ripassati, ecc. in modo da permettere di fare 2 e anche 3 stagioni con la pura manutenzione. Importo totale £ 300.000.
> In sostanza sono 24 autobus a 22 posti in media, che sarebbero costati 1.260.000, mentre la nostra spesa fu di 425.000[460].

Il ricordo di Luigi Meneghello, che essendo nato nel 1922 era allora un bambino, e dei suoi familiari attorno ai modelli degli autobus e delle automobili in servizio nella piccola ditta è per sua stessa ammissione molto confuso, ciò nonostante vale la pena di citare un ampio stralcio dell'interessante descrizione in cui lo scrittore tenta di mettere in ordine l'arrivo dei veicoli non secondo la loro effettiva uscita sul mercato, ma secondo la sequenza con cui egli li vide comparire a casa o secondo i racconti sentiti in famiglia:

> La storia delle nostre macchine non si può più fare, le testimonianze e ricordi sui nomi e i colori s'intrecciano un po' a sghembo. Le origini si possono appena discernere, in un ambiente arcaico abitato dalla *Standàr-bajàr* e dalla *Zero-Fia*, dopo le quali emerse la *Tipo-due* gialla. Non sempre si distingueva bene, allora, tra vettura e torpedone, c'era una fauna intermedia di G.M.C. che erano state ambulanze americane prima che lo zio Checco ci mettesse le mani; e poi alcune vetture erano quasi torpedoni, e anche i torpedoni erano quasi vetture.
> Venne il mesozoico delle *15 Ter*, l'Oligocene delle *Uno*, delle *Cinque*, delle *Venti* (l'OM sopravvisse fino al basso Terziario tra forme di vita infinitamente più giovani); poi in pieno Pliocene ci fu la comparsa improvvisa della SPA. La SPA era un mostro immane, un Mastodonte, un Dinoterio, un Platibelodonte. Un giorno sentimmo come un rugghio basso e continuo fuori

[460] ASA, Minute Consiglio d'Amministrazione, Cartella 6, fogli 1-5, Dimostrazione possibilità di finanziamento per acquisto autobus, manoscritto, non datato.

> dal portone, corremmo a vedere e (ferma lungo la mura del Conte) scossa da tremiti, montagnosa, c'era la SPA"[461].

In un intreccio "sghembo" di automobili da turismo e di omnibus automobili, di veicoli americani della General Motors recuperati e arrangiati con carrozzerie per il servizio pubblico di passeggeri, di "vetture che erano quasi torpedoni" e viceversa (come si ricorderà la mancata differenziazione nella produzione dei veicoli industriali e di quelli da turismo fu oggetto nei primi decenni del secolo di continue lamentele da parte degli esperti del settore), di antiche OM che erano sopravvissute all'interno di un parco rotabile composto di veicoli più moderni, emerge un approccio che molto probabilmente era comune a quell'esercito di piccolissime imprese familiari e artigianali disperse sul territorio, in cui l'obsolescenza delle macchine andava di pari passo con la creatività del meccanico di famiglia che, "mettendoci le mani", le adattava continuamente allo scopo, conferendo loro infine quasi una personalità propria agli occhi di chi giornalmente le vedeva lavorare, personalità che la penna di Meneghello tratteggia così:

> C'era la *15 Ter* rossa e la *15 Ter* verde; erano torpedoni scoperti coi sedili a forma di panche [i cosiddetti *char-a-bancs*]. Per me erano due ragazze robuste e allegre: la Rossa era la Este e la Verde la Flora. Invece la *Puch* aveva la cappotta grigia, una specie di tettoietta sostenuta da colonnine di ferro; era una donna straniera, non più giovane, spigolosa, dal carattere chiuso[462].

Venendo invece all'aspetto economico della gestione degli esercizi, e quindi alla redditività reale dei servizi offerti sul territorio, come si può vedere dalla Tab. 47, i servizi automobilistici settentrionali avevano, in linea con i dati relativi ai flussi di traffico, introiti decisamente superiori (nella voce dei ricavi sono compresi i prodotti, al netto delle tasse di bollo, per il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e i "proventi vari", canoni postali compresi), in termini assoluti, sia a quelli dell'area centrale sia a quelli dell'area meridionale e insulare del paese, mentre mettendo in relazione i prodotti con gli autobus-km il distacco si ridimensiona, ma lasciando sempre intatto l'assetto gerarchico generale.

461 L. Meneghello, *Libera nos a malo*, cit., pp. 129-130.
462 *Ibidem*, p. 135.

Tab. 47. Risultati economici dell'esercizio delle linee automobilistiche extraurbane nel 1927.

	prodotti		spese	
	totali	per autobus-km	totali	per autobus-km
Piemonte	15.979.843	2,90	16.528.979	3,00
Liguria	6.515.551	2,63	6.117.060	2,47
Lombardia	20.758.200	3,10	19.989.655	2,98
Venezia Tridentina	5.117.631	3,92	5.322.146	4,08
Veneto	10.162.582	2,05	12.469.826	2,52
Venezia Giulia e Zara	3.643.914	2,72	4.394.412	3,28
Emilia	10.833.136	2,30	11.301.104	2,40
Toscana	14.279.964	2,94	15.137.675	3,12
Marche	7.988.685	2,05	8.912.665	2,28
Umbria	4.230.218	2,66	4.818.389	3,03
Lazio	9.047.708	2,71	9.628.855	2,88
Abruzzi e Molise	6.695.078	2,56	7.777.988	2,97
Campania	4.658.431	2,73	5.912.962	3,46
Puglia	3.162.948	2,45	4.302.652	3,34
Basilicata	3.456.696	2,43	4.289.175	3,01
Calabria	3.213.742	2,40	4.195.841	3,14
Sicilia	7.289.691	2,76	7.711.478	2,92
Sardegna	4.949.821	3,03	6.289.291	3,84
Italia	**141.983.839**	**2,66**	**155.100.153**	2,91
nord	62.177.721	2,79	64.822.078	2,91
centro	46.379.711	2,52	49.798.688	2,71
sud	21.186.895	2,53	26.478.618	3,16
isole	12.239.512	2,86	14.000.769	3,27
sud+isole	33.426.407	2,64	40.479.387	3,20

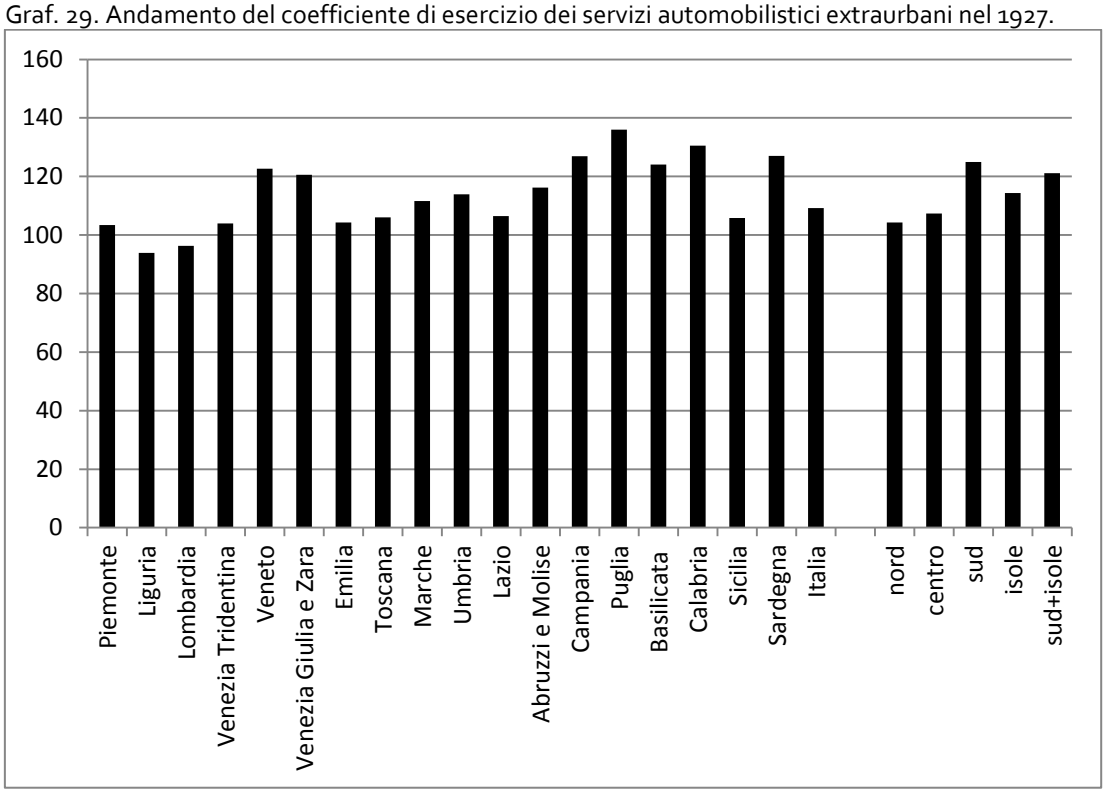
Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

I dati relativi alle spese – in cui sono comprese le spese generali, le spese relative al personale, i consumi (benzina, gomme, lubrificanti), le spese di manutenzione e di riparazione dei veicoli, quelle per i servizi finanziari dell'azienda (interesse del capitale occorso per le spese di impianto e per l'acquisto del materiale mobile), tasse e così via[463] – mo-

[463] Attorno alla precisione di questi dati, che nel complesso crediamo comunque attendibili per indicare delle tendenze generali, è ancora una volta il caso di ricordare che essendo tutte le statistiche di settore basate sulle comunicazioni effettuate dagli stessi concessionari, il margine di errore è più che lieve. Per quanto riguarda i dati economici di esercizio e più precisamente quelli relativi alle spese, è bene tenere presente che la legge non prevedeva che gli esercenti di linee automobilistiche provvisorie tenessero un'esatta contabilità delle spese annue della linea. Soprattutto le piccole imprese, quindi, non potevano che indicare una cifra approssimativa e stimata delle spese totali di esercizio (Ministero

strano però come le regioni più virtuose fossero quelle centrali, a cui seguivano gli autoservizi settentrionali e infine quelli del mezzogiorno continentale e insulare. Nonostante i più intensi flussi di traffico e la condizione generalmente migliore della manutenzione stradale, gli autoservizi dell'area settentrionale comprendevano una cospicua parte di strade montuose, ciò che come si è visto determinava più elevati costi di esercizio per via dei consumi di carburante necessari a superare tratti di strada con pronunciati e frequenti dislivelli. L'indice più chiaro per illustrare la situazione economica non delle aziende nel loro complesso, ma esclusivamente dei servizi di linea – definitivi, provvisori e turistici – è il cosiddetto *coefficiente di esercizio*, ossia il rapporto percentuale fra i costi e i ricavi relativi all'esercizio delle linee.

Graf. 29. Andamento del coefficiente di esercizio dei servizi automobilistici extraurbani nel 1927.



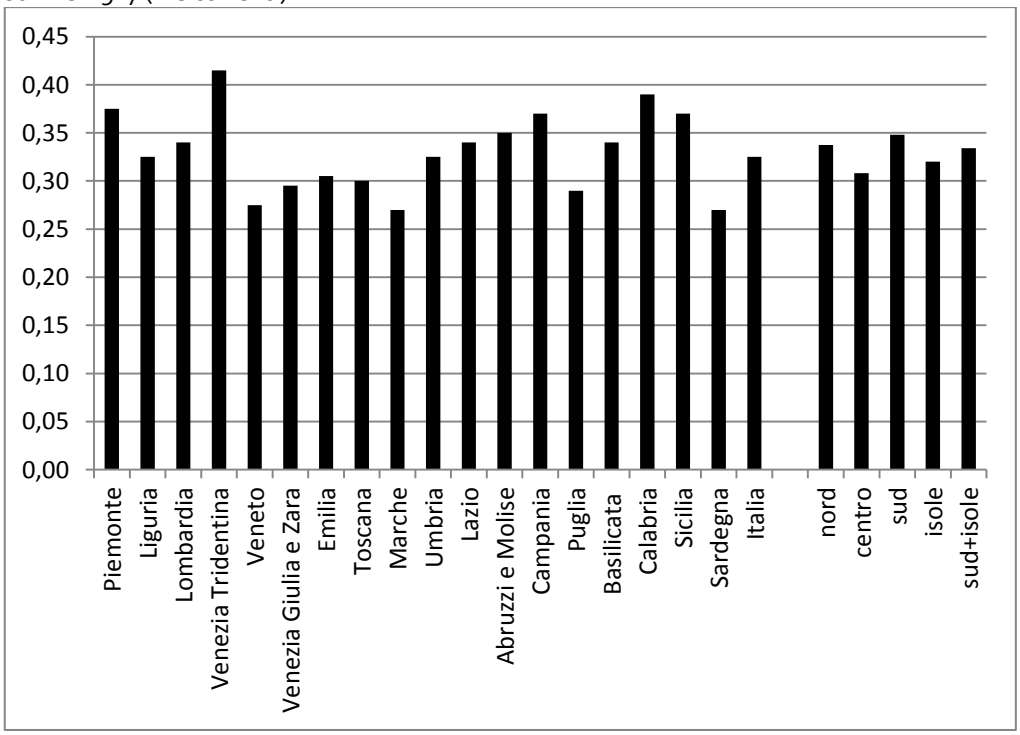
Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Dal Graf. 29 si evince facilmente come in tutta Italia le uniche regioni che riuscissero almeno nominalmente a chiudere l'esercizio delle autolinee ordinarie in lieve attivo fos-

delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 46).

sero due: la Liguria e la Lombardia. Tutto il resto del paese, preso per singole regioni o per grandi raggruppamenti territoriali, mostrava invece un andamento in più o meno grave perdita, le cui punte più elevate si registravano non a caso nelle regioni meridionali, dove soltanto la Sicilia presentava un coefficiente di esercizio vicino al 100, mentre la Puglia emergeva ancora una volta negativamente su tutto il panorama nazionale, con un coefficiente di 136 punti.

Graf. 30. Tariffe medie per viaggiatore-km dei servizi automobilistici extraurbani definitivi e provvisori nel 1927 (lire correnti).



Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Quello che emerge a livello statistico, tuttavia, è che anche il cospicuo disavanzo di circa 10 milioni che si era verificato nell'esercizio del 1927 nei servizi con concessione definitiva e quello di circa 3 milioni verificatosi nei servizi provvisori venne coperto dall'erogazione di 11.500.000 lire di sussidi ministeriali, mentre la restante parte i redattori della pubblicazione statistica la consideravano coperta dai sussidi erogati dagli enti locali, di cui però non è dato conoscere l'entità, mentre infine il disavanzo di 200.000 lire circa verificatosi nella gestione delle linee di gran turismo poteva trovare in parte sollie-

vo nei premi che come si è visto erano stati a essi dedicati a livello nazionale[464]. Il mezzogiorno era quindi caratterizzato nel complesso da strade più difficili, da costi di esercizio più elevati e da più bassi flussi di traffico. Per rimediare alle conseguenti difficoltà di bilancio, però, da un lato lo stato intervenne sempre elargendo più massicce quote di sussidi pubblici rispetto al resto del paese e dall'altro autorizzando le imprese ad applicare tariffe mediamente più elevate, ciò che però non poteva che scoraggiare un territorio già in origine poco propenso alla mobilità meccanica, determinando forse sul lungo periodo risultati d'esercizio peggiori rispetto a quello che avrebbe potuto accadere stimolando la domanda attraverso tariffe più adeguate alla capacità economica della popolazione locale. Come si vede dal Graf. 30, infatti, le tariffe in tutte le regioni d'Italia non tendevano tanto ad adeguarsi alla domanda o a stimolarla, ma tendevano piuttosto a seguire l'andamento dei costi di esercizio: in linea generale, erano le regioni più montuose a offrire il servizio automobilistico a prezzi più elevati.

In ogni caso, se è vero che la gran parte delle società automobilistiche del paese chiudeva i bilanci relativi all'esercizio delle linee in perdita e che queste perdite, attenendosi ai valori medi pubblicati dalle statistiche, apparivano quasi del tutto coperte dall'intervento pubblico, l'analisi dell'andamento delle singole imprese ha mostrato come la realtà particolare potesse differire anche consistentemente da queste prospettive. Sia le grandi o medie imprese sia quelle di piccole e piccolissime dimensioni – che come sappiamo costituivano la maggioranza assoluta del settore – contavano spesso su introiti diversi da quelli del servizio automobilistico di linea per ottenere una remunerazione dei capitali investiti. Le minuscole imprese che popolavano il panorama dei concessionari di autolinee – a cui abbiamo spesso fatto cenno ma il cui ruolo è difficile da chiarire e da sistemare con precisione in quanto a causa della loro dimensione e della loro scarsa longevità non hanno lasciato tracce sufficienti per poter essere analizzate dagli storici – venivano considerate anche nella relazione statistica del 1927, che così le descriveva, ricordando molto da vicino la piccola impresa dei fratelli Meneghello:

> Questo tipo di azienda si dimostra idoneo specialmente per l'esercizio dei numerosi servizi pubblici automobilistici che congiungono i piccoli centri alle rispettive stazioni ferroviarie. Trattasi nella maggior parte dei casi di autoservizi a traffico molto scarso, che pos-

[464] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 51.

> sono vivere soltanto con una organizzazione estremamente economica. Il concessionario provvede quasi sempre esso stesso, con i propri familiari, a disimpegnare le mansioni di conducente dell'autobus, di fattorino, ecc., effettua il servizio postale, si incarica di commissioni da parte di clienti, ed è di solito aiutato con contributi dai comuni interessati. Soltanto con tale forma di esercizio estremamente economico, dalla quale è esclusa qualsiasi spesa di carattere generale ed in cui le spese di personale sono ridotte al minimo possibile, si può riuscire a tenere in vita, con tariffe non eccessive, questo tipo di autoservizi a traffico scarsissimo[465].

Non erano solo le piccole aziende a dover ricorrere a fonti di reddito diverse dai servizi di linea per tentare di far quadrare i conti e tutte in qualche misura si avvalevano degli introiti derivati dai servizi di officina, dalle vendite di materiali di consumo o di veicoli industriali, dai noleggi e così via. Ciò nonostante, tanto più ridotto era il numero delle linee in esercizio presso un concessionario, quanto più probabilmente egli tendeva a incrementare queste attività collaterali, fra cui come abbiamo già sottolineato e come ribadiva la relazione statistica rientravano anche le "commissioni da parte di clienti", che potevano essere le più varie. Renato Piazza, ex autista delle Auto Guidovie Italiane, ricordava che spesso, quando lavorava sulle linee fra Genova e l'entroterra, negli anni Quaranta, gli accadeva di dover acquistare e recapitare alimentari e altri prodotti per conto di questa o quella famiglia del paese di campagna, ma nel caso di Piazza la mancia serviva ad arrotondare il suo salario, non a integrare le entrate dell'impresa[466]. Si è già detto di come i noleggi costituissero la porta privilegiata di accesso dei ceti più bassi alla tecnologia automobilistica, come fosse proprio attraverso i noleggi, più che mediante le linee ordinarie, che ebbe inizio la motorizzazione pubblica di massa. Ma i noleggi erano anche per molte piccole imprese il vero cuore dell'attività, come ci ricorda sempre Meneghello, che ancora una volta restituisce dettagli e sfumature che nessun'altra fonte potrebbe suggerire con questa efficacia:

> Il motore economico della Ditta erano i "noli", non tanto quelli delle macchine piccole (prediletti dallo zio Ernesto, ma ciascun cliente aveva il suo fratello preferito e voleva quello), quanto i noli della domenica e delle feste, le avventurose gite sui torpedoni scoperti, ai santuari, alle madonne, alle grotte-postumie, alle cascate dove casca l'acqua, agli

[465] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 23.
[466] Cfr. nostra intervista a Renato Piazza, Bobbio, 14 marzo 2007.

> orridi-della-frica. Ci andavamo qualche volta anche noi, frammischiati alla clientela: alla madonna della Corona c'è un punto dove la macchina arrampicandosi tra i monti si affaccia pian piano come su un balcone, e là davanti compare un grandissimo monte azzurro, ed è la Garda che è un lago d'acqua, e pare in piedi.
> Il più grosso lavoro era quello, e aveva qualcosa di intenso e di allegro: s'alzavano prima dell'alba, scaldavano i motori in cortile, partivano col suono chiaro dei motori di allora, a benzina non a nafta; tornavano la notte dopo col pacchetto dei soldi[467].

Che fossero questi piccoli concessionari a dominare il panorama del settore in termini percentuali è abbastanza evidente. Se nel 1914 le 346 linee sovvenzionate dallo stato erano concesse a 192 imprese di varia forma e dimensione, con una media quindi di 1,8 linee per ogni impresa, nel 1927 le 1.278 ditte attive esercitavano nel complesso la non irrisoria cifra di 2.344 autolinee (sovvenzionate e no), per una media che quindi rimaneva identica a quella del 1914: 1,8 linee per concessionario[468]. Solo verso la metà degli anni Trenta, in seguito anche a precise politiche decise dal Ministero delle comunicazioni – all'interno del quale ci si rendeva conto di quanto i servizi automobilistici, "per la loro stessa natura", costituissero "una materia di non facile controllo"[469] – si mise in moto un timido processo di concentrazione del settore. Costanzo Ciano, riferendo alla Camera nel 1930 "sul bilancio delle comunicazioni", disse chiaramente quali erano le intenzioni del governo in proposito:

> [Il frazionamento della rete automobilistica], mentre appesantisce il traffico che viene gravato da eccessive spese generali, riduce non di rado i proventi di ogni singola linea. Oltre a ciò il lamentato frazionamento rende meno agevole la funzione di coordinamento e di vigilanza dello Stato.
> Si è quindi ravvisata la opportunità di razionali concentramenti, per i quali le correnti di traffico omogeneo vengano servite da un unico ente. Tale concetto di concentramento si è già attuato per gli auto-servizi interessanti la Sardegna e la Basilicata[470].

---

467 L. Meneghello, *Libera nos a malo*, cit., p. 129.
468 Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 21.
469 C. Ciano, *Sul bilancio delle comunicazioni. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 22 marzo 1928*, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1928, p. 30.
470 C. Ciano, *Sul bilancio delle comunicazioni. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 4 aprile 1930*, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1930, p. 15.

Sebbene nell'economia del discorso del ministro delle comunicazioni la concentrazione dei servizi in Sardegna e in Basilicata sembrasse rispondere a un risultato del governo, mentre sappiamo che fu in realtà principalmente conseguenza delle politiche di espansione decise in seno al consiglio di amministrazione della SITA, qualche risultato verso una maggiore concentrazione a livello nazionale venne effettivamente ottenuto negli anni successivi, ma comunque in misura piuttosto modesta: nel 1930 la media era di 2,2 linee per concessionario, nel 1933 tornò a 1,8, per poi tornare a salire nel 1936 a 2,3 e ancora a 2,5 nel 1938[471]. Che effettivamente i piccoli concessionari cominciassero a subire la concorrenza dei grandi gruppi fino, in certi casi, a essere costretti a chiudere, lo testimonia ancora una volta l'esperienza dell'impresa dei Meneghello. Siamo ormai intorno alla metà degli anni Trenta, quando era iniziata, nella periodizzazione para-preistorica dello scrittore, "l'era scialba delle Balilla, e dei banali 'autobus' del tardo Quaternario"[472]. E fu non a caso in quel preciso momento storico che la piccola impresa di Malo – che anche in queste righe emerge in tutta la sua artigianalità e approssimazione, ma anche per certi versi nella sua creatività di conduzione – cominciò a subire in modo non più sostenibile i colpi della concorrenza delle grandi imprese:

> Arrivava come un'infezione l'età delle nefaste "Società" contro cui le piccole "Ditte" lottavano con armi disuguali. C'era la SITA (che poi vorrebbe dire saetta, ciò che si trova per terra dopo un fulmine, un piccolo sasso di sale), c'era la SIAMI (quasi SIMIA), la *Valpantena*, la *Valpantegana*, la *Valputana*. Come competere?
> Gli autisti avevano i berretti, i capi erano funzionari nei cui uffici i miei zii più vecchi non avrebbero mai sognato di metter piede, e anche Dino quando ci andava, col cappello in mano, si sentiva un po' imbarazzato. Gli anni si facevano sempre più duri, si cominciava a sentir parlare di debiti, la guida degli zii più vecchi diventava sempre più fantasiosa, si ventilava l'idea che bisognerebbe assicurarsi, insomma si sentiva venir la fine.
> L'ultima grande avventura della Ditta fu la spedizione in Africa di mio padre e dello zio Checco, con un camion. Avevamo sempre avuto una bassacorte di camion e camioncini: vetture e corriere finivano spesso così, sempre per mano di Checco. Ma questo non era solo un camio, era un camio-rimorchio (senza rimorchio però), un *34-fia* che praticamente era una Sàura e infatti andava a nàfata[473].

---

[471] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati statistici*…, anni relativi.
[472] L. Meneghello, *Libera nos a malo*, cit., p. 130.
[473] *Ibidem*.

Tornando al 1927, la Tab. 48 – nel complesso piuttosto approssimativa ma che ancora una volta ci è utile per individuare le tendenze principali – mostra come il 70% delle imprese gestisse una linea soltanto, il 17% ne gestiva due, il 6% tre, il 3% 4, soltanto l'1% ne gestiva cinque, sei e sette, mentre il numero di quelli che gestivano imprese con più di sette autolinee era inferiore all'1%.

Tab. 48. Raggruppamento del numero di autoservizi per ditte esercenti.

Circoli ferroviari	Ditte esercenti autoservizi in numero di:																			
	1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**13**	**14**	**15**	**16**	**19**	**21**	**30**	**39**	**totale**
Torino	91	28	4	4	4	1	1	1							1					**135**
Genova	59	10	2	3																**74**
Milano	95	28	12	5	2	3	2													**147**
Brescia	18	6	4	2	1				1											**32**
Bolzano	15	3		1		2	1				1	1	1							**25**
Verona	50	13	5	2	1		1	2		1	1									**76**
Trieste	42	10		2	1	3	2	1				1								**62**
Bologna	54	32	15	7	1		1	1			1	1		1		1				**115**
Firenze	53	16	6	1		3	1								1					**81**
Ancona	67	21	6	1	1	1			2	1		1	1		1					**103**
Roma	107	18	7	2	2					1	1		1	1						**140**
Napoli	52	9	7	1			1	1									1	1		**73**
Bari	31	11	2	2					1											**47**
Catanzaro	47	5		1	1															**54**
Palermo	86	8	4	1					1											**100**
Cagliari	13																		1	**14**
tot	**880**	**218**	**74**	**35**	**14**	**13**	**10**	**6**	**5**	**3**	**4**	**4**	**3**	**2**	**3**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1278**
%	**68,9**	**17**	**6**	**3**	**1**	**1**	**1**	**0,5**	**0,4**	**0,2**	**0,3**	**0,3**	**0,2**	**0,2**	**0,2**	**0,1**	**0,1**	**0,1**	**0,1**	

Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Il compartimento più virtuoso per concentrazione era quello di Cagliari, dove la SATAS dominava anche il panorama nazionale comparendo come l'unica impresa a gestire un numero superiore a 30 linee automobilistiche, mentre la zona con la più alta frammentazione del paese era quella afferente al compartimento ferroviario di Milano. Ovviamente questi dati non indicano quali fra tutte queste imprese avessero effettivamente in mano la maggioranza relativa del mercato, giacché come sappiamo la SITA aveva seguito fino ad allora una politica volta ad assumere il controllo di diverse imprese con nomi diffe-

renti per varie ragioni, fra cui quella di non attirare su di sé l'accusa di tendere al monopolio dei servizi automobilistici.

Tab. 49. Società concessionarie di autolinee classificate per dotazione di materiale rotabile nel 1927.

	Autobus	Sede e succursali	Reti automobilistiche
Società Italiana Trasporti Automobilistici	142	Torino, Sestri Levante, Firenze, Pontedera, Roma, Catania	Liguria, Toscana, Lazio, Sicilia
Società Anonima Trasporti Automobilistici in Sardegna	86	Cagliari	Sardegna
Società Autoguidovie Italiane	66	Piacenza	Emilia e Liguria
Società Automobilistica Dolomiti	58	Padova	Venezia Tridentina
Società Anonima Autoservizi Basilicata	55	Torino	Basilicata
Auto Garage Perugia	51	Perugia	Umbria e Lazio
Società Igino Garbini e C	50	Viterbo	Alto Lazio
RAMA	42	Grosseto	Toscana (provincia di Grosseto)
Società Anonima Aquila	41	Aquila	provincia di Aquila
Società Anonima Servizi Automobilistici Maiella	37	Chieti	Abruzzo (provincia di Chieti)
Impresa Pitotti, Fusacchia e De Santis	36	Rieti	Sabina
Società Automobilistica Atesina	35	Trento	Venezia Tridentina
Società Autotrasporti Abruzzo	33	Teramo	Abruzzo (provincia di Teramo)
Ditta Felice Fossati	29	Biella	Piemonte (provincia di Vercelli)
Società Anonima Reggiana Servizi Automobilistici	28	Reggio Emilia	Emilia (provincia di Reggio Emilia)
Società Servizi Automobilistici ing. F. Ribi e C.	28	Gorizia	Venezia Giulia (provincia di Gorizia)
Ditta Macchia	28	Pavullo	Emilia (provincia di Modena)
Ditta Scipioni Lorenzo	24	Parma	Emilia (provincia di Parma)
Ditta Stefanelli Ugo	24	Treviso	Veneto (provincia di Treviso)
Società Automobilistica Umbro-Marchigiana	24	Fabriano	Alta Umbria e provincia di Macerata
Ditta V. Perogio e C.	23	Macerata	Marche (provincia di Macerata)
Ditta Lazzi e Govigli	22	Pistoia	Toscana (provvincia di Pistoia e Lucca)
Società Anonima Fiumana Bella	21	Genova	Liguria
Impresa Trasporti per la Montagna	21	Spoleto	Umbria (provincia di Perugia)
Società Automobilistica Umbro-Romano-Abruzzese	20	Rieti	Lazio, Sabina, Alto Abruzzo
Società Automobilistica Servizi Pubblici Valpantena	20	Verona	Veneto (provincia di Verona)
Società Servizi Automobilistici di Schio	20	Schio	Veneto (provincia di Vicenza)
Società Trasporti Automobilistici Senigallia	20	Senigallia	Marche (provincia di Ancona)

Fonte: Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Nel vasto, frammentato e disordinato panorama dei concessionari di servizi automobilistici extraurbani, le imprese dotate di una certa dimensione erano quindi davvero poche, e la statistica del 1927 scelse di elencarne 28, non in base al numero delle linee in concessione, ma in base alla consistenza del parco rotabile. Con questo criterio, la classifica delle imprese risultava quella esposta nella Tab. 49. Prima era la SITA, seconda la SATAS e al terzo posto c'erano le Auto Guidovie Italiane, tre delle imprese che meglio abbiamo potuto analizzare nel corso di questo studio. Se i 1.084 autobus appartenenti a queste 28 imprese contavano sul panorama complessivo degli esercenti per il 22,5% circa (secondo le statistiche il numero totale degli autobus era, al netto di altri veicoli di servizio, di 4.842 unità), bisogna considerare che, come si sarà notato, non poche delle società che rientravano nella lista delle prime 28 facevano capo alla SITA. Se quindi contiamo nel parco dell'impresa torinese la SATAS, la SAD, la SAB, l'Atesina e la SAS, ecco che il parco rotabile riconducibile alla sola SITA era composto di quasi 400 unità, ossia il 36,5% del totale. Questo frammentatissimo settore aveva insomma il suo leader indiscusso e, almeno per il momento, inarrivabile: una società che nell'arco di meno di un decennio era passata dalla condizione di una delle tante imprese impegnate nella gestione di un pugno di linee a un ruolo dominante nel mercato degli autoservizi.

Se poi si considera che di quei 5.000 veicoli in servizio presso le imprese concessionarie di autolinee, 3.511 erano marchiati Fiat e 596 SPA, che era stata da poco acquisita dalla fabbrica di Agnelli[474], non sussistono dubbi sul successo della strategia di conquista del mercato dei veicoli industriali per trasporto di passeggeri condotta dalla Fiat, che innanzi tutto si era creata da sé la domanda interna costituendo la più grande concessionaria di autolinee del paese, e aveva poi comunque finito per conquistare anche la gran parte delle piccole quote residue del mercato. Del resto, alla fine del 1930, come ricorda Castronovo, "la Fiat era giunta ad aggregare sotto le sue insegne oltre l'85% dell'intera produzione [automobilistica] nazionale"[475], percentuale che si riflette perfettamente nell'82% dei veicoli industriali per trasporto di passeggeri che popolavano ogni giorno le strade delle campagne italiane nel 1927. Fu peraltro proprio verso la fine degli anni Venti che la SITA decise di invertire rotta sulle politiche di controllo del mercato fino ad allora seguite, iniziando un processo, destinato a protrarsi lungo gli anni Trenta, di fusione con le aziende che prima erano soltanto controllate a distanza al fine di scongiurare gli episodi

[474] La Società Piemontese Automobili, fondata nel 1906 da Matteo Ceirano, era stata acquisita dalla Fiat fra il 1924 e il 1925 (V. Castronovo, *Fiat 1899-1999*…, cit., pp. 368 e 382).
[475] *Ibidem*, p. 441.

di difficoltà di controllo che come abbiamo visto si erano verificati con certa frequenza, di ridurre le spese per il mantenimento di troppi e diversi apparati amministrativi e di lenire gli eccessivi immobilizzi per gli impianti fissi (officine e garage) e per il materiale rotabile[476]: la prima fusione avvenne con la Società Autoservizi Val di Vara e Val di Taro (SAVET) e della Società Anonima Autoservizi Basilicata (SAB) nell'estate del 1928[477], per proseguire poi con l'assorbimento di altre società, come la Società Anonima Trasporti Automobilistici (SATA) di Chianciano e la Società Pubblici Autoservizi Liguri (SPAL), nel corso degli anni Trenta[478].

Nel complesso l'andamento delle tre società che finora abbiamo analizzato più nel dettaglio, ossia la stessa SITA, le Auto Guidovie Italiane e la SACSA, nell'ultimo biennio 1928-1929, si può riassumere in due tendenze generali che le accomunano fra loro e all'andamento nazionale del settore. La prima riguarda la gestione tecnico-economica degli esercizi e la seconda il loro andamento in termini di traffico e di redditività. Nel primo caso, si assistette in tutte e tre le imprese a un rinnovamento più o meno consistente del parco rotabile, non abbandonando, ma riducendo il ricorso alla vecchia tecnica conservativa della continua trasformazione e del continuo riadattamento dei vecchi veicoli per passare all'acquisto di modelli di nuova concezione. La SACSA acquistò nel 1929 un nuovo Lancia Eptaiota per aumentare il livello del servizio su quella che ormai era divenuta l'ammiraglia delle linee della società, la Jesi-Ancona (Fig. 54), mentre in linea generale tese a sostituire i vecchi autobus pesanti con nuove vetture più piccole e leggere, che meglio rispondevano ai ridotti flussi di traffico, determinando al contempo un certo risparmio sui consumi:

> L'impiego di vetture più piccole le quali [provvedono] egualmente nelle linee dei Castelli al trasporto dei viaggiatori scremati di numero hanno fatto risparmiare alla società somme notevoli. Sembra perciò opportuno che la sostituzione delle autovetture piccole a quelle grandi avvenga prossimamente in modo completo in questo periodo in cui il traffico dei viaggiatori è scarso, salvo l'impiego delle macchine grandi in prosieguo di tempo quando le condizioni saranno ritornate normali. In tale guisa si potrebbero alienare alcune mac-

476 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. II, Assemblea generale ordinaria e straordinaria 29 marzo 1933.
477 ASSITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. II, Adunanza del 3 aprile 1928; ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, Assemblea generale ordinaria 12 luglio 1928.
478 ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. II, Assemblea generale ordinaria e straordinaria 29 marzo 1933; Assemblea generale ordinaria e straordinaria 26 marzo 1936.

chine che hanno caratteri di eccessiva vecchiezza e sostituirle con altre moderne ottenendo così anche un miglioramento del patrimonio[479].

Alle Auto Guidovie Italiane il consiglio d'amministrazione, nella primavera del 1929, deliberò un consistente rinnovo del materiale rotabile[480], intervento già ritenuto necessario durante l'esercizio precedente ma che era stato rimandato a causa del brusco e inatteso calo degli utili avvenuto durante quell'anno (Tab. 34). Il rinnovo, questa volta, non venne effettuato ispirandosi a quella logica che si è definita conservativa: l'amministratore delegato affermò esplicitamente che era ormai "indispensabile ricorrere a una riforma di macchine vecchie sostituendole con nuovi modelli più graditi al pubblico e più economici nell'esercizio"[481]. I nuovi ingressi consistettero dunque in 19 autobus, tra i quali non figurava nemmeno un Fiat, a conferma della già citata intolleranza di Laviosa verso i prodotti della fabbrica torinese[482]: si trattava di tre Lancia Eptaiota e di sedici Citroën C-4-D, tutti di concezione recente. La produzione interna di carrozzerie, attività che aveva fino a questo momento distinto l'impresa piacentina nel panorama nazionale, aveva probabilmente mostrato le sue debolezze in termini di costi di produzione e se non interrotta, doveva essere stata significativamente ridotta dal momento che in questa occasione la società si rivolse alla Orlandi di Modena per il loro acquisto[483]. I Lancia erano dotati di una carrozzeria da 28 posti, esclusi conducente e bigliettaio, mentre i Citroën montavano una carrozzeria da 10 posti[484]. Data la netta prevalenza del tipo di autobus da 10 posti, è evidente che anche l'impresa piacentina mosse in questo periodo verso un adattamento dell'offerta dei posti al traffico reale e che il più cospicuo lavoro di rinnovo fu orientato a sostituire le vetture destinate alle linee di montagna, ossia gli ormai obsoleti – e troppo capienti rispetto al traffico reale – Fiat 15 ter, che avevano carrozzerie da 18-20 posti.

Anche la SITA, naturalmente, partecipò di questo andamento generale, che come si è visto venne in seguito registrato anche dalle statistiche nazionali, di rinnovo del materiale rotabile sostituendo i vecchi 15 ter e 18 BL con i Fiat 507 F di nuova concezione. Da

479 ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 21 marzo 1928.
480 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea dell'10 marzo 1929.
481 *Ibidem*.
482 Se nel 1927 i Fiat in dotazione alle Auto Guidovie Italiane erano 15, l'anno successivo si ridussero a 7, per passare a 6 nel 1929 (ASA, Inventari, Materiale rotabile esistente alla sera del 31 dicembre del 1927, 1928, 1929).
483 ASA, Verbali Consiglio d'Amministrazione, vol. I, assemblea dell'10 marzo 1929.
484 ASA, Inventari, Materiale rotabile esistente alla sera del 31 dicembre del 1929.

questa manovra però gli amministratori non ricavarono solo vantaggi, ma segnalarono come in realtà "il relativamente basso prezzo della benzina [calato come abbiamo visto in seguito alle manovre per inseguire la rivalutazione della lira] non ha che una scarsa azione sulla diminuzione del costo chilometrico attuale, poiché parallelamente al ribasso stesso venivano introdotte nelle nostre linee i nuovi veicoli di tipo moderno che non consentono la carburazione a nafta la quale era applicata sinora in buona parte del materiale rotabile di vecchio tipo con notevole vantaggio nella spesa dei consumi di combustibile"[485]. L'introduzione dei veicoli della generazione successiva, che montavano motori a ciclo diesel, avvenne all'interno del parco automobilistico industriale italiano a partire dal 1933 circa, e ci si trovava al volgere degli anni Venti in una sorta di interregno, dove la nafta non poteva essere più utilizzata, come si era fatto per qualche anno, sui vecchi motori a ciclo otto modificandone il carburatore e sul mercato non erano stati ancora immessi i veicoli con motore a ciclo diesel, ciò che quindi in parte inficiò il risparmio nei consumi determinato dalla maggiore efficienza dei motori nuovi rispetto ai vecchi e dalle ridotte spese di manutenzione da essi richieste. Si legge sul verbale dell'assemblea dei soci relativa all'esercizio 1928:

> La gestione considerata ha avuto una confortante diminuzione delle spese di esercizio dovuta particolarmente alla minor spesa di manutenzione del materiale rotabile in seguito all'immissione di unità di nuovo modello. Tale risparmio non può evidentemente avere effetto continuativo perché tali unità, per la maggior delicatezza dei congegni in confronto dei veicoli di vecchio tipo, hanno normalmente una vita più intensa ma più breve di questi ultimi e la loro manutenzione dopo il primo periodo di garanzia è particolarmente costosa. Tuttavia il risparmio avutosi nel primo periodo di esercizio dei veicoli è stato di notevole beneficio per l'economia dell'azienda perché ha concorso ad arginare la preoccupante diminuzione dei cespiti del traffico le cui medie di rendimento sono scese nella gestione considerata a livelli oltremodo bassi[486].

E veniamo così al secondo punto in comune in questa fine di decennio: per tutte e tre le imprese il 1928 fu un anno di calo di traffico e di difficoltà economiche. Non che negli anni precedenti, come si è visto, si fossero verificati mirabolanti tassi di crescita da un anno con l'altro, ma il 1927 era stato un anno piuttosto normale, si potrebbe dire nella

[485] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. II, Assemblea generale ordinaria 28 marzo 1928.
[486] ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. II, Assemblea generale ordinaria 28 marzo 1929.

media, mentre il 1928, in seguito alla crisi in parte di derivazione internazionale ma che in Italia era stata aggravata dalle politiche monetarie del governo, aveva significato per tutti una più o meno lieve discesa nei proventi del traffico. Sia la SITA sia la SACSA – che non furono particolarmente colpite nei risultati finali di bilancio, i quali al contrario furono migliori in entrambi i casi rispetto al 1927 per via di una efficace azione di contenimento delle spese (Tabb. 39 e 42) – attribuirono la responsabilità principale del fenomeno alla nota "concorrenza sleale"[487] effettuata con automobili da turismo o con veri e propri autobus in servizio di noleggio, concorrenza che indubitabilmente doveva costituire un grosso ostacolo allo svolgimento dei servizi regolari dal momento che il fenomeno era di tali proporzioni da essere segnalato anche nella statistica del 1927 in questi termini: "Anche quando tassative disposizioni di legge proibiscono […] la concorrenza ai servizi automobilistici regolarmente concessi mediante altri servizi irregolari, la concorrenza viene poi ugualmente ad esercitarsi mediante le automobili da turismo e specialmente mediante quelle da noleggio, le quali riescono talvolta a discendere con le loro tariffe quasi al livello di quelle degli autobus in servizio pubblico"[488]. Il fenomeno della "concorrenza sleale", tuttavia, come sappiamo era tutt'altro che nuovo, e ciò che induceva le imprese a una più massiccia protesta era il fatto che la recente crisi economica aveva reso i flussi di traffico in generale più esigui, accentuando naturalmente tutti gli effetti della concorrenza. Non a caso l'altro ciclo di acuto malcontento attorno ai danni della concorrenza e della mancata applicazione della cosiddetta esclusività di esercizio era coinciso con la crisi internazionale e nazionale verificatasi fra il 1921 e il 1922. Alle Auto Guidovie Italiane il calo nei proventi, nonostante tutti gli accorgimenti che il consiglio di amministrazione aveva messo in atto nel tentativo di ridurre le spese, fu invece drammatico, e a conclusione dell'esercizio del 1928 si dovette render conto ai soci di

[487] Si leggeva nei verbali del consiglio di amministrazione della SACSA: "Dobbiamo constatare nuovamente che i prodotti del traffico volgono ad una progressiva discesa, fenomeno questo che purtroppo non si arresterà se disposizioni speciali non assicureranno più ampie garanzie ai pubblici servizi automobilistici di linea in guisa da impedire la sleale concorrenza, più volte lamentata, delle autovetture da piazza" (ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza del 21 marzo 1928). Alla SITA, invece, si diceva che "il rilevante calo del traffico, dovuto in parte a cause stagionali [si parlava dell'esercizio invernale] e in parte ad un fenomeno generale, [era] reso particolarmente grave dalla sfrenata concorrenza che [veniva] esercitata su quasi tutte le linee dalle vetture da turismo private, senza nessuna efficace azione di tutela da parte delle autorità governative" (AS-SITA, SITA, Verbali del Consiglio di Amministrazione, Vol. II, Adunanza del 3 aprile 1928).

[488] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 7.

una situazione allarmante, ossia di una riduzione degli utili dei soli servizi automobilistici nella misura del 55% circa, mentre l'andamento degli utili relativi all'attività societaria nel suo complesso – nella quale, non dimentichiamolo, rientrava la gestione della tramvia Fidenza-Salsomaggiore, ossia di un settore ancora più debole degli autoservizi – segnava un vero e proprio tracollo, con una contrazione di circa il 95%, passando dalle oltre 400.000 lire del 1927 alle 20.400 del 1928 (Tab. 34), cifre che la relazione si guardò bene dal riportare in modo esplicito:

> Dobbiamo […] lamentare le conseguenze della diminuzione del movimento viaggiatori, riscontrata nella generalità di tutti gli esercizi di trasporti del Paese, e dovuta alla passata condizione generale economica, che ci ha portato una diminuzione del prodotto lordo di circa il 10% e come conseguenza un minor utile rispetto all'esercizio precedente. Non fu possibile ridurre le spese perché i costi delle materie si mantennero pressoché invariati e non si poté risparmiare sulle percorrenze che in piccola parte, avendo dovuto mantenere immutato il programma dei servizi obbligatori dalle prescrizioni dei disciplinari governativi[489].

Ciò che aveva reso più gravosa la gestione dei servizi dell'impresa piacentina nel suo complesso era in realtà la difficile situazione finanziaria in cui si trovava la società a causa degli ingenti investimenti effettuati negli ultimi anni, la parte più considerevole dei quali riguardava il capitale tecnico in dotazione alla Fidenza-Salsomaggiore: il costo definitivo della tramvia era stato calcolato, nell'ottobre del 1926, in 2.115.658 lire[490]. L'avventura produttiva che Laviosa aveva intrapreso – come sappiamo senza successo – e il suo tentativo di migliorare il rendimento della tramvia mediante l'innovazione tecnologica con la sostituzione della trazione a vapore con quella a motore a combustione interna espose insomma la società a una debolezza di fondo che non le consentì di impegnare ulteriori energie nella ottimizzazione dei servizi[491]. L'emissione e la collocazione di obbligazioni per la somma di 2.000.000 di lire, dedicata a reintegrare l'eccedenza totale

[489] ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 7 aprile 1929, pp. 80-87.
[490] ASA, Minute Consiglio d'Amministrazione, Cartella 4, fogli 10-12, allegato a Relazione adunanza 21 ottobre 1926, manoscritto.
[491] Si consideri che i debiti totali al 31 dicembre 1930 consistevano in 3.508.000 lire, equivalenti quasi all'intera cifra del capitale sociale. Rispetto alla prima metà degli anni Venti, inoltre, era decisamente aumentata la percentuale dei debiti contratti con le banche, che sempre nel 1930 era del 63,4% contro il 32,3% verso privati (essenzialmente i soci) e soltanto il 4,3% verso i fornitori (ASA, Minute Consiglio d'Amministrazione, Cartella 19, foglio 1, riepilogo debiti al 31 dicembre 1930, manoscritto).

dell'immobilizzo sul capitale sociale di 2.650.000 lire circa[492], ridiede un temporaneo respiro all'attività sociale che nel 1929 migliorò nuovamente i propri risultati (Tab. 50). Anche per la SITA e per la SACSA il 1929 fu un anno di crescita, seppur lieve. Dalla relazione all'assemblea dei soci dell'impresa marchigiana traspirava addirittura un certo ottimismo: "Non che possano essere del tutto eliminati i rischi che la natura ella nostra azienda presenta in maggior copia di altre; non che possiamo illuderci che l'andamento iniziato fatalmente ci induca a rosee previsioni: è certo però che la nostra gestione è oggi depurata di ogni scoria del passato ed il bilancio del 1929 si presenta agile, sano e sincero"[493].

Tab. 50. Utili e perdite di esercizio (in lire correnti) delle Auto Guidovie Italiane, della SITA e della SACSA fra il 1928 e il 1939.

	Auto Guidovie Italiane	SITA	SACSA
1928	20.390,20	302.479,96	28.366,08
1929	181.282,43	337.509,02	29.468,88
1930	22.491,17	281.404,18	56.267,94
1931	9.939,61	233.035,75	48.415,11
1932	5.299,25	-237.253,08	56.402,21
1933	-152.908,89	-73.117,46	20.100,04
1934	-122.892,79	-648.439,88	14.262,60
1935	0	132.421,26	15.682,78
1936	0	180.745,70	18.728,97
1937	0	221.926,75	20.713,95
1938	0	205.507,10	19.490,55
1939	201.513,97	127.013,88	24.561,50

Fonte: ASA, Relazioni e bilanci, anni relativi; ASSITA, SITA, Verbali assemblee dei soci, Vol. I, anni relativi; ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, anni relativi.

E come dimostra la Tab. 50 si trattava di un ottimismo confortato dall'andamento economico degli anni successivi in cui, sebbene i risultati di bilancio subissero una flessione a partire dal 1933 da cui l'impresa non si risollevò sostanzialmente fino al secondo dopoguerra, pure fu l'unica delle tre società a non trasformare questa flessione in una perdita di bilancio: sistemata la forte esposizione debitoria del passato e controllati gli investimenti sul materiale rotabile e l'andamento delle spese adeguandoli alle oscillazioni del-

[492] ASA, Verbali Assemblee Soci, vol. I, Assemblea generale ordinaria 1 aprile 1928, sessione straordinaria.
[493] ASACSA, Libri delle Adunanze degli Amministratori, Reg. 2, Adunanza dell'8 marzo 1930.

la domanda, la SACSA, in questo aiutata anche per certi versi dalla piccola dimensione e dai minori capitali in gioco, resistette meglio della SITA e delle Auto Guidovie Italiane ai colpi della crisi. La differenza sostanziale che però era sempre intercorsa fra queste ultime, ossia la forte capacità finanziaria dell'impresa torinese, fece sì che la SITA non solo si confermasse ai vertici del settore anche nel corso degli anni più difficili, ma che ampliasse addirittura le proprie quote di mercato, mentre le Auto Guidovie Italiane furono al contrario destinate a perdere inesorabilmente terreno a livello nazionale: se nel 1927 la società figurava al terzo posto per dimensioni, dietro soltanto a SITA e SATAS, nel 1930 era retrocessa al quarto posto e nel 1933 al sesto[494], facendosi superare in poco tempo da un'impresa destinata a notevoli successi negli anni successivi, ossia la Lazzi e Govigli, fondata nelle campagne pistoiesi nel 1919[495].

In ogni caso, la crisi che a partire dall'autunno del 1929 investì tutto il mondo occidentale e che, con un leggero ritardo rispetto ai più avanzati paesi europei, si riversò naturalmente all'interno dei confini italiani costituisce anche per la storia dei trasporti, e nel caso particolare per la storia delle autolinee, un punto di svolta cruciale:

> Col 1930 – scriveva Renato Trevisani nel 1937 – la situazione dell'economia mondiale subisce un grave capovolgimento, il duro periodo della crisi si inizia e con essa la contrazione degli scambi e dei trasporti. […] È difficile oggi stabilire come e quando, non sopravvenendo la crisi, l'urto fatale fra strada e rotaia si sarebbe determinato e quali aspetti sarebbe venuto ad assumere. Sta di fatto che la depressione economica non soltanto ha stretto i tempi del conflitto, ma ne ha anche aggravati i termini, esasperando, con l'urgenza delle difese reciproche, l'animosità dei concorrenti e rendendo sempre più difficile la ricerca di un razionale equilibrio.
>
> […] Il volume del traffico continua frattanto a decrescere e la lotta di accaparramento si fa di giorno in giorno più aspra […]. Le polemiche si accendono, le tesi si contrastano, dal piano della pratica quotidiana la lotta dilaga nelle posizioni teoriche, […] ma in tanto contrasto di idee e di interessi, *una sorte accomuna i bilanci delle aziende: la discesa più o meno rapida, più o meno rovinosa*. Siamo, nel settore dei trasporti, in pieno periodo inflazionistico, con tutti i danni che

494 Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Relazione e dati statistici sui servizi pubblici automobilistici estraurbani per gli anni 1928, 1929 e 1930*, cit., p. 22; Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati statistici per gli anni 1931-1933*…, cit., p. 21.

495 Sui progressi compiuti dalla Lazzi e Govigli a partire dalla fondazione si veda l'interessante articolo *I servizi di Gran Turismo e l'attività della ditta Lazzi & Govigli di Pistoia*, in "L'auto industriale", anno XXI, n. 5, 31 maggio 1931, pp. 195-200.

ne conseguono: i mezzi di trasporto offerti al traffico sono, di fatto, superiori alla quantità complessiva e ai bisogni del traffico stesso[496].

Fu quindi in questo momento, quando il piatto divenne più piccolo e i bilanci cominciarono letteralmente a crollare per tutte le imprese di trasporto, che la concorrenza fra automobile e ferrovia, come sappiamo in atto ormai da tempo, divenne palese agli occhi di tutti e non più ignorabile, tanto in Italia quanto all'estero. Scrive Margaret Walsh per quanto riguarda le imprese di servizi automobilistici statunitensi:

> Coming of age in the major depression of the 1930s, all bus companies faced the prospects of declining traffic. Many small carriers collapsed when passengers and revenue fell, while the newly-merged large corporations, experiencing both a capital and cash flow shortage, had to reorganize both their financial and administrative structures and had to ensure system-wide economies in order to survive[497].

Numerosi congressi e inchieste nazionali e internazionali si svolsero nel corso degli anni Trenta per tentare di prospettare delle valide soluzioni al problema che ormai era noto a tutti come *la lotta tra ferrovia e automobile*. Chi ebbe la peggio, sul breve periodo, furono soprattutto le ferrovie secondarie e le tramvie extraurbane, le quali subivano fin dagli anni immediatamente successivi alla prima guerra mondiale la concorrenza dei servizi automobilistici e che non ressero all'inasprimento dello scontro. Quasi tutti gli storici dei trasporti che abbiano affrontato questo delicato periodo in Italia hanno citato la famosa frase di Costanzo Ciano, il quale nell'estate del 1929, durante la consueta relazione sul bilancio delle comunicazioni in Parlamento, prima ancora che la crisi internazionale si manifestasse sotto forma del crollo della borsa di Wall Street, disse, secondo la citazione di Carlo Mochi: "Le tramvie extraurbane […] sono mezzi di trasporto ormai superati. Conviene prendere il coraggio a due mani e strappare le rotaie! Bisogna ormai liberare le strade dagli inceppi delle tramvie. Il movimento automobilistico non può soffrire inciampi per la presenza dei binari delle tramvie"[498]. Ora, benché ancora molto ci sia da chiarire attorno alle politiche dei trasporti terrestri dei governi fascisti in questo delicato periodo, per verificare se davvero il declino delle tramvie e delle ferrovie extraurbane

[496] R. Trevisani, *La concorrenza fra la strada e la rotaia*…, cit., pp. 54-55, corsivo nostro.
[497] M. Walsh, *Making Connections*…, cit., p. 22.
[498] G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1923-1929*, cit., p. 198.

fosse stato deciso con atto di imperio dal potente ministro delle comunicazioni o se questi, in realtà, non si fosse limitato a porre il sigillo istituzionale su un andamento già di per sé avviato verso un inevitabile climaterio, occorre tenere in considerazione che le frasi citate, considerate nella loro interezza, possono restituire un'immagine leggermente diversa delle posizioni del governo. Riprendendole quindi in modo completo, così vennero stenografate le dichiarazioni di Ciano al Senato il 20 giugno del 1929:

> Approvo pienamente quanto l'on. De Vito ha detto per le tramvie extra-urbane: si tratta di mezzi di trasporto ormai superati. Conviene prendere il coraggio a due mani e strappare le rotaie! (Approvazioni).
> Bisogna ormai liberare le strade dagli inceppi delle tramvie; *le tramvie debbono andare in sede propria.* (Approvazioni).
> Il movimento automobilistico non può soffrire inciampi per la presenza delle tramvie[499].

La citazione integrale aiuta quindi a cogliere sfumature del discorso che altrimenti rischierebbero di sfuggire: le tramvie extraurbane, particolarmente quelle a vapore, erano considerate da Ciano – che non era il solo – come sistemi in parte superati, ma si sottolineava al contempo come la sede promiscua (ossia la condivisione della carreggiata stradale da parte delle automobili e delle tramvie) ostacolasse lo sviluppo dell'automobilismo e rendesse più complesso, lento e per certi aspetti pericoloso il traffico per entrambi i modi di trasporto. Il punto prioritario era quindi questo: "le tramvie debbono andare in sede propria". Ma la politica del ministro delle comunicazioni non fu certo morbida nel suo complesso nei confronti dei servizi ferrotramviari inefficienti e alla Camera, qualche giorno prima, aveva detto chiaramente che non si poteva e non si doveva "ripetere il caso avvenuto per il quale il podista Giuseppe Robino [era stato] vittorioso nella gara di velocità contro una tramvia per ben 4 minuti sopra un percorso di 13 chilometri"[500], introducendo poco dopo con queste parole il concetto che poi avrebbe riportato in Senato:

---

[499] C. Ciano, *Sul bilancio delle comunicazioni. Discorso pronunciato al Senato del Regno nella giornata del 20 giugno 1929*, Roma, Tipografia del Senato, 1929, p. 18. Corsivo nostro.
[500] C. Ciano, *Sul bilancio delle comunicazioni. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 12 giugno 1929*, Roma, Tipografia del Camera dei Deputati, 1929, p. 20.

> Bisogna ricondurre ove è possibile tutte le tramvie in sede propria: bisogna liberare le strade più che è possibile da tutti i servizi tramviari o ferrotramviari: siamo perfettamente concordi.
>
> Ma io vado anche al di là: bisogna un bel momento prendere il coraggio di sradicare le rotaie *là dove non sono utili*[501].

Almeno formalmente, seguendo lo svolgimento del discorso non solo in quel preciso frangente ma anche con uno sguardo alle leggi successive, le intenzioni del governo non apparivano quelle di affossare completamente – a vantaggio dell'automobilismo – il settore delle tramvie e delle ferrovie secondarie, ma piuttosto di procedere a un suo consistente ridimensionamento e a una sua sostanziale riorganizzazione, in modo che venissero eliminate le note "linee elettorali" a scarsissimo traffico e ad alti costi di gestione[502], le quali ovviamente non potevano competere in una logica equilibrata con la snellezza di esercizio dei servizi automobilistici, e che al contempo si costituissero dei gruppi territorialmente più omogenei, meno frammentati, e quindi più efficienti e redditizi nel complesso. Come si è sostenuto in un altro studio, benché attualmente manchino ricerche approfondite sulla rete delle ferrovie secondarie e delle tramvie extraurbane, è probabile che Ciano – lasciando da parte gli eccessi della retorica fascista – non fosse completamente sulla strada sbagliata quando sosteneva che almeno una parte di essa era stata autorizzata e costruita seguendo logiche disorganiche, clientelari e di breve respiro, a causa delle quali troppi servizi scollegati fra loro non erano posti nella condizione di poter agire come un sistema: i traffici, spesso irrisori, serviti da queste linee difficilmente potevano giustificare le ingenti spese di impianto, di manutenzione e di esercizio[503]. Anche la rete delle autolinee in realtà era cresciuta come sappiamo in modo caotico e nemmeno le linee automobilistiche si erano potute sottrarre completamente dalla logica clientelare con cui in Italia si sono spesso configurate le politiche infrastrutturali sia a livello locale sia a livello nazionale. Non a caso anche in questo settore si tentò di stimolare processi di concentrazione, ma una differenza fondamentale fra i due sistemi, per chi era al governo, continuava a persistere: il peso sulle casse dello stato dell'uno e dell'altro modo di

---

[501] *Ibidem*, p. 22. Corsivo nostro.

[502] Ferruccio Vezzani già nel 1925, dalle pagine della filo-ferroviaria "Rivista dei trasporti", aveva scritto: "Quel che occorre è che la politica ferroviaria abbia un indirizzo più pratico e deciso, che consenta di metter da parte le concessioni di natura esclusivamente elettorale e quindi antieconomica" (*Note e notizie*, in "Rivista dei trasporti", a. XVII, n. 4, aprile 1925, p. 60).

[503] F. Berio, *L'innovazione tecnologica nella concorrenza fra strada e rotaia*…, cit., p. 299.

trasporto era incomparabile e le autolinee tendevano di anno in anno a divenire sempre più "leggere". Scriveva Faldella nel 1930: "Finita la guerra, mentre […] le ferrovie secondarie, tramvie e linee di navigazione interna richiedevano, tra il 1918-19 e il 1923-24 per sussidi straordinari di esercizio, 713 milioni di lire, le linee automobilistiche continuavano i loro servizi senza aiuti [straordinari] di sorta"[504]. Non solo in Italia, ma anche negli Stati Uniti il declino del trasporto passeggeri su rotaia ebbe inizio a cavallo fra anni Dieci e Venti e si aggravò consistentemente durante gli anni Trenta, per consacrare poi nel corso degli anni Quaranta la fine pressoché completa dei servizi ferroviari per passeggeri, a vantaggio dapprima delle nuove e potenti compagnie di servizi automobilistici come la nota Greyhound e successivamente, sulle medie e lunghe distanze, a vantaggio del trasporto aereo. Non tutte le compagnie ferroviarie però si opposero oltreoceano alla concorrenza automobilistica, decidendo piuttosto esse stesse di gestire direttamente una rete di autolinee là dove risultava essere più conveniente:

> Many rail companies decided to use buses themselves or to work in collaboration with bus concerns rather than to try and limit their operation through restrictive legislation and heavy taxation. Accepting the economic facts that buses offered advantages of greater flexibility and cheaper running costs, especially for short and immediate-length journeys and for routes in sparse population areas, the number of railroads operating buses rose remarkably in the mid-1920s[505].

In Italia questo tipo di iniziativa non mancò totalmente e alcune imprese ferroviarie locali si avvalsero di una rete complementare di servizi automobilistici negli stessi anni, ma nel complesso si trattò di un fenomeno piuttosto limitato[506], anche se auspicato e invocato da molti tecnici del settore[507]. Gregory Thompson, che ha studiato il caso della relazione fra il servizio ferroviario per passeggeri e quello automobilistico nella California della prima metà del Novecento, ha mostrato in modo convincente come il declino del traffico su rotaia fosse in quel contesto e in quell'epoca imputabile non tanto e non solo a scelte istituzionali che favorirono la strada contro i servizi ferroviari, quanto piuttosto allo stesso management delle imprese ferroviarie, che sostanzialmente non seppe o non

504 G. Faldella, *L'automobilismo in Italia*, cit., p. 136.
505 M. Walsh, *Making Connections*…, cit., p. 21.
506 Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, cit., p. 25.
507 G. Faldella, *L'automobilismo in Italia*, cit., pp. 140-141.

volle rispondere con l'innovazione tecnologica, organizzativa e tariffaria alla sfida lanciata dall'automobile a partire dagli anni Dieci del Novecento:

> The cause of the passenger deficit [on the rail services] was not a regulatory structure that refused to approve fare increases, but a passenger service that cost too much to operate in comparison to the fares that the public was willing to pay. Management failed in not confronting its high cost structure with strategies and investments oriented to reducing the cost per passenger mile[508].

Non diversamente dall'esperienza californiana, anche in Italia si può dire che gli amministratori delle imprese concessionarie di ferrovie secondarie e di tramvie extraurbane parvero dedicare assai più ampie energie ad accusare lo stato – come si è visto più in particolare per il periodo dei primi anni Venti – di penalizzare il settore mediante esose politiche fiscali piuttosto che concentrare la propria attenzione sull'innovazione degli impianti, del materiale rotabile, dell'organizzazione e più generalmente sull'ammodernamento del servizio, in modo da renderlo più appetibile ai viaggiatori. E il caso del "podista" citato da Ciano che batté la tramvia in una gara di velocità non era che un esempio, ma particolarmente efficace dello stato di obsolescenza in cui versava alla fine degli anni Venti la rete di quei servizi. Le politiche governative a partire da questo momento furono informate al tentativo di ridurre l'estensione della rete tramviaria extraurbana[509] e di accorpare dove possibile la gestione delle linee tramviarie e ferroviarie a scarso traffico stimolando un processo di concentrazione, in modo da creare dei monopoli territoriali più efficienti. Non solo, attraverso la fondazione dell'Istituto Nazionale Trasporti, avvenuta all'inizio del 1929, si tentò addirittura di dar vita a un unico organismo che gestisse sia le reti ferroviarie sia quelle automobilistiche, coordinandole nei diversi scopi e nelle diverse funzioni. Diceva Ciano sempre nel corso della seduta della Camera del 12 giugno del 1929:

---

[508] G.L. Thompson, *The passenger train in the motor age. California's rail and bus industries*, *1910-1941*, Columbus, The Ohio State University Press, 1993, p. 5.

[509] Nella stessa estate del 1929 venne emanato il Regio Decreto 2 agosto 1929, n. 2150, che all'art. 1 recitava: "Sono abrogate le disposizioni in vigore per l'assegnazione della sovvenzione governativa a tramvie extraurbane di nuova concessione". In seguito a questo e altri interventi legislativi, il lavoro di riduzione della rete tramviaria extraurbana fu molto efficace, al contrario di altre politiche del settore che ebbero effetti quando nulli e quando molto lievi: i 4.217 km di tramvie extraurbane del 1930 si ridussero nel 1939 a 2.230 (S. Maggi, *Storia dei trasporti*…, cit., p. 45).

> Si ripete talvolta che come le ferrovie uccisero la strada, ora le strade uccideranno la ferrovia. Io non credo a nessuna di queste tragedie. Io credo che si possa andare perfettamente d'accordo e proprio per questo pensiero, è stata costituita un'Azienda, che non voglio chiamare con un nome che non le compete, è stata costituita una Società anonima con la partecipazione del patrimonio ferroviario nella misura del 75 per cento del suo capitale, mentre l'altro 25 per cento è stato riservato ai quattro grandi istituti finanziari. […] Questa società ha lo scopo della intensificazione dei servizi automobilistici, non in concorrenza, ma in collaborazione coi servizi ferroviari[510].

L'attività dell'INT, che pure proseguì negli anni successivi e che nel campo dei servizi automobilistici extraurbani giunse a posizionarsi nel 1938 al sesto posto, con 96 autobus, nella classifica delle imprese per consistenza del parco rotabile[511], fu ovviamente osteggiata dagli innumerevoli interessi privati in gioco, tanto dalle lobby ferroviarie quanto da quelle automobilistiche, ed ebbe contro anche alcuni dei più strenui sostenitori delle politiche trasportistiche del regime fascista come il più volte citato Guido Faldella[512]. Sarebbe quindi utile che nuove e più approfondite indagini storiche si ponessero l'obiettivo di chiarire, attraverso lo studio di queste vicende, se la continua oscillazione del fascismo fra gli interessi della strada e quelli della rotaia (nel corso degli anni Trenta alcuni interventi favorirono i trasporti automobilistici e altri tentarono di limitare la concorrenza effettuata a danno della ferrovia) fosse riconducibile al tentativo effettivo di esercitare, in una prospettiva il più possibile equilibrata, il tanto agognato e da tutti invocato *coordinamento dei trasporti* o se invece rispondesse, come più spesso è stato ipotizzato, a un'ambiguità di fondo, riconducibile in ultima istanza alla "imperfezione" delle aspirazioni totalitarie e legata dunque alla frenetica ricerca del consenso di entrambi i gruppi di interesse. Ma è anche possibile che queste auspicabili indagini future restituiranno una dimensione più complessa, composta di questi e di altri elementi ancora poco noti.

---

[510] C. Ciano, *Sul bilancio delle comunicazioni. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 12 giugno 1929*, cit., p. 20.
[511] Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati statistici per il biennio 1937-1938. Autolinee estraurbane*, Roma, Istituto poligrafico dello Stato, 1939, p. 27.
[512] G. Faldella, *L'automobilismo in Italia*, cit., pp. 144-149.

Archivi e fondi archivistici

Archivio Notarile di Piacenza, Atti del notaio Annibale della Cella. Via Nova 26, Piacenza.

Archivio Registro Imprese, Camera di Commercio di Piacenza. Piazza dei cavalli 35, Piacenza.

Archivio di Stato di Piacenza, fondo SIFT-SEA (Società Italiana Ferrovie e Tramvie – Società Emiliana Autoservizi), non ordinato. Piazza Cittadella 29, Piacenza.

Archivio Storico ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori), non ordinato, Piazza dell'Esquilino 29, Roma.

Archivio Storico Autoguidovie, non ordinato, Via M. F. Quintiliano 18, Milano.

Archivio Storico Lazzi S.p.A., non ordinato, Via G. S. Mercadante 2, Firenze.

Archivio Storico SACSA (Società Anonima Cuprense Servizi Automobilistici), Biblioteca Planettiana di Jesi, Piazza Colocci 1, Jesi.

Archivio Storico SITA (Società Italiana Trasporti Automobilistici), non ordinato, Viale dei Cadorna 105, Firenze.

Bibliografia

P. Afan de Rivera, *L'automobilismo coloniale*, estratto del fascicolo di dicembre 1913 della "Rivista d'Italia", Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1913.

A Federazione costituita, in "L'auto industriale", anno II, n. 11, 30 novembre 1912.

E. Agliardi, *Il problema del tasso e della direzione del progresso tecnico: teorie ortodosse e teorie evoluzionistiche a confronto*, in "Annali di storia dell'impresa", n. 3, Milano, FrancoAngeli, 1987, pp. 44-67.

P. Aimo, *Stato e poteri locali in Italia. 1848-1995*, Roma, Carocci, 1998.

AITA, *Memoriale indirizzato alla On. Commissione Parlamentare per l'esame del disegno di legge Concessione e costruzione di Ferrovie*, in "Rivista dei Trasporti", a. I, n. 2, novembre 1909.

AITA, *Relazione del Comitato Direttivo all'Assemblea Generale tenutasi l'11 settembre 1911, ore 14*, in "Rivista dei Trasporti", a. III, n. 11, novembre 1911.

AITA, *Riunione tenutasi il 9 gennaio 1912, ore 14.20*, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 2, febbraio 1912.

AITA, *Riunione del 24 giugno 1915*, in "Rivista dei Trasporti", a. VII, n. 10, ottobre 1915.

A. Albertini, *I nuovi orizzonti della viabilità al Congresso auto-stradale di Brescia*, in "L'autovia", a. I, n. 1, ottobre 1921.

F. Amatori, *Le Marche in età giolittiana: economia, società, forze politiche*, in S. Anselmi (a cura di), *Economia e società: le Marche tra XV e XX secolo*, Bologna, Il Mulino, 1978.

F. Amatori, *Dalla protoindustria all'industrializzazione diffusa (1861-1980)*, in S. Anselmi (a cura di), *La provincia di Ancona. Storia di un territorio*, Roma-Bari, Laterza, 1987.

F. Amatori, *Per un dizionario biografico degli imprenditori marchigiani*, in S. Anselmi (a cura di), *Le Marche*, Torino, Einaudi, 1987.

F. Amatori, *Alle origini dello sviluppo industriale marchigiano: gli anni dall'Unità alla prima guerra mondiale*, in AA.VV., *L'Italia industriale nelle sue regioni. Bilancio storiografico*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1988.

F. Amatori, *Impresa e mercato. Lancia 1906-1969*, Bologna, Il mulino, 1996.

F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti e L. Segreto (a cura di), *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Torino, Einaudi, 1999, pp. 551-616.

F. Amatori, *Gli uomini del professore. Strategie, organizzazioni, management, alla Fiat fra anni Venti e anni Sessanta*, in C. Annibaldi e G. Berta (a cura di), *Grande impresa e sviluppo italiano. Studi per i cento anni della Fiat*, Bologna, Il Mulino, 1999.

F. Amatori, *Coorti manageriali di lungo periodo: Fiat e Finsider 1920-1960*, in S. Zaninelli e M. Taccolini (a cura di), *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Milano, Vita e Pensiero, 2002, pp. 583-605.

G. Ancillotti, *I servizi pubblici automobilistici. Guida pratica*, Viterbo, 1912.

G. Ancillotti, *La Federazione e la sua opera nei riguardi del personale*, in "L'auto industriale", anno II, n. 6, giugno 1912.

ANFIA, *Automobile in cifre*, Torino, Satiz, 1998.
C. Annibaldi e G. Berta (a cura di), *Grande impresa e sviluppo italiano. Studi per i cento anni della Fiat*, Bologna, Il Mulino, 1999.

S. Anselmi (a cura di), *Economia e società: le Marche tra XV e XX secolo*, Bologna, Il Mulino, 1978.

S. Anselmi (a cura di), *La provincia di Ancona. Storia di un territorio*, Roma-Bari, Laterza, 1987.

S. Anselmi (a cura di), *Le Marche*, Torino, Einaudi, 1987.

D. Archibugi and J. Michie, *Technology, Globalisation and Economic Performance*, Cambridge – UK, Cambridge University Press, 1997.

C. Arrighi, *Dizionario Milanese-Italiano*, Milano, Hoepli, 1896.

C. Artocchini, *Le comunicazioni*, in *Storia di Piacenza*, Vol. V, *L'Ottocento*, Piacenza, Cassa di Risparmio di Piacenza, 1980.

Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, *Memoriale indirizzato alla On. Commissione Parlamentare per l'esame del disegno di legge Concessione e costruzione di ferrovie*, in "Rivista dei trasporti", Anno I, n. 2, novembre 1909.

Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, *Memoriale inviato al Ministero dei Lavori Pubblici in merito al nuovo regolamento per la circolazione degli automobili*, in "Rivista dei Trasporti", a. II, n. 1, gennaio 1910

Associazione Italiana Trasporti Automeccanici, *Istanza presentata al Ministero dei LL. PP. sul nuovo disciplinare per la concessione di pubblici servizi di trasporto con automobili*, in "Rivista dei trasporti", a. II, n. 4, aprile 1910.

P. Audenino e M. Tirabassi, *Migrazioni italiane. Storia e storie dall'Ancien régime a oggi*, Milano, Bruno Mondadori, 2008.

C. Badon, *La posta e la vita pubblica*, G. Paoloni (a cura di), *Le poste in Italia. Alle origini del servizio pubblico. 1861-1889*, Roma-Bari, Laterza, 2005.

U. Baldini, *Automobili stradali e ferroviarie per trasporti industriali. Descrizione dei principali tipi e mezzo di servirsene per impianti di pubblici e privati esercizi,* Milano, Hoepli, 1906.

U. Baldini, *Autovie italiane*, estratto dalla "Rivista tecnica delle ferrovie italiane", a. VII, Vol. XIII, n.5, maggio 1918.

U. Baldini e G. Scaramuzza, *Contributo alla soluzione di un problema ferroviario. Treni rapidi e leggeri*, Torino, Tip. F. Regaldo di C. Bigatti, 1923.

F. Barbagallo (a cura di), *Storia dell'Italia repubblicana*, Torino, Einaudi, 1995.

D. Bardelli, *L'Italia viaggia: Il Touring club, la nazione e la modernità, 1894-1927*, Roma, Bulzoni, 2004.

G.B. Basini e M. Cattini, *L'industrializzazione a Piacenza dal 1860 al 1940*, Piacenza, Associazione degli Industriali di Piacenza, 1985.

P. Battilani, *Limiti e vantaggi della mano pubblica: il trasporto collettivo in Italia in una prospettiva di lungo periodo*, in "Rivista di storia economica", a. XIV, n. 1, aprile 1998.

P. Battilani, *Vacanze di pochi vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001.

T.C. Barker, *The history of British bus services by John Hibbs*, in"The Economic History Review", New Series, Vol. 22, No. 3 (Dec., 1969).

T.C. Barker, *The economic and social effects of the spread of motor vehicles*, London, Macmillan, 1987.

T.C. Barker e D. Gerhold, *The rise and rise of road transport: 1700-1990*, Basingstoke, Macmillan, 1993.

G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1915-1922*, Milano, Ipsoa, 1982.

G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni,* in *Annali dell'economia italiana. 1923-1929*, Milano, Ipsoa, 1982.

G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1930-1938*, Milano, Ipsoa, 1983.

G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1939-1945*, Milano, Ipsoa, 1983.

G. Benedetti, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1946-1952*, Milano, Ipsoa, 1982.

G. Benedetti, L. Cicognani, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1953-1958*, Milano, Ipsoa, 1982.

G. Benedetti, L. Cicognani e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1959-1964*, Milano, Ipsoa, 1982.

G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1965-1970*, Milano, Ipsoa, 1984.

G. Benedetti e C. Mochi, *Trasporti e comunicazioni*, in *Annali dell'economia italiana. 1971-1977*, Milano, Ipsoa, 1985.

E. Berbenni, *I processi dello sviluppo urbano. Gli investimenti immobiliari di Comit e Credit a Milano (1920-1950)*, Milano, Franco Angeli, 2010.

F. Berio, *L'innovazione tecnologica nella concorrenza fra strada e rotaia. L'evoluzione delle automotrici leggere in Italia e il ruolo di Alberto Laviosa*, in "Società e storia", n. 128, 2010, pp. 273-310.

A. Berle e G. Means, *The modern corporation and private property*, New York, Macmillan, 1932.

M.L. Berger, *The devil wagon in god's country: the automobile and social changes in rural America 1893-1929*, Hamden, Archon Books, 1979.

M.L. Berger, *The automobile in American history and culture. A reference guide*, Westport, Grenwood Press, 2001.

A. Berrino, Storia del turismo in Italia, Bologna, Il Mulino, 2011.

A. Berselli, F. Della Peruta, A. Varni (a cura di), *La municipalizzazione in area padana. Storia ed esperienze a confronto*, Milano, FrancoAngeli, 1988.

G. Berta, *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat. 1919-1979*, Bologna, Il Mulino, 1998.

L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Piemonte, Lombardia, Canton Ticino*, Milano, TCI, 1914.

L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. II, *Liguria, Toscana settentrionale, Emilia*, Milano, TCI, 1916.

L.V. Bertarelli, *Le autostrade Milano-Laghi. L'opera del Touring*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 1, gennaio 1923.

L.V. Bertarelli, *Divagazioni*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 9, settembre 1923.

L.V. Bertarelli, *Guida d'Italia del Touring Club Italiano*, Vol. I, *Liguria, Toscana a nord dell'Arno, Emilia*, Milano, TCI, 1924.

C. Bertho Lavenir, *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*, Paris, Odile Jacob, 1999.

C. Bertieri, *Bus story*, Torino, Iveco, 1979.

G. Bezzi, *La costruzione della rete tramviaria in provincia di Bologna, 1880-1900*, in "Storia urbana", a. V, n. 17, 1981, pp. 3-47.

C.F. Bianchi Anderloni e A. T. Anselmi, *Carrozzeria Touring*, Roma, Ed. di Autocritica, 1982.

L. Bianciardi, *L'alibi del progresso. Scritti giornalistici ed elzeviri*, Milano, ExCogita, 2000.

L. Bianciardi, *Polemica sul 38*, in "L'Unità" (ediz. Piemontese), "Lo specchio degli altri", 10 febbraio 1956, cit. in Id., *L'alibi del progresso. Scritti giornalistici ed elzeviri*, Milano, ExCogita, 2000.

D. Bigazzi, *Il portello. Operai, tecnici e imprenditori all'Alfa-Romeo 1906-1926*, Milano, Franco Angeli, 1988.

C. Biscaretti di Ruffia e D. Jappelli, *Carrozzieri di ieri e di oggi*, Torino, ANFIA, 1963.

C.A. Blanche, *L'automobile*, Milano, Sonzogno, 1916.

B. Bolis, *Ancora in tema di autostrade, di camionabili, e di strade automobilistiche*, in "Le strade", 3, 1954.

G. Borgarelli, *Un'autobiografia imprenditoriale. Nato con l'automobile di Pininfarina*, in P. Rugafiori (a cura di), *La capitale dell'automobile*, cit., pp. 212-262.

L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia. Annali 8, Insediamenti e territorio,* a cura di C. De Seta, Torino, Einaudi, 1985, pp. 287-366.

L. Bortolotti e G. De Luca, *Fascismo e autostrade. Un caso di sintesi: La Firenze-mare*, Milano, Franco Angeli, 1994.

B. Bottiglieri, *Storia dell'Anfia (1912-1992). Associazionismo industriale e sviluppo della motorizzazione in Italia*, Nada, Torino, 1992.

C. Bozzano, R. Pastore e C. Serra, *Prendiamo il Laviosa. Storia del trasporto pubblico tra Genova e Piacenza attraverso le valli Bisogno e trebbia e ricordi di una ferrovia: la Piacenza-Bettola*, Genova, Nuove edizioni del Giglio, 2004.

F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1975.

F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, Torino, Einaudi, 1982.

H. Braun, *Lighter-than-air vs. Heavier-than-air: How Can Network Effects Explain the Failure of Airship-Technology?*, in "The Journal of European Economic History", n. 2, 2009, pp. 369-391.

A. Brilli, *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*, Bologna, Il Mulino, 1999.

L. Bryant, *Motore a combustione interna*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams, vol. 7, tomo I, *Il ventesimo secolo. Le comunicazioni e l'industria scientifica*, Torino, Bollati Boringhieri, 1984.

L. Cafagna, *Dualismo e sviluppo nella storia d'Italia*, Venezia, Marsilio, 1989.

B. Caizzi, *Suez e San Gottardo*, a cura di C.G. Lacaita, Bellinzona, Giampiero Casagrande Editore, 2007, edizione originale: Milano, Istituto Editoriale Cisalpino, 1985.

M. Calò, *Lo sport e la pubblicità*, in TCI, *Fiat: Fabbrica Italiana Automobili Torino*, Milano, TCI, 1910/11.

Camera di Commercio e Arti di Piacenza, *Relazione sull'andamento dell'agricoltura, dell'industria e del commercio nella Provincia di Piacenza 1908-1909*, Piacenza, Tip. Del Maino, 1909.

Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Relazione semestrale sull'andamento agricolo, commerciale e industriale e sul prezzo delle merci in Provincia di Piacenza, luglio-dicembre 1912*, Piacenza, Tip. A. Del Maino, 1913.

Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Relazione sull'andamento agricolo, industriale e commerciale in Provincia di Piacenza. Anno 1913*, Piacenza, Tip. A. Del Maino, 1914.

Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Relazione sull'andamento agricolo, industriale e commerciale in Provincia di Piacenza. Anno 1914*, Piacenza, Tip. A. Del Maino, 1915

Camera di Commercio e Industria di Piacenza, *Produzione e commercio nella Provincia di Piacenza*, Piacenza, Società Tipografica Editoriale Porta, 1926.

A. Campiglio, *Le nuove disposizioni di legge e di regolamento per la circolazione degli automobili in Italia*, in "Rivista dei Trasporti", a. I, n. 3, dicembre 1909.

A. Campiglio, *I servizi di trasporto con automobili in Italia*, in "Rivista dei trasporti", a. II, n. 3, marzo 1910.

A. Campiglio, *Il problema delle ruote o sospensioni elastiche nei veicoli automobili per servizi di trasporto*, in "Rivista dei trasporti", a. II, n. 11, novembre 1910.

A. Campiglio, *Sulla mano da tenersi nella circolazione dei veicoli*, in "Rivista dei Trasporti", a. III, n. 9, settembre 1911.

A. Campiglio, *La "Mano unica" nella circolazione dei veicoli*, in "Rivista dei Trasporti", a. V, n. 1, gennaio 1913.

A. Campiglio, *Circolazione stradale*, in "Rivista dei Trasporti", a. V, n. 7, luglio 1913.

A. Campiglio, *Intorno alla circolazione dei veicoli sulle strade,* in "Rivista dei Trasporti", a. VI, n. 2, febbraio 1914.

A. Campiglio, *Sulla mano unica nella circolazione dei veicoli in Italia*, in "Rivista dei Trasporti", a. VII, n. 2, febbraio 1915.

T. Cangini, *I "fumacchi" e le terme del volterrano*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 9, settembre 1921.

Q. Capaccioli, *Discussioni sulla concorrenza fra ferrovia e automobile*, Firenze, Stab. Grafico Commerciale, 1933.

C. Capineri, *Le reti di comunicazione e la rappresentazione dello spazio. Un percorso geografico*, in *Reti, Mobilità, Trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, a cura di A. Giuntini e C. Pavese, Milano, Franco Angeli, 2004, pp. 151-165

C. Carloni, *Ragione e misura dello svolgimento della viabilità ordinaria in Italia richiesto dalle'estensione della rete ferroviaria,* Roma, Tip. Nazionale, 1882.

S. Carpani, *L'automobile del pubblico*, in "La Stampa Sportiva", 14 ottobre 1906.

A. Carreras, A. Giuntini e M. Merger, *European Networks, 19th-20th Centuries. New approaches to the formation of a transnational transport and communication system*, Università Bocconi, Milano, 1994.

D.C.R. Carugati, *Pininfarina: identità di un progetto*, Milano, Electa, 1999.

U. Casalis, *Ferrovie e automobili*, in "Rivista dei trasporti", anno I, n. 1, ottobre 1909.

U. Casalis, *La circolazione dei veicoli all'estero sulle strade ordinarie*, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 1, gennaio 1912.

U. Casalis, *La trazione auto-meccanica nei servizi urbani*, in "Rivista dei Trasporti", a. V, n. 11, novembre 1913.

V. Castronovo, *Giovanni Agnelli*, Torino, Utet, 1971.

V. Castronovo, *L'industria italiana dall'Ottocento ad oggi*, Milano, Mondadori, Oscar Studio, 1980.

V. Castronovo. *Fiat 1899-1999. Un secolo di storia italiana*, Milano, Rizzoli, 1999.

V. Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Torino, Einaudi, 2006.

C. Cattaneo e G. Milani, *Ferdinandea. Scritti sulla ferrovia da Venezia a Milano, 1836-1841*, Firenze, Giunti, 2001.

N. Cefaratti, *SITA. Piccola storia di una grande impresa*, Cortona, Calosci, 1997.

N. Cefaratti, *Dalla montagna pistoiese alle strade del mondo. Storia dell'impresa automobilistica Lazzi*, Cortona, Calosci, 1999.

C. Ciano, *Sul bilancio delle comunicazioni. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 22 marzo 1928*, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1928.

C. Ciano, *Sul bilancio delle comunicazioni. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 12 giugno 1929*, Roma, Tipografia del Camera dei Deputati, 1929

C. Ciano, *Sul bilancio delle comunicazioni. Discorso pronunciato al Senato del Regno nella giornata del 20 giugno 1929*, Roma, Tipografia del Senato, 1929.

C. Ciano, *Sul bilancio delle comunicazioni. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 4 aprile 1930*, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1930.

C. Ciano, *Le comunicazioni nel primo decennio fascista*, Milano, Mondadori, 1933.

C. Ciano, *Dieci anni di attività al Ministero delle Comunicazioni*, Roma, Casa editrice Pinciana, 1939.

F. Ciceroni, *Alle origini del trasporto pubblico nelle Marche. I primi cinquant'anni della ditta Bucci. 1881-1931*, Urbino, Quattroventi, 1997.

G. Ciocca, *La strada guidata*, Milano, Bompiani, 1939.

P. Ciocca e G. Toniolo, *L'economia italiana nel periodo fascista,* Bologna, Il Mulino, 1976.

C.M. Cipolla, *Vele e cannoni*, Bologna, Il Mulino, 1983.

Circa 6 milioni per i servizî automobilistici. Un discorso dell'on. De Seta, in "L'Auto industriale", a. II, n. 7, luglio 1912.

F.P. Cobbe, *Italics. Brief notes on politics, people, and places in Italy in 1864*, London, Trubner and Co., 1864.

A. Colli, *I volti di Proteo. Storia della piccola impresa in Italia nel Novecento*, Torino, Bollati Boringhieri, 2002.

A. Colli, *The history of family business*, Cambridge, CUP, 2003.

Concessioni provvisorie, in "L'Autovia", anno II, n. 9, settembre 1922.

Concorso per nuovi sistemi elastici per veicoli auto meccanici, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 4, aprile 1912.

M. Condolo, *Storia illustrata dell'autobus italiano*, Brescia, Edizioni Negri, s.d.

M. Condolo, *Carrozzeria Luigi Dalla Via. Cento anni di autobus costruiti a Schio*, Edizioni Negri, Brescia, s.d.

Consiglio Provinciale dell'Economia di Piacenza, *Quadri statistici della produzione piacentina negli anni 1926-1927*, Piacenza, Stabilimento tipografico piacentino, 1929.

E. Corbino, *Trasporti marittimi e terrestri*, Milano, 1933.

Cordelio, *L'automobile e il linguaggio*, in "L'Auto d'Italia" 14 gennaio 1906.

F. Corini, *Confronto economico fra i vari mezzi di trasporto*, Parma, Officina grafica Fresching, 1934.

N. Crepax, *Storia dell'industria in Italia. Uomini, imprese e prodotti*, Bologna, Il Mulino, 2002.

Crisi ferroviaria, in "Rivista dei Trasporti", a. XII, n. 1, gennaio 1920.

A. Crispo*, Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Milano, Giuffré, 1940.

A. Crispo, *I servizi pubblici di trasporto in concessione*, Roma, IRCE, 1943.

G. Da Rios e A. Porro, *La strada in Italia dall'Unità a oggi. 1861-1987*, s.l., ANAS, 1987.

P. David, *Clio and the economics of QWERTY*, in "American Economic Review", 75, n. 2, 1985.

E. De Amicis, *La carrozza di tutti*, Milano, Treves, 1899.

E. De Amicis, *La strada nuova e l'antica*, in "L'Illustrazione italiana", 20 marzo 1904.

M. Degl'Innocenti, *La villeggiatura: un diritto per tutti*, in "Il Risorgimento", n. 2, 1993, pp. 205-222.

M. Degl'Innocenti (a cura di), *La cultura delle riforme fra Otto e Novecento*, Roma-Bari-Manduria, Lacaita, 2003.

V. De Grazia, *Consenso e cultura di massa nell'Italia fascista. L'organizzazione del dopolavoro*, Roma-Bari, Laterza, 1981.

P. Delaney, G. Timbrell and T. Chan. 2008. *A Marxian Model of Technology Appropriation*, Proceedings of JAIS Theory Development Workshop, *Sprouts: Working Papers on Information Systems*, 8-28 (2008), 2, http://sprouts.aisnet.org/8-28, 10 settembre 2011.

M. Del Viscovo, *I trasporti terrestri*, Etas Kompass, Milano, 1971.

M. Del Viscovo, *Politica ed economia dei trasporti nell'età moderna*, parte I, *Secoli XVI-XVIII*, Napoli, "Quaderni del Centro studi sui sistemi di trasporto" n. 27, 1996.

L. De Rosa, *Il salvagente terrestre contro le moderne insidie della strada*, Torino, Arti grafiche L. Giachino, 1929.

C. De Seta, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, in *Storia d'Italia*, Annali, Vol. V, Torino, Einaudi, 1982.

G. D'Ilario, *STIE. Un viaggio lungo oltre 120 anni*, Milano, 2006.

C. Divall, G. Revill, *Cultures of transport: representations, practice and technology*, in "Journal of Transport History", Third series, Vol. 26, n. 1, 2005, pp. 99-117.

C. Divall e G. Revill, *No turn needed: a reply to Michael Freeman*, in "Journal of Transport History", Third Series, Vol. 28, n. 1, 2007, pp. 144-149.

C. Divall, P. Lyth, G. Mom, *Towards a paradigm shift? A decade of transport and mobility history*, in G. Mom, G. Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Neuchatel, Alphil, 2009.

F.W. Doolittle, *The economics of jitney bus operation*, in "The Journal of Political Economy", Vol. 23, n. 7 (luglio, 1915).

G. Dosi, *Paradigmi tecnologici. Saggi sull'economia del progresso tecnico*, in "Prometheus", 2, 1985.

N. Elias, *Saggio sul tempo*, Bologna, Il Mulino, 1986.

T. Errázuriz, *When walking became serious: reshaping the role of pedestrians in Santiago, 1900-1931*, in "Journal of Transport History", Third series, Vol. 32, n. 1, 2011, pp. 39-65.

G. Faldella, *L'automobilismo in Italia*, Torino, Fratelli Bocca Editori, 1930.

G. Faldella, *L'Automobilismo nei suoi aspetti politici, economici e sociali. Sviluppo di una conferenza tenuta in Torino la sera del 10 febbraio 1937-XV al 1° Gruppo Rionale Fascista "Arnaldo Mussolini"*, Torino, Tipografia edit. Umberto Franchini e C., 1937.

E. Faugier, *Rural transportation: from a wrong start to an uncertain future?*, in G. Mom, P. Norton, G. Clarsen, G. Pirie (a cura di), *Mobility in history. Themes in transport*, Neuchâtel, Alphil, 2010.

Federazione Nazionale Servizi Automobilisitici. Statuto, in "L'Auto industriale", anno II, n. 11, 30 novembre 1912.

S. Fenoaltea, *Italy*, in P.K. O'Brien (a cura di), *Railways and the economic development of western Europe*, London, Macmillan, 1983.

S. Fenoaltea, *L'economia italiana dall'Unità alla Grande Guerra*, Roma-Bari, Laterza, 2006.

M. Ferraris, *Come si viaggia in Italia e all'estero*, in "Nuova Antologia", XL, 1° gennaio 1905.

D.C. Field, *Motori a combustione interna*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams, vol. V, t. I, *L'età dell'acciaio*, Torino, Bollati-Boringhieri, 1965.

D.C. Field, *Veicoli meccanici stradali*, in *Storia della tecnologia, Storia della tecnologia*, a cura di C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams, vol. V, t. I, *L'età dell'acciaio*, Torino, Bollati-Boringhieri, 1965.

R. Filarski, *The emergence of the Bus industry: Dutch transport policy during the interwar years*, in "Transfers", Vol. 1, n. 2, Summer 2011, pp. 61-82.

S. Finardi e C. Tombola, *Il sistema mondiale dei trasporti. L'economia-mondo nel XX secolo*, Bologna, Il Mulino, 1995.

A. Fishlow, *American railroads and the transformation of the antebellum economy*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1965.

M. Flageolet-Lardenois, *Une firme pionnière: Panhard et Levassor jusqu'en 1918*, in "Le Mouvement social", No. 81, *Le Monde de l'Automobile*, 1972.

R.W. Fogel, *Railroads and American economic growth: essays in econometric history*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1964.

G. Fontanella, *Aspetti e problemi dei trasporti terrestri*, Cedam, Padova, 1968.

G. Fontanella, *Il sistema dei trasporti in Italia. Lineamenti generali*, Cedam, Padova, 1974.

R.J. Forbes, *Le strade fino al 1900 circa*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams, vol. IV, t. II, *La rivoluzione industriale*, Torino, Bollati-Boringhieri, 1964.

E. Fornero, *Gli automobili. Il lessico delle prime quattro-ruote tra Ottocento e Novecento*, Venezia, Marsilio, 1999.

G. Franceschi, "Annuario dei trasporti", anno IV, 1912-13, Milano, Stabilimento Tipografico Succ. Wilmant, 1913.

M. Freeman, *Turn if you want to: a comment on the 'cultural turn' in Divall and Revill's 'Cultures of transport'*, in "Journal of Transport History", Third Series, Vol. 27, n. 1, 2006, pp. 138-143.

G. Fontanella, *Aspetti e problemi dei trasporti terrestri*, Cedam, Padova, 1968.

G. Fontanella, *Il sistema dei trasporti in Italia. Lineamenti generali*, Padova, Cedam, 1974.

R.J. Forbes, *Le strade fino al 1900 circa*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams, vol. IV, t. II, *La rivoluzione industriale*, Torino, Bollati-Boringhieri, 1964.

G. Fucci, *L'automobilismo nei pubblici servizi e nei trasporti. Relazione (Collegio nazionale degli ingegneri ferroviari italiani, XIII Congresso annuale, Perugia, 31 maggio-7 giugno 1914)*, Roma, Tip. Unione Ed., 1914.

G. Fumi, *Vie di comunicazione e trasporti*, in *Guida all'Italia contemporanea 1861-1997*, vol. I, *Risorse e strutture economiche*, Milano, Garzanti, 1998, pp. 89-163.

L. Galateria e V. Zammit, *Codice dei trasporti in concessione. Le autolinee*, Jandi Sapi Editori, 1959.

A. Galimberti, *Tramvie e ferrovie speciali*, Torino, Utet, 1907.

A. Gasperini, *Le miniere di lignite di Spoleto: 1880-1960. L'organizzazione del lavoro, i rapporti economico-sociali, la tecnologia*, Spoleto, Edizioni dell'Ente Rocca di Spoleto, 1980.

A. Gerelli, *Il codice della strada*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 11, novembre 1921.

R. Giannetti, *Clio e la scatola nera: l'analisi del progresso tecnico tra storia e teoria economica*, "Annali di storia dell'impresa", n. 3, 1987.

R.Giannetti, *Tecnologia e sviluppo economico*, in *Lo sviluppo economico moderno. Dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica*, a cura di P.A. Toninelli, Marsilio, Venezia, 1997.

R. Giannetti e P.A. Toninelli, *Dalla rivoluzione industriale alle traiettorie tecnologiche. La tecnologia tra teoria e storia d'impresa*, in *Innovazione, impresa e sviluppo economico,* a cura di R. Giannetti e P.A. Toninelli, Bologna*,* Il Mulino, 1991.

R. Giannetti e P.A. Toninelli (a cura di), *Innovazione, impresa e sviluppo economico*, Bologna, Il Mulino, 1991.

R. Giannetti, *L'électrification des chemins de fer italiens (1899-1940)*, in *Les transports terrestres en Europe continentale (XIX-XX siècles)*, a cura di M. Merger, in "Histoire, Économie et Societé", vol.XI, 1992.

R. Giannetti, *Tecnologia e sviluppo economico italiano: 1870-1990*, Bologna, Il Mulino, 1998.

R. Giannetti, *Il progresso tecnologico*, in *Storia d'Italia. Annali,* vol. XV, *L'industria*, a cura di F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti, L. Segreto, Torino, Einaudi, 1999.

A. Giddens, *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Bologna, Il Mulino, 1994.

L. Girard**,** *I trasporti*, in *Storia economica Cambridge,* Vol. VI, *La rivoluzione industriale e i suoi sviluppi*, a cura di H.J. Habakkuk, e M. Postan, Torino, Einaudi, 1974.

A. Giuntini, *I giganti della montagna: storia della ferrovia direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze, L.S. Olschki, 1984.

A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale,* in *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, a cura di F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti e L. Segreto, Torino, Einaudi, 1999, pp. 551-616.

A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2001.
A. Giuntini e C. Pavese (a cura di), *Reti, Mobilità, Trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, Milano, Franco Angeli, 2004.

A. Giuntini, *L'eredità preunitaria*, in G. Paoloni (a cura di), *Le poste in Italia. Alle origini del servizio pubblico. 1861-1889*, Roma-Bari, Laterza, 2005.

A. Giuntini e G. Paoloni (a cura di), *Le poste in Italia. Nell'età del decollo industriale. 1889-1918*, Roma-Bari, Laterza, 2005.

A. Giuntini, *La tecnologia delle linee di montagna e dei trafori ferroviari dai Giovi alla Direttissima*, in F. Panzera e R. Romano (a cura di), *Il San Gottardo: dalla galleria di Favre all'Alp Transit. Atti del Convegno internazionale di studi sulle trasversali alpine svoltosi a Locarno il 17-19 ottobre 2007*, Quaderni del "Bollettino Storico della Svizzera Italiana" – 8, Salvioni Edizioni, 2009.

A. Giupponi e G. Grementieri, *L'Italia in viaggio: novant'anni di trasporti attraverso la storia della SITA*, Milano, G. Mondadori, 2003

Gli automobilisti italiani in Francia, in "L'autovia", anno II, n. 3, 15 marzo 1922.

Gli auto-servizi turistici nel 1928, in "Le vie d'Italia", a. XXXIV, n. 6, giugno 1928.

J.W. Goethe, *Viaggio in Italia*, Milano, Rizzoli, 1987.

P. Gregoris, F. Rizzoli e C. Serra, *Giro d'Italia in filobus. Storia illustrata delle reti filoviarie italiane*, Cortona, Calosci, 2003.

V. Guadagno, *Ferrovie ed economia nell'Ottocento postunitario*, Roma, CAFI, 1996.

V. Guadagno, Le *ferrovie in età giolittiana. Politica, economia, società*, Roma, CAFI, 2003.

V. Guadagno, *La storia delle ferrovie in Italia. Temi, aspetti e bilanci*, in *Reti Mobilità Trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, a cura di A. Giuntini e C. Pavese, Milano, FrancoAngeli, 2004.

G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Torino, Museo nazionale del Risorgimento, 1961.

Guido Ancillotti Presidente dell'ANAC è morto. L'opera dello studioso, dell'organizzatore e del pubblicista, in "L'Autolinea", a. V, n. 9, settembre 1948.

P.E. Guimarães, *O Grupo Barraqueiro – Subsídios para a sua História*, Lisboa, Barraqueiro SGPS, SA, 2007.

P.E. Guimarães, *Straßen des Friedens nach Europa - Migration und der Aufbau eines Fernbusnetzes im Südwesten Europas (1960-2000)*, in "Zeitschrift für Weltgeschichte" Vol. 12, n. 2, 2011.

H.J. Habakkuk e M. Postan (a cura di), *La rivoluzione industriale e i suoi sviluppi*, Torino, Einaudi, 1974.

P. Hertner, *Municipalizzazione e capitale straniero nell'età giolittiana*, in A. Berselli, F. Della Peruta, A. Varni (a cura di), *La municipalizzazione in area padana. Storia ed esperienze a confronto*, Milano, FrancoAngeli, 1988.

G. Hesse, *Automobilismo industriale. Servizi pubblici*, Torino, S. Lattes e C., 1909.

K. Hey, *The initial crisis of bus service licensing, 1931-34*, in "The Journal of Transport History", Vol 25, n. 1, 2004.

J. Hibbs, *The history of British bus services*, David & Charles, 2004, prima edizione 1968.

E.M. Hoover, *The location of economic activity*, New York, McGraw-Hill Book Company, 1948.

T.P. Hughes, *Networks of power: Electrification in Western society*, Baltimore, JHU Press, 1983.

T.P. Hughes, *La dinamica del cambiamento tecnologico: salienti, problemi critici e rivoluzioni industriali*, in R. Giannetti e P.A. Toninelli (a cura di), *Innovazione, impresa e sviluppo economico*, Bologna, Il Mulino, 1991.

I federati, in "L'Auto industriale", anno II, n. 11, novembre 1912.

Il Commissariato per il Turismo, in "L'auto industriale", anno XXI, n. 3, marzo 1931.

Il convegno interregionale degli autotrasporti. Verso la serrata?, in "L'autovia", Anno II, n. 8, 15 agosto 1922.

Il diritto di esclusività dei servizi pubblici automobilistici sussidiati dallo Stato, in "L'Autovia", anno I, n. 3, dicembre 1921.

Il giro turistico d'Italia sulla rete dei servizi automobilistici, in "L'auto industriale", anno XXI, n. 10, ottobre 1931.

Il nuovo regolamento automobilistico, in "L'Automobile. Rivista della locomozione meccanica ed industrie affini", anno IV, 15 marzo 1901.

I nuovi aumenti della benzina, in "L'Autovia", a. I, n. 3, dicembre 1921.

I nuovi autoservizi alpini di lusso, in "Le vie d'Italia", a. XXXII, n. 7, luglio 1926.

I più recenti trionfali successi della Michelin. Dai nuovi "confort" per autocarri al treno ferroviario su pneumatici, in "L'Auto industriale", a. XXI, n. 8, 1931.

Il principio di esclusività riconosciuto dal Ministero, in "L'Autovia", anno I, n. 3, 15 dicembre 1921.

I progressi dell'automobilismo. Una grande invenzione che avrà un completo successo, in "L'Autovia", a. II, n. 10, ottobre 1922.

Il trionfo del buon senso, in "L'Auto industriale", a. II, n. 2, febbraio 1912.

I servizi automobilistici, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921.

I servizi automobilistici della Venezia Tridentina, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 5, maggio 1923

I servizi automobilistici dell'ENIT a Milano, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 1, gennaio 1923.

I servizi automobilistici in Italia, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 11, novembre 1921.

I servizi di Gran Turismo e l'attività della ditta Lazzi & Govigli di Pistoia, in "L'auto industriale", anno XXI, n. 5, 31 maggio 1931.

ISTAT, *Censimento industriale e commerciale 1937-39*, Vol. VIII, *Trasporti e comunicazioni*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1949

ISTAT, *Sommario di statistiche storiche dell'Italia*. 1861-1975, Roma, 1976.

S. Jacini, *L'amministrazione dei lavori pubblici in Italia dal 1860 al 1867. Relazione del Ministro dei lavori pubblici S. Jacini presentata al Parlamento il 31 gennaio 1867*, Firenze, 1867.

B. Jacomy e A. Martin, *Le chariot à feu de M. Cugnot*, Paris, Nathan/Musée National de Techniques, 1992.

V. Kaufmann, *Mobility: trajectory of a concept in the social sciences*, in G. Mom, G.

Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Neuchatel, Alphil, 2009, pp. 41-60.

S. Kern, *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*, Bologna Il Mulino, 1988.

D.A. Kirsch, *The electric vehicle and the burden of history*, New Brunswick, N.J.: Rutgers University Press, 2000.

R.R. Kline, *Consumers in the country. Technology and social change in rural America*, Baltimore, Johns Hopkins university press, 2000.

La concorrenza automobilistica, in "Rivista dei Trasporti", a. XII, n. 12, dicembre 1920.

S. Kuznets, *Popolazione, tecnologia, sviluppo*, Bologna, Il Mulino, 1990.

La Conferenza Internazionale per gli Autoservizi di Gran Turismo, in "L'auto industriale", anno XXI, n. 1, 31 gennaio 1931, pp. 37-38.

F. La Farina, *I servizi pubblici automobilistici*, in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921.

La Federazione fra i concessionari dei servizi pubblici automobilistici, in "L'auto industriale", anno II, n. 3, marzo 1912.

D. Landes, *Prometeo liberato. La rivoluzione industriale in Europa dal 1750 a oggi*, Torino, Einaudi, 1969.

D. S. Landes, *L'automobile e lo sviluppo industriale*, in *Grande impresa e sviluppo italiano. Studi per i cento anni della Fiat*, a cura di C. Annibaldi e G. Berta, Bologna, Il Mulino, 1999.

D. Landes, *Dinastie. Fortune e sfortune delle grandi aziende famigliari*, Milano, Garzanti, 2007.

La parabola dello statismo, in "Rivista dei Trasporti", a. XI, n. 10, ottobre 1919.

La scuola di guida, in "L'auto industriale", anno II, n. 4, 30 aprile 1912.

L'automobilismo negli Stati Uniti, in "Rivista dei Trasporti", a. IV, n. 10, ottobre 1912.

L'avvenire degli autobus nei pubblici trasporti, in "L'autovia"., anno III, n. 3, 15 marzo 1923.

D. H. Lawrence, *Sea and Sardinia*, London, Penguin Books, 1999, prima edizione 1921.

C.E. Lee, *Centenary of the London Motor Omnibus*, in *Transaction of The Newcomen Society*, vol. XIII, 1932.

C.E. Lee, *Rise and decline of the steam-driven omnibus*, in *Transaction of The Newcomen Society*, vol. XXVII, 1949.

Le strade ferrate italiane esaminate sotto l'aspetto finanziario, in "Nuova Antologia", XXVIII, 15 gennaio 1893, fasc. II, p. 299.

L'intervento dello Stato nella tutela dell'Industria, in "L'Autovia", anno II, n. 1, gennaio 1922.

G. Liuzzi, *I servizi logistici nella guerra*, Milano, Corbaccio, 1934.

A. Lupidi, *Le imprese tranviarie*, Torino, Utet, 1927.

L.G. Maccallini, *I servizi automobilistici estivi in Abruzzo*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921.

P. Macchione, *Tra mito e storia la carrozzeria Fratelli Macchi di Varese*, in "Lombardia Nord Ovest", 1991, n. 2.

S. Maggi**,** *Le ferrovie nell'Africa italiana: aspetti economici, sociali e strategici,* Siena, Università degli Studi di Siena, 1995.

S. Maggi, *La circolazione automobilistica in Italia: normative e istituzioni dall'Unità alla Repubblica*, in "Le carte e la storia", n. 2, 2002.

S. Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

S. Maggi, *Infrastrutture e territorio. La costruzione di ferrovie secondarie e tramvie*, in M. Degl'Innocenti (a cura di), *La cultura delle riforme fra Otto e Novecento*, Roma-Bari-Manduria, Lacaita, 2003.

S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005.

S. Maggi e A. Giovani, *Muoversi in Toscana. Ferrovie e trasporti dal Granducato alla Regione*, Bologna, Il Mulino, 2005.

G. Mannari (a cura di), *Rassegna di giurisprudenza sulle concessioni di pubbliche autolinee*, Milano, Giuffré, 1959.

A. Mantegazza e C. Pavese, *L'ATM di Milano 1861-1972. Un secolo di trasporto urbano tra finalità pubbliche e vincoli di bilancio*, Milano, Franco Angeli, 1993.

A. Marcarini, *Nascita e sviluppo delle linee tramviarie extraurbane in Lombardia, 1876-1918*, in "Storia Urbana", a. III, n. 7, 1979, pp. 3-45.

A. Marcarini, *L'edificazione, lo smantellamento e la sostituzione della rete tramviaria extraurbana in Lombardia*, in "Storia urbana", a. V, n. 17, 1981, pp. 49-80.

D. Marchesini, *Cuori e motori. Storia della Mille miglia (1927-1957)*, Bologna, Il Mulino, 2001.

K. Marx, *Il capitale*, Roma, Editori Riuniti, 1974.

J.P. McKay, *Tramways and trolley: the rise of urban mass transport in Europe*, New Jersey, Princeton University Press, 1976.

C. McShane**,** *Down the asphalt path. The automobile and the American city*, New York, Columbia University Press, 1994.

Memoriale per S. Ecc. il Ministro dei LL. PP. – Roma, in "L'Autovia", anno I, n. 2, novembre 1921.

L. Meneghello, *Libera nos a malo*, Milano, BUR, 2007 (prima edizione 1963).

M. Merger, *Un modello di sostituzione: la locomotiva italiana dal 1850 al 1914*, in "Rivista di storia economica", n. 1, 1986.

M. Merger, *L'industrie italienne de locomotives, reflet d'une industrialisation tardive et difficile (1850-1914)*, in "Histoire, Economie et Societé", n. 3, 1989.

M. Merger, *Le officine di costruzione e riparazione del materiale ferroviario nell'area padana dal 1850 alla prima guerra mondiale*, in "Padania", n. 7, 1990.

Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1914*, Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1914.

A. Meschieri, *Autoservizi pubblici di linea. Manuale pratico*, Roma, Casa editrice Pinciana, 1936.

V. Mezzatesta, *I trasporti nella vita economica della Nazione e la questione automobilistica*, Roma, 1935.

Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, *Statistica tramvie e automobili. Servizi automobilistici sovvenzionati dallo Stato. Prospetti ed elenchi statistici al 30 giugno 1916*, Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1916.

Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Raccolta di dati statistici relativi all'anno 1922 sulle ferrovie concesse all'industria privata, sulle funicolari, sulle tranvie e sulle linee automobilistiche e di navigazione interna*, Roma, Tipografia Ditta Ludovico Cecchini, 1924.

Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Direzione generale programmazione organizzazione e coordinamento, *30 anni di trasporti in Italia*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato,1996.

Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati relativi all'anno 1927 sui servizi pubblici automobilistici estraurbani*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1930.

Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Statistica servizi automobilistici extraurbani 1931-1932-1933*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1936.

Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati statistici per gli anni 1931-1932-1933. Tramvie extraurbane*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1936.

Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Relazione e dati statistici sui servizi pubblici automobilistici estraurbani per il biennio 1935-1936*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1939.

Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato Generale Ferrovie Tramvie e Automobili, *Dati statistici per il biennio 1937-1938. Autolinee estraurbane*, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, 1939.

B.R. Mitchell (a cura di) *European Historical Statistics,1750-1975*, London, Macmillan, 1981.

C. Mochi, *Commercio e turismo*, in *Annali dell'economia italiana. 1923-1929*, Milano, Ipsoa, 1982.

C. Mochi, *Commercio e turismo*, in *Annali dell'economia italiana. 1930-1938*, Milano, Ipsoa, 1983.

J. Mokyr, *La leva della ricchezza*, Bologna, Il Mulino, 1995.

G. Mom e D.A. Kirsch, *Technologies in Tension: Horses, Electric Trucks, and the Motorization of American Cities,1900-1925*, in "Technology and Culture", Vol. 42, No. 3 (July, 2001), pp. 489-518.

G. Mom, *The electric vehicle: technology and expectations in the automobile age*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2004.

G. Mom, *What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field*, in "The Journal of Transport History", 24/2, pp. 121-138.

G. Mom, G. Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Neuchatel, Alphil, 2009.

G. Mom, P. Norton, G. Clarsen, G. Pirie (a cura di), *Mobility in history. Themes in transport*, Neuchatel, Alphil, 2010.

G. Mom, *"Hop on the bus, gus". Editorial*, in "Transfers", Vol. 1, n. 1, spring 2011

M. Moraglio, *Strade e politica. Storia della viabilità nella provincia di Torino*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2003.

M. Moraglio, *Storia delle prime autostrade italiane (1922-1943). Modernizzazione, affari e propaganda*, Torino, Trauben, 2007.

M. Moraglio, *Lo spazio conteso. Nuovi e vecchi attori della mobilità urbana tra Otto e Novecento*, in P. Sereno (a cura di), *Torino. Reti e Trasporti*, Torino, ASCT, 2009.

M. Moraglio, *Niche development or wider renaissance? Italian mobility history growth in the last decade*, in G. Mom, G. Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Neuchatel, Alphil, 2009, pp. 167-172.

M. Moraglio, *Are indispensable transport development indispensable? Clues and suggestions from Fogel's book Railroads and American Economic Growth*, 8th T2M Conference, New Delhi, India, 2-5 December 2010 (http://t2m.org/conferences/dehli-2010/, 4 febbraio 2012).

M. Morasso, *La nuova arma (la macchina)*, Torino, Fratelli Bocca, 1905.

E. Morpurgo, *La posta e la vita sociale*, in "Archivio di statistica", a. VII, 1882.

S. Moscatelli, *Il veicolo della modernità*, in P. Rugafiori (a cura di) *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, Venezia, Marsilio, 1999.

K. Möser, *The dark side of 'automobilism', 1900-30. Violence, war and the motor car*, in "The Journal of Transport History", 24/2, 2003, pp. 238-258.

N. Muzzarelli, *Il Turismo in Italia tra le due guerre*, in *Turismatica*, Firenze, Mercury, 1997.

C. Negrello, *Lo sviluppo della rete tramviaria nella provincia di Vicenza, 1877-1911*, in "Storia urbana", a. V, n. 14, 1981, pp. 161-181.

T.R. Nicholson, *The birth of the British motor car, 1769-1897*, London, MacMillan, 1982.

A. Nicolardi, *Il coordinamento dei trasporti e la collaborazione ferrovia-autoveicolo*, Milano, Giuffré, 1966.

D. C. North, *Istituzioni, cambiamento istituzionale, evoluzione dell'economia*, Bologna, Il Mulino, 1994.

P. Norton, *Fighting traffic. The dawn of the motor age in the American city*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2008.

P. Norton, *Urban mobility without wheels: a historiographical review of pedestrianism*, in G. Mom, G. Pirie, L. Tissot (a cura di), *Mobility in history. The state of the art in the history of transport, traffic and mobility*, Neuchatel, Alphil, 2009, pp. 111-117.
Note, in "L'Autovia", anno II, n. 9, settembre 1922.

Note e notizie, in "Rivista dei trasporti", a. XVII, n. 4, aprile 1925.
P.K. O'Brien, *The new economic history of the railways*, London, Croom Helm, 1977.

P.K. O'Brien (a cura di), *Railways and the economic development of western Europe*, London, Macmillan, 1983.

S. O'Connell, *The car and British society. Class, gender and motoring. 1896-1936*, Manchester, University press, 1998.

F. Ogliari e F. Sapi, *Ritmi di ruote. Storia dei trasporti italiani. Emilia Romagna*, Milano, Ogliari Sapi, 1969.

R. Orlandi, *L'industria della carrozzeria*, in "L'autovia", anno II, n. 12, 15 dicembre 1922.

E. Orsolini, *Dante Ferraris*, in *Dizionario biografico degli italiani*, Vol. XLVI, Roma, Treccani, 1996, pp. 718-721.

F. Pagliano, *Sulle disgrazie automobilistiche e sui danni che le automobili recano alle proprietà situate sulle strade carrettiere ed agli incomodi che procurano ai pedoni-carri-vetture*, in "Rivista dei Trasporti, a. IV, n. 12, dicembre 1912.

G. Pala, *Investimenti sociali ed economia dei trasporti*, Etas, Milano, 1968.

G. Pala e M. Pala, *Lo sviluppo dei trasporti*, in *Lo sviluppo economico in Italia. Storia dell'economia Italiana negli ultimi cento anni*, a cura di G. Fuà, Milano, FrancoAngeli, 1978.

F. Panzera e R. Romano (a cura di), *Il San Gottardo: dalla galleria di Favre all'Alp Transit. Atti del Convegno internazionale di studi sulle trasversali alpine svoltosi a Locarno il 17-19 ottobre 2007*, Quaderni del "Bollettino Storico della Svizzera Italiana" – 8, Salvioni Edizioni, 2009.

F. Paloscia, *Il turismo nell'economia italiana dall'unità a oggi*, Roma, Agra, 2004.

F. Paolini, *Gli italiani e la motorizzazione (1950-70). Appunti per una storia sociale e ambientale dell'automobile*, in *Reti Mobilità Trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, a cura di A. Giuntini e C. Pavese, Milano, FrancoAngeli, 2004.

F. Paolini, *Un paese a quattro ruote. Automobili e società in Italia*, Venezia, Marsilio, 2005.

F. Paolini, *Storia sociale dell'automobile in Italia*, Roma, Carocci, 2007.

G. Paoloni (a cura di), *Le poste in Italia. Alle origini del servizio pubblico. 1861-1889*, Roma-Bari, Laterza, 2005.

A. Papa, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli, Guida, 1973.

A. Passalacqua, *L'Autobus et Paris*, Paris, Economica, 2011.

C. Pavese, *Dal cavallo al trolley: alle origini del trasporto pubblico urbano a Milano (1861-1898)*, in "Annali di storia dell'impresa", n. 7, 1991.

C. Pavese, *I trasporti e le comunicazioni*, in P.A. Toninelli (a cura di), *Lo sviluppo economico moderno*, Bologna, Il Mulino, 2006.

G. Pedretti, *Manuale dell' automobilista e guida del meccanico conduttore d'automobili: trattato sulla costruzione dei veicoli semoventi, dedicato agli automobilisti italiani, agli amatori d'automobilismo in genere, agli inventori, ai dilettanti di meccanica ciclistica, ecc.*, Milano, Hoepli, 1899.

Per due volte Alberto Laviosa ricostruì l'azienda distrutta, in "Libertà", 28 gennaio 1956.

Per gli autoservizi di grande turismo, in "Le vie d'Italia", a. XXXIII, n. 10, ottobre 1927.

Per gli autoservizi di gran turismo, in "Le vie d'Italia", a. XXXIV, n. 4, aprile 1928.

Per la Federazione dei Servizi Automobilistici – Il primo Convegno a Roma, in "L'Auto industriale", a. II, n. 9, settembre 1912.

Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro", in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 7, luglio 1921.

Per l'automobile e per la bicicletta "strumenti di lavoro" (Continuazione e fine), in "Le Vie d'Italia", a. XXVII, n. 8, agosto 1921.

R. Petri, *Storia economica d'Italia. Dalla grande guerra al miracolo economico (1918-1963)*, Bologna, Il Mulino, 2002.

A.L. Piccardo, *Servizi automobilistici sovvenzionati e mobilitazione militare*, Torino,Vincenzo Bona, 1912.

S.S. Pickles, *Produzione e impiego della gomma*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams, vol. V, t. II, *L'età dell'acciaio*, Torino, Bollati-Boringhieri, 1965.

C. Placci, *In automobile*, Milano, Treves, 1908.

P. Pucci, *La territorialità delle infrastrutture: nuovi approcci, nuove pratiche*, in in *Reti, Mobilità, Trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*, a cura di A. Giuntini e C. Pavese, Milano, Franco Angeli, 2004, pp. 129-150.

Primo congresso nazionale francese dei trasporti automobilistici, in "Rivista dei Trasporti", a. V, n. 3, marzo 1913.

Primo grande convegno ciclo-automobilistico – Jesi, 23 settembre 1906, Jesi, Tipografia editrice Flori, 1906.

Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat. Verbali dei Consigli di Amministrazione 1899-1915*, Milano, Franco Angeli, 1987.

Progetto Archivio Storico Fiat, *Fiat 1915-1930. Verbali dei Consigli di Amministrazione*, Milano, Fabbri Editori, 1991.

Provvedimento idiota o stupida rappresaglia?, in "L'Auto industriale", a. II, n. 1, gennaio 1912.

Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, vari anni.

Rastignac, *Tutti in Auto*, in "L'Auto", 19 luglio 1905.

Relazione dell'Assemblea Costitutiva per la Federazione Nazionale Servizi Automobilistici, riunitasi in Roma il 16 Novembre 1912 negli Uffici de L'Auto Industriale, in "L'auto industriale", anno II, n. 11, novembre 1912.

Relazione sul tema svolto nel Convegno dei Concessionari di Autoservizi tenutosi a Salò il 19 Settembre 1921, in "L'Autovia", anno I, n. 1, ottobre 1921.

Relazione sul tema svolto nel Convegno dei Concessionari di Autoservizi tenutosi a Salò il 19 Settembre 1921 (Continuazione), in "L'Autovia", anno I, n. 2, novembre 1921.

R. Romanelli, *Centralismo e autonomie*, in R. Romanelli (a cura di), *Storia dello Stato italiano. Dall'Unità a oggi*, Roma, Donzelli, 1995.

R. Romanelli (a cura di), *Storia dello Stato italiano. Dall'Unità a oggi*, Roma, Donzelli, 1995.

M.A. Romani, *L'invenzione delle terme: il caso di Salsomaggiore (1837-1923)*, in "Il Risorgimeto", anno XLV, n.2, 1993.

R. Romano, *I Crespi: Origini, fortuna e tramonto di una dinastia lombarda*, Milano, Franco Angeli, 1984.

R. Romano, *La modernizzazione periferica. L'Alto Milanese e la formazione di una società industriale. 1750-1914*, Milano, Franco Angeli, 1990.

R. Romano (a cura di), *Cap 1928-2008: l'acqua al servizio del territorio*, Milano, Franco Angeli, 2008.

N. Rosenberg, *Dentro la scatola nera. Tecnologia ed economia*, Bologna, Il Mulino, 1991.

A. Rossi, *Studi di una ferrovia economica tra Vicenza-Thiene-Schio*, Padova, Prosperini, 1872.

F.lli Rossi, *Progetto di una ferrovia economica fra Schio-Piovene-Arsiero*, Schio, Marin, 1880.

W.W. Rostow, *How it all began. Origins of the modern economy*, London, Methuen, 1975.

F. Santoro, *Economia dei trasporti*, Torino, Utet, 1966.

F. Santoro, *La crisi delle autolinee in Italia*, in "Mondo economico", 1966, n. 3.

A. Schram, *Railways and the Formation of the Italian State in the Nineteenth Century,* Cambridge, Cambridge University Press, 1997.

P. Rugafiori (a cura di) *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, Venezia, Marsilio, 1999.

SACSA, *Regolamento per il personale di servizio*, Cupramontana, Tip. P. Uncini e Figli, 1923.

G. Sapelli, *Comunità e mercato: socialisti, cattolici e governo economico municipale agli inizi del XX secolo*, Bologna, Il Mulino, 1986.

A. Savini, *Analisi delle reti sociali. Teorie, metodi, applicazioni*, Milano, Franco Angeli, 2007.

M.B. Schiffer, *Taking Charge: The Electric Automobile in America*, Smithsonian Institution Press, Washington DC, 1994.

W. Schivelbusch, *The railway journey: The industrialization of time and space in the Nineteenth Century*, Berkeley, CA, The University of California Press, 1986 (ed. It.: Id, *Storia dei viaggi in ferrovia* Torino, Einaudi, 1988).

J. Schumpeter, *Businness cycles. A theoretical, historical and statistical analysis of the capitalist process*, New York, McGraw-Hill, 1939.

Scuola di guida, in "L'Auto industriale", anno II, n. 3, marzo 1912.

P. Sereno (a cura di), *Torino. Reti e Trasporti*, Torino, ASCT, 2009.

G. Serino, *Introduzione all'economia dei trasporti*, Loffredo Editore, Napoli, 1961.

C. Serra, *Storia della guidovia per il santuario*, Genova, Nuova Editrice Genovese, 2003.

C.G. Severino, *Ferrovia e territorio in Calabria: la "calabro-lucana" in rapporto alla città di Crotone (1910-1930)*, in "Storia Urbana", n. 43, 1988, pp. 165-187.

P. Sibert, *I servizi automobilistici e di corriera*, Torino, UTET, 1927.

C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams (a cura di), *La rivoluzione industriale*, vol. IV, t. II, *La rivoluzione industriale*, Torino, Bollati-Boringhieri, 1964.

C. Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. I. Williams (a cura di), *Storia della tecnologia,*7 voll., Torino, Bollati Boringhieri, 1961-1984.

P.L. Spaggiari, *Elementi di economia e di politica dei trasporti*, Parma, STEP, 1983.

P.L. Spaggiari., *Trasporti, mobilità e sviluppo*, Parma, STEP, 1985.

P.L. Spaggiari, *Storia, economia e politica dei trasporti*, Parma, STEP, 1995.

G. Spera, *L'Autovia (strada per uso esclusivo di automobili) Roma-Terracina-Gaeta-Napoli e l'avvenire di Roma e Napoli*, Roma, Tipografia cooperativa sociale, 1906.

Sulla circolazione degli automobili. La legge approvata, in "L'Auto industriale", a. II, n. 2, febbraio 1912.

F. Tajani, *Per Ambrogio Campiglio*, in "Rivista dei Trasporti", a. X, n. 6, giugno 1918.

F. Tajani, *Concorrenza e monopolio nell'esercizio dei trasporti: la lotta tra ferrovia e automobile*, Milano, Libreria editrice politecnica, 1936.

F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane a cento anni dall'apertura della prima linea*, Milano, Garzanti, 1939.

F. Tajani, *I trasporti sotto l'aspetto economico*, Milano, Casa Editrice Ambrosiana, 1943.

A. Taramelli, *La nuova rete di servizi automobilistici della Sardegna*, in "Le vie d'Italia", a. XXIX, n. 5, maggio 1923.

G.L. Thompson, *The passenger train in the motor age. California's rail and bus industries*, *1910-1941*, Columbus, The Ohio State University Press, 1993.

G. Thompson, *Public policy or popular demand? Why Californians shifted from trains to autos (and not buses), 1910-1941*, in "Transfers", Vol. 1, n. 2, Summer 2011, pp. 105-129

F. Tommasetti, *Trasporti pubblici nella città e nel territorio di Firenze, 1860-1915*, in "Storia Urbana", a. III, n. 7, 1979, pp. 115-162.

P. A. Toninelli, *La Edison. Contabilità e bilanci di una grande impresa elettrica (1884-1916)*, Bologna, Il Mulino, 1990.

P.A. Toninelli (a cura di), *Lo sviluppo economico moderno*, Bologna, Il Mulino, 2006.

P. A. Toninelli, *Storia d'impresa*, Bologna, Il Mulino, 2006.

G. Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista*, Roma-Bari, Laterza, 1980.
Touring Club Italiano – Commissione pel Miglioramento delle Strade, *Il 1°*

Congresso Internazionale della Strada. Parigi 1908. Discussioni e Voti, Milano, Tip. degli Operai, 1909.

F. Trapasso, *La rete ferroviaria a scartamento ridotto in Calabria dalla nascita ai primi anni di esercizio (1910-1936)*, in "Ricerche storiche", a. XXXVII, n. 3, pp. 627-643.

A. Treves, *Le migrazioni interne nell'Italia fascista*, Torino, Einaudi, 1976.

R. Trevisani, *La concorrenza fra la strada e la rotaia nella politica economica dei trasporti*, Milano, Hoepli, 1937.

R. Trevisani, *Compendio di economia dei trasporti*, Milano, Giuffré, 1939.

E. Troncone, *L'automobilismo e l'attuale Mostra del ciclo e dell'automobile in Milano*, in "Il Monitore Tecnico", 30 maggio 1905.

P. Turconi, *Il pneumatico e la gomma piena. Un importantissimo problema tecnico*, in "L'autovia", anno II, n. 3, Bologna, 15 marzo 1922.

Ulteriori proposte di modificazioni al disegno di legge sulla concessione dei servizi automobilistici, in "L'Autovia", a. II, n. 7, luglio 1922.

Una prodigiosa carrozza senza cavalli raggiunse Agazzano in meno di due ore, in "Libertà", 12 agosto 1985.

Un giudizio straniero sulle strade italiane, in "Le Vie d'Italia", a. XXIX, n. 3, marzo 1923.

Un provvedimento necessario, in "L'Autovia", anno II, n. 8, agosto 1922.

I. Vandone, *Il 1° congresso internazionale della strada tenuto in Parigi nell'ottobre 1908: relazione alla deputazione provinciale di Milano*, Milano, Poligrafia italiana, 1909.

I. Vandone, *L'automobile negli Stati Uniti e nel mondo*, in "Le vie d'Italia", a. XXVII, n. 11, novembre 1921.

I. Vandone, *Le strade e l'economia del paese*, in "Le vie d'Italia", a XXXIII, n. 4, aprile 1927.

I. Vandone, *L'Azienda Autonoma Statale della Strada*, in "Le vie d'Italia", a. XXXIV, n. 9, settembre 1928.

A. Vappiani, *La costruzione e l'esercizio delle tramvie*, Torino, Camilla e Bertolero, 1893.

M. Vasta, *Innovazione tecnologica e capitale umano in Italia (1880-1914). Le traiettorie della seconda rivoluzione industriale*, Bologna, Il Mulino, 1999.

G. Verga, *Per le vie*, Milano, Treves, 1883.

G. Verga, *I Malavoglia*, Milano, Feltrinelli, 2004.

Verso la trasformazione del pneumatico, in "L'Autovia", Anno II, n. 4, 15 aprile 1922.

F. Vezzani, *I trasporti terrestri*, Firenze, Casa Editrice Poligrafica Universitaria, 1937.

E. Vittorini, *Sardegna come un'infanzia*, in Id. *Le opere narrative*, Milano, Arnoldo Mondadori, 1982.

E. Vittorini, *Le opere narrative*, Milano, Arnoldo Mondadori, 1982

S.P. Ville, *Transport and the development of the European economy, 1750-1918*, London, Macmillan, 1990.

R. Viviani, *Teatro*, a cura di G. Davico Bonino, A. Lezza e P. Scialo, Vol. II, Napoli, Guida Editori, 1994.

G. Volpato, *L'industria automobilistica internazionale. Espansione, crisi e riorganizzazione*, Padova, Cedam, 1983.

G. Vota, *I sessant'anni del Touring Club Italiano.1894-1954*, Milano, Touring Club Italiano, 1954.

E.H. Wakefield, *History of the electric automobile: battery-only powered cars*, Warrendale, Pa., Society of Automotive Engineers, 1994.

E.H. Wakefield, *History of the electric automobile: hybrid electric cars*, Warrendale, Pa., Society of Automotive Engineers, 1998.

M. Walsh, *Making connections. The long-distance bus industry in the USA*, Ashgate, 2000.

M. Walsh, *The Bus Industry in the United States*, EH.Net Encyclopedia, edited by Robert Whaples. January 27, 2003, http://eh.net/encyclopedia/article/walsh.bus.industry.us, 29 gennaio 2011.

M. Walsh, *Gender on the road in the United States: By motor car or motor coach?*, in "Journal of Transport History", Vol. 31, n. 2, December 2010, pp. 210-230.

J. Walton, *The Origins of the Modern Package Tour? British Motor-Coach Tours in Europe, 1930-1970*, in "Journal of Transport History", Vol. 32, n. 2, in corso di pubblicazione.

M. William Steele, *The speedy feet of the nation: bicycles and everyday mobility in modern Japan*, in "The journal of transport history", Third series, Vol. 31, n. 2, December 2010, pp. 182-209.

D.B. Wise, *Storia dell'automobile*, Novara, De Agostini, 1977.

V. Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*, Bologna, Il Mulino, 1993.

S. Zaninelli e M. Taccolini (a cura di), *Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana*, Milano, Vita e Pensiero, 2002.

Fonti web non citate in bibliografia

http://t2m.org/conferences/conference-2012/, 3 febbraio 2012.

http://www.esf.org/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=fileadmin/be_user/ew_docs/08-194_programme.pdf&t=1327921879&hash=a692a44b48c4b04e8c3c804ab1122b56c5cb069b, 28 gennaio 2012.

http://t2m.org/2010-conference-program/, 28 gennaio 2012.

http://archiviostorico.corriere.it/2003/ottobre/27/Caro_Senatore_automobile_femminile__co_0_031027050.shtml, 25 marzo 2011.

http://www.google.it/patents/about?id=B1BcAAAAEBAJ&dq=serpollet, 10 giugno 2011.

Atti parlamentari

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXII, Discussioni, 12 marzo-16 giugno 1908, volumi relativi.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXII, Sess. 1904-1908, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 962 e 962/A.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° sessione – Discussioni – 1° tornata del 29 giugno 1909.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909 – documenti – disegni di legge e relazioni, C.n. 169.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909-11 – Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 824/A.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIII – sess. 1909-11 – Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 930 e 930/A.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° Sessione, Discussioni, tornata del 10 luglio 1911.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° Sessione, Discussioni, tornata del 9 dicembre 1912.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° Sessione, Discussioni, tornata del 27 febbraio 1913.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIII, 1° Sessione, Discussioni, tornata del 8 maggio 1913.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legisl. XXIV – sess. 1913-14 – Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 192 e 192/A.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIV, 1° Sessione, Discussioni, tornata del 5 luglio 1914.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXIV, 1° Sessione, Discussioni, tornata del 29 novembre 1918.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXV, Sess. 1919-1920, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 545 e 545/A.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXV, Sess. 1919-1920, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 664 e 664/A.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, Sess. 1924, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 46 e 46/A.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, Sess. 1924-26, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 746 e 746/A.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, Sess. 1924-27, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 1320 e 1320/A.

Atti Parlamentari, Camera dei Deputati, Legislatura XXVII, Sess. 1924-27, Documenti – Disegni di legge e relazioni, C.n. 1559 e 1559/A.