



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA

# **La Ruota Alata. I primi 40 anni della Polizia Ferroviaria in Italia**

**Facoltà di Lettere e Filosofia Dipartimento di Storia, Antropologia, Religioni, Arte e Spettacolo**  
**Dottorato di ricerca in Storia dell'Europa**  
**Ciclo XXXI**

**Dott. Alessandro Genovese**  
**Matricola 1658152**

Tutor: Prof. Antonello Folco BIAGINI  
Co-tutor: Prof. Antonello BATTAGLIA  
Coordinatore del Corso: Prof. Alessandro SAGGIORO

A.A. 2018-2019

## SOMMARIO

INTRODUZIONE .....	4
CAPITOLO I .....	10
LE FERROVIE ITALIANE DALLE ORIGINI ALLA NAZIONALIZZAZIONE .....	10
1.1. La costruzione della prima “ <i>strada ferrata</i> ” ed i successivi sviluppi in ambito nazionale .....	10
1.2. Il dibattito sulla privatizzazione delle linee ferroviarie .....	22
1.3. Le Ferrovie nella “Prima Guerra Mondiale” .....	34
1.4. Le Ferrovie nel periodo fascista .....	38
CAPITOLO II .....	44
LA POLIZIA FERROVIARIA DALLE ORIGINI FINO ALL’ISTITUZIONE DEI COMMISSARIATI COMPARTIMENTALI DI PUBBLICA SICUREZZA .....	44
2.1. I primi regolamenti di Polizia Ferroviaria .....	44
2.2. L’istituzione dei Commissariati Compartimentali di Pubblica Sicurezza .....	57
2.3. Il periodo successivo all’Istituzione dei Commissariati Compartimentali di P.S .....	65
CAPITOLO III .....	71
LA POLIZIA FERROVIARIA DALLA GRANDE GUERRA ALLA RIFORMA DEL 1920 .....	71
3.1. Organizzazione, protezione e tutela delle Ferrovie in Guerra .....	71
3.2. Il dopoguerra e i progetti di Riforma .....	80
3.3. Il Decreto Ministeriale del 30 marzo 1920 n 1211 .....	82
CAPITOLO IV .....	90
LA POLIZIA FERROVIARIA NEL FASCISMO .....	90
4.1. Istituzione, ordinamento della Milizia Ferroviaria .....	90
4.2. Funzioni e servizi della Milizia Ferroviaria .....	96
4.3 I rapporti con gli altri organi di Polizia .....	99
CAPITOLO V .....	100
5. LA RIORGANIZZAZIONE DELLA POLIZIA FERROVIARIA .....	100
5.1. L’istituzione dei provvisori Corpi Speciali di Polizia Ferroviaria .....	100
5.2. Decreto Legislativo n. 687 del 10 luglio 1947 .....	107
5.3. La Formazione del personale della Polizia Ferroviaria .....	112
CONCLUSIONI .....	114
TAVOLE .....	120
INDICE CRONOLOGICO DEGLI AVVENIMENTI .....	149
FONTI BIBLIOGRAFICHE E DOCUMENTALI .....	151



## INTRODUZIONE

A centododici anni dalla nascita della Polizia Ferroviaria specialità della Polizia di Stato, la sua attività si pone sempre di più all'attenzione dell'opinione pubblica per lo speciale servizio di prevenzione e repressione in ambito ferroviario che svolge a tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica.

La vigilanza nelle stazioni, le scorte a bordo dei treni viaggiatori, le pattuglie automontate lungo le linee ferroviarie, la sorveglianza negli scali e nei depositi, gli interventi nei sinistri ferroviari, l'attività di polizia giudiziaria per la cattura di soggetti responsabili di furti e altri reati in ambito ferroviario, rappresentano gli specifici e principali compiti della Polfer, che nel corso della sua lunga storia ha attraversato molteplici trasformazioni dal punto di vista dell'organizzazione e della regolamentazione interna, ma ha dovuto affrontare anche momenti di alta tensione sociale, come i terremoti di Avezzano, Messina e Reggio Calabria, gli scioperi dei ferrovieri, il primo conflitto mondiale, l'avvento del regime fascista e la crisi economica del 1929, oltre che i disastri causati dalla Seconda Guerra Mondiale e la conseguente necessaria riorganizzazione sia ferroviaria che del servizio di vigilanza. Tutti importantissimi momenti che hanno visto la Polizia Ferroviaria sempre tra le protagoniste nel garantire la regolare circolazione dei trasporti dei treni civili e militari, la tutela dei viaggiatori e del materiale rotabile, la collaborazione con le autorità militari durante i periodi belligeranti.

I suddetti motivi hanno indotto lo scrivente ad effettuare uno scrupoloso approccio biografico alla storia della Polizia Ferroviaria, che prende le mosse dalla metà dell'800 per poi proseguire con i cambiamenti strutturali del corpo sino alla metà del 900.

Nel condurre la ricerca bibliografica il redattore ha potuto constatare che, nonostante l'importanza del suddetto corpo di Polizia, erano disponibili solo cenni sull'attività svolta in ambito ferroviario dai Funzionari e Agenti di Pubblica Sicurezza (P.S) che in molti dei casi erano frammentarie, il tutto circoscritto in disposizioni o ordinanze del Ministero dell'Interno, con soventi acritiche ripetizioni tal quali e talvolta in forma incompleta o inesatta. Visto i pochissimi documenti contraddittori, il sottoscritto ha proceduto innanzitutto alla verifica e comparazione critica del esiguo materiale bibliografico già disponibile, col supporto di documentazione originale o di sicura attendibilità, come per esempio i Regi decreti, i decreti e le circolari emesse dal Ministero dell'Interno o le comunicazioni ufficiali tra i Commissari di P.S. Dirigenti dei rispettivi Commissariati Compartimentali di P.S. presso le Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato, per poi condurre la ricerca d'ulteriore materiale d'archivio o bibliografico, riguardante gli

eventi connessi al periodo antecedente l'istituzione della Polizia Ferroviaria, il periodo della Prima Guerra Mondiale, il Regime Fascista sino ad arrivare al dicembre del 1947, anno della più importante riorganizzazione strutturale della Polizia Ferroviaria. Doveroso approfondimento è stato svolto sul sistema ferroviario, dalle sue origini, percorrendo il fondamentale periodo di trasformazione della nazionalizzazione dell'esercizio del 1905, ad opera del Direttore Generale Ingegnere Riccardo Bianchi e sul fondamentale ruolo che ha avuto il sistema del trasporto ferroviario nella mobilitazione per il primo conflitto mondiale, sino a reperire carteggio sull'attività delle ferrovie nel regime fascista.

Da sempre la Polizia Ferroviaria è stata "in mezzo alla gente" e la sua opera è stata costantemente improntata al principio di prossimità da cui è scaturita un'innata umanità della condotta professionale e la ricerca costante della tutela degli interessi dei viaggiatori.

Il fascino dell'argomento ha trovato conferma e riscontro nella fase di ricerca e di studio del materiale bibliografico posto a fondamento della presente ricerca e rinvenuto presso i quindici Compartimenti della Polizia Ferroviaria presenti in Italia, nonché tra gli scaffali di altre storiche biblioteche di cui si fregia la nostra capitale in particolare, Biblioteca Centrale del Ministero dell'Interno, Biblioteca del Senato della Repubblica, Biblioteca della Camera dei Deputati, Biblioteca Nazionale, Biblioteca Militare Centrale, Biblioteca Centrale Giuridica, Biblioteca di Storia Moderna e Contemporanea, Biblioteca della Fondazione Ferrovie dello Stato nonché di altre città italiane quali Bologna (Biblioteca Archiginnasio), Firenze (Biblioteca Nazionale) e Cagliari (Biblioteca Universitaria).

Sfogliando preziosi volumi e raccolte, è stato possibile recuperare numerose inedite e sconosciute circolari, nonché altri provvedimenti mai analizzati nella loro essenza, riguardanti l'evolversi dell'organizzazione e dell'attività della Polizia Ferroviaria, ma soprattutto il suo modo di inserirsi nei contesti sociali, politici ed economici delle diverse epoche storiche che sono state oggetto di studio.

Le diverse "epoche" della storia della più antica specialità della Polizia di Stato si sono rivelate caratterizzate da una "straordinaria quotidianità", derivante proprio dal costante rapporto di vicinanza a uomini, donne, anziani e con il territorio di competenza. L'esserci sempre è un'attitudine antica per il personale della Polizia Ferroviaria che hanno affinato intuito e sensibilità mettendoli a disposizione della sicurezza dei cittadini.

La ricerca, in particolare, si è incentrata sui primi quaranta anni di esistenza della Specialità, la cui nascita è ormai pressoché unanimemente fissata al 1907, anno in cui è stata emanata a firma del Ministro dell'Interno Giovanni Giolitti la circolare 24 giugno 1907, n. 9066, istitutiva dei primi nove Commissariati Compartimentali di Pubblica Sicurezza presso le Direzioni Compartimentali delle ferrovie dello Stato. L'analisi di tale

fondamentale momento storico, tuttavia, non poteva non essere preceduto da un attento studio delle sue origini, che vanno collocate nell'affermarsi dei trasporti ferroviari in Italia nella seconda metà dell'Ottocento, con conseguente sempre maggiore necessità di tutela in ambito ferroviario, e contestualmente nel fallimento dei primi regolamenti che avevano tentato di disciplinare in maniera organica il servizio di prevenzione e repressione in ambito ferroviario ma che presentavano carenze di coordinamento e di personale.

I Commissariati Compartimentali di Pubblica Sicurezza, tuttavia, non rappresentarono subito la soluzione del problema correlato alla tutela della sicurezza nelle stazioni, lungo le strade ferrate e nei convogli ferroviari, a causa delle consuete sovrapposizioni e confusione nel servizio eseguito negli impianti ferroviari, lungo le linee ferrate, a bordo dei treni, tra gli organi di P.S. preposti alla vigilanza in ambito ferroviario, ma anche per l'assoluta non conoscenza degli ambienti ferroviari nello svolgimento delle attività investigative da parte di agenti e carabinieri impreparati e inadeguati. Con la Prima Guerra Mondiale il servizio di polizia ferroviaria fu messo a dura prova infatti era la prima grande sfida organizzativa delle Ferrovie dello Stato, in quanto gli organi di Pubblica Sicurezza lasciarono la tutela delle ferrovie alle Autorità Militari che gestivano il servizio di vigilanza sia nel territorio delle operazioni che nei territori delle retrovie. Al riguardo, è doveroso rappresentare che è stato di notevole interesse reperire le istruzioni per il servizio di Polizia ferroviaria in guerra, nel quale il contributo dei Commissariati Compartimentali di P.S., anche se subordinato all'esercito, fu di rilevante importanza per garantire il regolare ingresso e transito negli impianti ferroviari sia dei civili che dei militari e di organi di tutela del materiale rotabile. Sicuramente il periodo bellico creò un momento di stop al progetto di riforma del servizio di Polizia Ferroviaria, che era tanto acclamata sia dagli addetti ai lavori come i Commissari Compartimentali sia dalle ferrovie dello Stato. Per far ciò si dovette attendere che il Ministero dell'Interno, preso atto delle problematiche che affliggevano la Polizia Ferroviaria, ma soprattutto sollecitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che con l'aumento esponenziale dei furti ai viaggiatori e alle merci era costantemente costretto a rimborsare le vittime, creando così un buco finanziario nelle casse dello Stato, decise nel 1920 con il Decreto Ministeriale del 30 marzo n. 1211 che fosse introdotta una disciplina più organica e più confacente alla materia. I punti di forza del provvedimento furono il coordinamento degli uffici di P.S. e dell'arma dei Carabinieri Reali e dei guardiani ferroviari operanti in ambito ferroviario che svolgevano il servizio alle dirette dipendenze dei Commissariati Compartimentali di P.S. ed il contributo attivo dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato che mise tra l'altro a disposizione gratuitamente gli immobili per gli uffici dei Commissariati Compartimentali di P.S. nel

servizio di Polizia ferroviaria. Sicuramente nelle norme a firma del Ministro dell'Interno Nitti l'aspetto che dava più risalto alla specificità del corpo fu il diniego assoluto per i prefetti di distogliere dalle loro ordinarie mansioni i funzionari e agenti dei Commissariati Compartimentali di P.S presso le stazioni. Il reperimento di documentazione per il predetto periodo si è mostrato alquanto difficile e complicato, infatti durante le ricerche nei vari archivi compartimentali Polfer si è constatato che il carteggio recuperato non era mai stato precedentemente esplorato in quanto in molti casi conservato in locali secondari e rinvenuto in scrittura originale e di difficile comprensione a causa del deterioramento dovuto al tempo. Nonostante ciò, ho svolto un lavoro di assemblaggio e successivo riordinamento dei suddetti atti, per poi effettuare la comparazione del materiale con le circolari emesse dal Ministero dell'Interno nel periodo tra il 1918-22. Da siffatta operazione è emerso che per la Polizia ferroviaria il 1920 ha rappresentato il crocevia storico in cui è stata curata in tutti i suoi aspetti l'essenza specialistica del corpo, a cui l'Autorità governativa diede con convinzione le chiavi del servizio di Polizia Ferroviaria con la legittimazione legislativa che in passato era stata l'aspetto mancato per garantire la sua autorevolezza nell'opinione pubblica e nel sistema ferroviario nazionale.

I primi buoni risultati di tale intervento normativo, che aveva consentito di ovviare anche alle conseguenze negative della Grande Guerra sia sotto il profilo del servizio di polizia ferroviaria sia in ordine all'avvenuta distruzione degli impianti, tuttavia, ebbero però vita breve; a partire dal 1923, infatti, con il Regio Decreto dell'1 febbraio 1923, ai Commissariati Compartimentali di P.S. venne affiancata la Milizia Ferroviaria, che di fatto in breve tempo prese il sopravvento nella gestione del servizio di vigilanza in ambito ferroviario. In questo periodo il Governo diede un input alla formazione e alla specializzazione del personale Polfer, con l'attivazione di corsi presso le Scuole della P. S. di Caserta e Nettuno, con l'obiettivo di formare tutti gli agenti di P.S. operanti negli impianti nazionali. Rappresentare il ruolo che la milizia ferroviaria ebbe nella storia della polizia ferroviaria in poche pagine è alquanto difficile e pretenzioso ma certamente diede l'inizio all'apertura del servizio ferroviario all'assistenzialismo sociale con servizi di scorta per le comitive in viaggio per i pellegrinaggi o per le colonie, ma è necessario indicare anche l'attività politica di controllo e di indagine del movimento dei ferrovieri. Fu grazie al fascismo che, oltre alla realizzazione di numerose stazioni ferroviarie e rotabili, furono costruite caserme, teatri, impianti sportivi per il personale delle quattordici legioni della Milizia ferroviaria. Anche l'attività ricreativa del personale ebbe un ruolo prioritario per Mussolini, infatti l'istituzione delle bande musicali e dei gruppi sportivi dove poter svolgere attività sportive fu gradita. La conduzione della ricerca riguardante il ventennio

fascista ha interessato l'osservazione dei testi già esistenti in materia e il reperimento di circolari istitutive e di funzionamento della milizia, per poi approfondire la ricerca con l'analisi dei dati statistici. La predetta ricerca è stata sicuramente affascinante perché ha fornito allo scrivente un quadro più esaustivo del profilo tecnico e politico ma anche, come già detto, sociale della milizia ferroviaria, che ha lasciato alla storia un segnale indelebile dell'alta professionalità e specializzazione dei militi che, nonostante la sovrapposizione con gli organi di P.S., davano un fattivo contributo al servizio di polizia ferroviaria. Dopo la caduta del Fascismo e la fine della Seconda Guerra Mondiale si ebbe una fase di assestamento dovuta alla situazione disastrosa delle ferrovie con la distruzione di circa 7000 km di binari, contestualmente il Ministero delle Comunicazioni fu soppresso per dar vita al Ministero dei Trasporti, mentre il Ministero dell'Interno stava subendo un processo di epurazione e riorganizzazione sia del personale che degli uffici, che coinvolgeva anche il servizio di polizia ferroviaria. A tal proposito, per salvaguardare gli impianti ferroviari ancora integri nelle regioni dove la distruzione bellica era stata limitata (come la Sicilia), in attesa dell'intervento del legislatore, furono istituiti per garantire la sicurezza e l'ordine pubblico in ambito ferroviario delle formazioni provvisorie di Polizia ferroviaria, come il Corpo speciale di Polizia Ferroviaria per la Sicilia del gennaio 1944 che, con un sistema articolato in sede centrale a Palermo e uffici periferici Provinciali di Catania, Siracusa e Messina, riuscì a coprire l'intera linea ferroviaria nell'isola vigilando unitamente ai soldati alleati e all'arma dei Carabinieri. Successivamente vennero formati i medesimi uffici nell'Italia settentrionale e nel 1945 venne istituita la Divisione Speciale di Polizia Ferroviaria, organi che tuttavia ebbero tutti vita breve e ben presto vennero soppressi. Si dovette attendere la riorganizzazione avvenuta con il Decreto Legislativo del 10 luglio 1947, n. 287 perché la Polizia Ferroviaria, quale Corpo speciale alle dipendenze del Ministero dell'Interno, potesse riacquistare la sua meritata dignità. Un progetto ambizioso ma di difficile attuazione a causa della mancanza di caserme ed uffici disponibili per la realizzazione dell'ampliamento del Corpo.

Quello che segue è, dunque, uno studio temporalmente limitato della storia della Polizia Ferroviaria in Italia ma, nello stesso tempo, proprio per questo motivo, capace di fornire un quadro completo delle caratteristiche della Specialità in tale periodo.

Di particolare interesse, poi, risulteranno le tavole di documenti in copia dell'originale inseriti alla fine della trattazione, che di certo consentiranno ancor più di respirare l'atmosfera di un tempo lontano ma dal fascino storico sempre immutato.

L'identico fascino che indubbiamente trasmette la "ruota alata", il simbolo che contraddistingue la Polizia Ferroviaria e che si identifica con il distintivo a forma di scudo



gotico applicato sulla manica sinistra delle uniformi, con sfondo color cremisi, bordatura ricamata color oro e con al centro una ruota alata poggiata su un binario, delimitata dalla scritta Polizia Ferroviaria. La ruota sui binari rappresenta la ferrovia mentre le ali sottolineano la rapidità di intervento. Nell'immagine così composta si percepisce anche un rimando alla mitologia classica ed in particolare ai calzari alati di Mercurio, viaggiatore e messaggero degli dei. Le ali caratterizzavano anche il dio egizio del cuore Thot, aiutante di Osiride, e ricorrono anche nella iconografia biblica come elemento di protezione, tipico per esempio degli angeli.

Il simbolo della "ruota alata" è stato largamente utilizzato nel mondo ferroviario sin dalla fine del 1800 e, in effetti, in gran parte dei Paesi europei ricorre in sculture poste sopra edifici ferroviari, nei fregi di uniformi, locomotive e vetture.

## CAPITOLO I

### LE FERROVIE ITALIANE DALLE ORIGINI ALLA NAZIONALIZZAZIONE

#### 1.1. La costruzione della prima “*strada ferrata*” ed i successivi sviluppi in ambito nazionale

Un doveroso cenno all'evoluzione storica delle ferrovie nel territorio nazionale italiano è necessario per comprendere i motivi che hanno indotto il Ministero dell'Interno all'istituzione nel giugno del 1907 dei nove Commissariati Compartimentali di Pubblica Sicurezza presso le otto Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato e presso la Direzione dei servizi traffico e movimento di Ancona.

L'affermarsi e il diffondersi delle ferrovie fu una logica conseguenza dell'evoluzione subita dalla strada ferrata e dalla trazione meccanica. Già alla fine del sec. XVII, infatti, era diffuso nelle miniere di carbone inglesi l'impiego di rotaie di legno per facilitare lo scorrimento dei vagoncini; successivamente si passò alle prime semplici sbarre di ferro assicurate al terreno, poi alle rotaie incassate a “U” e alle rotaie sopraelevate. Ciò favorì la diffusione di *strade ferrate* che servivano a convogliare il minerale delle miniere ai centri di raccolta. La praticità di tali vie portò nel 1803 a realizzare una strada pubblica con rotaie in ferro (la “*SurveyIronRailway*” tra Wandsworth e Croydon, in Gran Bretagna) sulla quale poteva circolare ogni sorta di veicolo. La potenza dei mezzi di trazione impiegati, i cavalli, era però molto bassa, per cui venne studiata la possibilità di utilizzare la macchina a vapore ideata da J. Watt.

I primi esperimenti su macchine a vapore condotti da Watt e W. Murdock in Gran Bretagna, da N. G. Cugnot in Francia, O. Evans negli U.S.A. ebbero scarso successo in quanto esse, costruite praticamente da una caldaia montata su quattro ruote di cui una sola motrice, slittavano per il basso peso sulle rotaie. Maggior successo ottenne l'inglese R. Trevithick che nel 1804 realizzò una locomotiva (*Tram-Waggon*) abbastanza pesante per trainare un carico di oltre 10 t. a circa 8 km/h. Per ovviare all'inconveniente dello slittamento delle ruote vennero proposte varie soluzioni (sistemi ad arpionismo, a cremagliera, ideati da J. Blenkinsop, ecc.) che, però, riducevano la velocità.

La soluzione fu data da G. Stephenson, che tra il 1814 e il 1827 costruì diverse locomotive a due e tre assi accoppiati, il che, rendendo tutte le ruote motrici, permetteva di sfruttare a pieno il peso del mezzo e, di conseguenza, di non far slittare le ruote.

Nel 1825, G. Stephenson, su commissione dell'industriale E. Pease, inaugurò la prima ferrovia a vapore, la Stockton-Darlington di 43 km, con un convoglio costituito da 33 carri

e una carrozza viaggiatori trainato da una motrice (la *Locomotion*) a due assi accoppiati, del peso complessivo di oltre 10 t. La velocità media fu di circa 20 km/h.

Nel 1829 G. Stephenson realizzò con il figlio Robert una locomotiva rimasta celebre, la *Rocket*, a due assi, munita di caldaia tubolare, tiraggio forzato e ruote con bordino.

Nel 1830 la *Rocket* inaugurò la nuova linea ferroviaria pubblica, la Liverpool-Manchester, di 48 km, trainando un carico di 13 t. alla media di 21 km./h., toccando punte di 47 km./h..

Il processo di costruzione delle linee ferroviarie si sviluppò molto di più all'estero che in Italia, i governi stranieri investirono notevoli capitali nel comparto ferroviario, con l'ausilio spesso dei più importanti esperti nel settore e con i finanziatori esterni.

Negli USA le prime ferrovie si irradiavano dai porti atlantici verso l'interno. Durante la guerra civile fu iniziata la prima linea transcontinentale, il cui collegamento avvenne nel 1869 a Promontory, nell'Utah. In Russia le maggiori realizzazioni riguardarono la Transcaucasica, che collegò il Mar Caspio al Mar Nero (1880-90), e la Transiberiana Mosca-Vladivostok (1891-1917), con un percorso di oltre 10.000 km.

In Francia, dove già dal 1821 era in funzione una strada ferrata a cavalli (la Saint-Étienne-Andrézieux), fu realizzata nel 1830 una linea ferroviaria pubblica (la Saint-Étienne-Lione) sulla quale venne impiegata una locomotiva ideata da M. Seguin, concettualmente analoga a quella di Stephenson.

Tali successi, nonostante l'opposizione dei trasportatori tradizionali, confermarono le notevoli possibilità della ferrovia quale mezzo di trasporto sia di merci sia di persone; da qui lo sviluppo delle ferrovie fu rapido e intenso, non solo in Gran Bretagna e in Francia. Già nel 1850, infatti, la rete ferroviaria mondiale avrebbe toccato i 38 mila e nel 1870 era più che quintuplicata (circa 210 mila km), con uno sviluppo delle linee soprattutto negli U.S.A., Canada e India e nei maggiori Paesi europei.

L'avvento delle ferrovie in Italia generò nei primi anni diverse resistenze e perplessità nei confronti del cosiddetto "mostro di ferro", in quanto, secondo i detrattori, esso sconvolse i paesaggi ed impegnò eccessivamente i governi preunitari da un punto di vista economico con l'acquisto di carbone fossile all'estero in assenza di giacimenti. Il nuovo mezzo di circolazione creò nell'opinione pubblica del tempo diffidenza e preoccupazione dettata soprattutto dalle conseguenze sia sulla salute delle cittadinanze sia sulla morfologia dei territori; per esempio, la fuoriuscita di fumi dalle locomotive causava gravi problemi alle vie respiratorie o il transito dei pesanti convogli ferroviari danneggiava gli immobili ubicati nelle adiacenze della linea ferrata<sup>1</sup>. Anche lo Stato Pontificio fu contrario alla

---

<sup>1</sup>M.G.Imbrò e G.Mazzolen. *Partire e un po' morire. Per una etno-storia del treno in Italia*, Bulzoni, Roma, 1979, p.7.

realizzazione di opere ferroviarie, tanto che Papa Gregorio XVI fu uno dei maggiori oppositori al treno, enfatizzando l'utilità dei vecchi metodi di circolazione come le diligenze e i vetturini.

L'avversione al treno nei primi trent'anni dell'800 in Italia assunse carattere generale nelle campagne dove gli interessi dei contadini e dei proprietari si scontrarono con quelle delle società ferroviarie, i contadini si videro togliere campi e pascoli dalle sempre più crescenti costruzioni ferroviarie, i proprietari terrieri cercarono a loro volta di ottenere maggiori indennità di espropriazione dei terreni<sup>2</sup>.

Il dibattito fu intenso e acceso ma alla fine prevalse l'orientamento di donare ai territori un mezzo di trasporto che potesse collegare vari luoghi della penisola nel più breve tempo possibile e che avrebbe introdotto l'Italia nei nuovi mercati e dato una spinta notevole al progresso. Alla fine degli anni 30 quasi tutti i governi del territorio italiano accelerarono le procedure per la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie al fine di accontentare la continua e incessante richiesta delle popolazioni. I primi progetti vennero finanziati da capitali stranieri soprattutto francesi, inglesi, austriaci e la loro esecuzione fu condotta dai più importanti tecnici del settore. Le motivazioni che indussero i governi preunitari a richiedere ausilio finanziario straniero fu l'assenza assoluta di un mercato finanziario ben strutturato, mancante anche dei cosiddetti intermediari<sup>3</sup>.

Fu il Regno delle due Sicilie a concedere la costruzione della prima strada ferroviaria, in quanto nella corte borbonica era cresciuto il desiderio di sostenere quegli imprenditori che volevano investire nel nuovo mezzo di trasporto. Secondo il governo borbonico tale operazione avrebbe portato ricchezza e contribuito a far uscire il Regno dall'arretratezza e dall'isolamento.

Naturalmente per dare inizio ai lavori della prima strada ferrata furono necessarie alcune combinazioni favorevoli come, per esempio, la disponibilità del re Ferdinando II e i capitali francesi alla ricerca di vantaggiosi impieghi, nell'ignoranza del fatto che le ferrovie in zone poco sviluppate non erano in grado di fornire agli azionisti i cospicui dividendi attesi.

Nel gennaio del 1836 l'ingegnere Armand Bayard de la Vingtrie chiese al re del Regno delle due Sicilie il permesso per elaborare una linea ferroviaria da Napoli a Nocera e Salerno, nonché una strada transappenninica per raggiungere il porto di Manfredonia nelle Puglie. Dopo circa sei mesi Bayard ottenne la concessione per costruire la ferrovia da

---

<sup>2</sup> S. Maggi. *Le ferrovie*, Bologna, il Mulino, 2003, p. 22.

<sup>3</sup> D. Felesini. *Ferrovie e finanza un binomio straordinario, in la rivoluzione dei trasporti in Italia, nel XIX secolo*, a cura di G. Sabatini, l'Aquila, Amministrazione Provinciale, 1996, p. 167.

Napoli a Nocera, con un ramo per Castellammare, e la facoltà di prolungarla per Salerno e Avellino interamente a sue spese, con il diritto di sfruttamento economico per 99 anni. Lo Stato Borbonico certificò solamente che la strada ferrata era un'opera di pubblica utilità, *condicio sine qua non* per poter procedere agli espropri dei terreni. Fu concesso, inoltre, a Bayard di importare in esenzione dal dazio doganale i materiali e le macchine utilizzate nei lavori e tra questi vi erano anche le locomotive costruite in Inghilterra, che vennero denominate *Bayard e Vesuvio*<sup>4</sup>. L'inaugurazione della prima tratta ferroviaria da Napoli-Granatello di Portici, lunga poco più 7 km, avvenne il 3 Ottobre 1839 ed essa segnò l'ingresso del nostro Paese nell'era ferroviaria<sup>5</sup>.

Visto l'enorme successo dell'opera e il grande consenso popolare, re Ferdinando ordinò di realizzare a spese del governo nuove linee ferroviarie e così ben presto seguì la costruzione della linea per Nocera e Castellammare, di quella per Caserta, inaugurata nel 1843 e prolungata l'anno successivo a Capua, e della diramazione Cancellone-Nola. La lunghezza totale delle ferrovie napoletane, il 3 giugno 1846, raggiunse 94 km. Successivamente, ossia nel 1855, il Regno delle Due Sicilie varò un piano di vaste proporzioni di cui riuscì a realizzare solamente le tratte Nola-Sarno e Nocera-Vietri di 28 km.

Queste iniziative rientravano nelle politiche di antico regime con le quali i sovrani tentavano di dare lustro al trono con gesti plateali, spesso molto costosi, ma occorre anche aggiungere che i Borboni dispiegarono un'intensa attività per richiamare a Napoli e nel Regno capitali, imprenditori, tecnici, mastri e manodopera specializzata al fine di incrementare e innovare le industrie locali<sup>6</sup>.

In questo periodo i progetti ferroviari, come detto, interessarono prevalentemente il centro-nord della penisola, tanto che nel febbraio 1837 fu costituita la Società lombarda-veneta per la strada ferrata da Milano a Venezia, poi denominata *Ferdinanda* in onore dell'imperatore Ferdinando I d'Austria; in predetto territorio non si attuò la politica delle concessioni che poi sarebbe divenuto obbligatorio nell'ordinamento italiano ma fu riconosciuto da Ferdinando I il privilegio di costruire seguendo eventuali disposizioni impartite dall'autorità pubblica.

Tra i più importanti privilegi vi fu quello dato nel 1838 alla ditta Holzhammer di Bolzano per la realizzazione della seconda tratta ferroviaria italiana, la Milano-Monza di 13 Km, che fu inaugurata il 18 agosto 1840. Nel contempo fu progettata la costruzione della Milano-Verona-Venezia.

---

<sup>4</sup>S Maggi, op. cit., p. 24.

<sup>5</sup>E. Tedeschini Lalli. *Le Ferrovie dello Stato ed il loro Ordinamento*, Scientia, Roma, 1946, pp. 17-18.

<sup>6</sup>P. Bevilacqua. *Breve Storia dell'Italia meridionale dall'800 ad oggi*, Roma, Donzelli Editore, 1997, p. 27.

Allo scoppio della I guerra d'Indipendenza, nel 1848, erano in esercizio sia la Milano-Treviglio che la Vicenza-Padova-Mestre per un'estensione di 100 km.

Il Lombardo-Veneto portò a compimento la Milano-Venezia nel 1857, che fu prolungata fino a Trieste, già congiunta con la linea per Vienna, nel 1860.

Lo sviluppo della rete ferroviaria si ebbe anche nel Granducato di Toscana, che nel marzo 1844 inaugurò la Livorno-Pisa, primo tronco della linea Leopolda per Empoli e Firenze Porta al Prato, che fu completata il 10 giugno 1848. Il sovrano Leopoldo II attuò una politica liberista che sosteneva numerosi finanziatori toscani e stranieri interessati ad investire capitali nel Granducato permettendo l'importazione di tutti i macchinari indispensabili per la costruzione delle ferrovie in esenzione dai dazi doganali. Ciò ebbe il rovescio della medaglia con il fiorire di speculazioni che portarono varie compagnie ferroviarie al fallimento. Il sovrano per la realizzazione delle linee ferroviarie si avvale della collaborazione dei migliori tecnici nel settore ferroviario, tra i quali Robert Stephenson, figlio del celebre inventore della locomotiva, e fu costituita la Società anonima per la strada ferrata *Leopolda* che si occupò di acquisire i capitali necessari per la costruzione dell'opera. Con le linee Pisa-Lucca, Firenze-Prato e Lucca-Pescia la rete toscana, alla fine del 1849, superò i 215km. Il Granduca Leopoldo dovette ridimensionare la sua visione liberista garantendo dal 1847 un rendimento minimo alle azioni di alcune compagnie che non riuscivano a completare i lavori iniziati<sup>7</sup>.

Il Granducato terminò nel 1851 la linea che congiungeva Firenze con Prato e Pistoia (denominata Maria Antonia). Il sistema ferroviario fu completato dalle linee Empoli-Siena, aperta nel 1849, proseguita poi fino a Sinalunga in direzione di Chiusi, e Pescia-Pistoia completata nel 1859.

Alla fine del 1860 la Toscana aveva 330 chilometri di linee. Nel corso del 1859 venne portato a termine il collegamento tra le reti piemontese e lombarda, mentre venne costruita la strada ferrata parallela alla via Emilia da Piacenza a Bologna.

Nel gennaio successivo venne collegata la rete emiliana con quella piemontese (Ponte Taro - Piacenza, con poco più di 5 km).

Il Regno di Sardegna fu l'ultimo stato italiano a dotarsi di strade ferrate, seguito soltanto dallo Stato Pontificio, grazie alla lungimiranza di Cavour e del suo ministro dei Lavori Pubblici, l'ingegnere Pietro Peleocapa e di Carlo Ilarione Petitti. Il Piemonte, fin dall'inizio, cominciò a costruire una vera e propria rete ferroviaria che sfruttò interventi in parte statali e in parte privati, sotto il controllo attento dei tecnici ministeriali. Alla fine

---

<sup>7</sup> A Giuntini. *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861*, Napoli, Esi, 1991, pp. 125-135.

degli anni 50 il territorio piemontese aveva il maggiore chilometraggio ferroviario della penisola e la politica piemontese, con un'efficiente azienda ferroviaria statale coadiuvata da alcune società concessionarie, funzionò meglio di altri, per esempio meglio del Granducato di Toscana dove il sovrano fu impegnato nella realizzazione di una serie di ferrovie già iniziate che dovette concludere, arrivando ad un certo punto a frenare nuove imprese. Con gli anni 40 si ebbe un nuovo scenario, in quanto era finito il periodo degli arrivi finanziari dall'estero, privi di invito ma guidati dall'idea principale che il successo delle ferrovie britanniche potesse svilupparsi ovunque, ed ormai le imprese ferroviarie non erano più nelle condizioni di fornire un adeguato rendimento alle azioni, soprattutto nel periodo di costruzione, cioè quando all'eccessiva erogazione di capitali non corrispondeva alcun introito immediato. Le compagnie private, pertanto, cominciarono a chiedere ai governi l'elargizione di capitali per gestire un servizio nuovo, di cui non erano ancora certi gli sviluppi. Lo sviluppo delle ferrovie coincise con l'espansione economica del Paese dal 1846 al 1873, periodo nel quale confluirono ingenti quantità di capitali stranieri ma che al contempo vide un forte indebitamento statale nel settore ferroviario, che ebbe inizio negli stati preunitari e continuò con maggiori proporzioni nel nuovo Stato nazionale. La cosiddetta *railway mania*, cioè la mania di costruzioni ferroviarie, continuò negli anni 50 ma con il costante aiuto dello Stato. Arteria principale del sistema era la Torino-Alessandria-Genova la cui prima tratta, Torino-Moncalieri, fu aperta il 24 settembre 1848. Già nel 1855 il Piemonte superava, con i suoi 460 chilometri di linea, tutti gli Stati italiani, raggiungendo, alla fine del 1860, gli 860 km.

Lo Stato Pontificio, come detto, fu l'ultimo a dotarsi di un sistema di trasporto ferroviario e questa condizione fu dovuta, come si è detto precedentemente, all'assoluta contrarietà del papa Gregorio XVI alle opere ferroviarie. Soltanto con l'avvento nel 1846 di papa Pio IX si ebbe l'apertura alle molteplici richieste di autorizzazione agli studi tecnici per progetti di strade ferrate sia da parte delle delegazioni emiliano-romagnole e delle province umbro-marchigiane che di interessi esterni. La politica di Pio IX fu diversa da quella del suo predecessore: egli infatti nominò una commissione consultiva delle strade ferrate che verificasse le istanze di costruzione. Nel novembre del 49 fu concessa alla Società Pio Latina la realizzazione della ferrovia Roma-Frascati che fu inaugurata il 7 luglio 1856e, tre anni più tardi, la linea Roma-Civitavecchia. I francesi erano interessati a questa tratta ferroviaria per i rifornimenti al loro corpo di spedizione militare, che assicurava la sopravvivenza dello Stato Pontificio. Alla medesima società venne inoltre affidata la costruzione della ferrovia transappenninica da Roma ad Ancona e Bologna. Negli anni

50lo stato Pontificio fu molto attivo nel comparto ferroviario sebbene i risultati restarono modesti.

Le ferrovie si presentarono, alla loro nascita, come campo ideale di attività delle società per azioni, allora ai loro esordi, ed oggetto privilegiato di speculazioni sui titoli emessi per finanziarle. I Governi italiani guardarono ad esse con diffidenza per la novità dei problemi d'ogni genere che suscitavano<sup>8</sup>.

La ricerca di pronti guadagni spinse i promotori a ricalcare con le nuove linee i grandi e già frequentati itinerari stradali e ad unire fra loro, nella pianura padana e nella parte settentrionale della Toscana, le vecchie città, distanti fra loro qualche decina di chilometri. Tuttavia, all'epoca, la nascente rete ferroviaria, costruita senza un orientamento unitario, era evidentemente insufficiente.

Con il treno cambiò il modo di concepire la mobilità che divenne un settore sottoposto a rigida regolamentazione, in quanto furono dettate precise indicazioni per disciplinare la circolazione dei convogli sulle linee ferroviarie contrariamente alla libertà che vigeva nelle strade ordinarie. La velocità dei treni ritenuta eccessiva all'epoca subì delle rigide prescrizioni da rispettare al fine di rendere più sicura la viabilità ferroviaria. Il movimento ferroviario risultò alquanto complesso e bisognoso di numeroso personale per la regolare funzionalità dell'esercizio ferroviario. Tra i profili più importanti vi era senz'altro quello dell'Ingegnere Ispettore che sorvegliava il personale della manutenzione, nonché aveva il compito di progettare e dirigere i lavori di riparazione. Sotto l'ingegnere si trovavano i capi sorveglianti, i quali dovevano vigilare sul servizio dei cantonieri addetti ai binari, dei guardabarriere preposti ai passaggi a livello e delle cosiddette guardie di *eccentrici o baratti* che si occupavano di girare gli scambi. I cantonieri erano posizionati lungo linea a una distanza tale da potersi vedere l'uno con l'altro, in modo da essere in grado, non solo di sorvegliare le rotaie, ma anche di trasmettersi i segnali relativi alla circolazione dei treni. Un ingegnere meccanico dirigeva poi il servizio dei macchinisti, che guidavano le locomotive avendo ciascuno ai propri ordini un fuochista ma che dovevano anche assistere alla riparazione delle macchine in officina. I capistazione erano responsabili del servizio nella loro stazione e della sicurezza dei rotabili che ispezionavano prima della partenza. La velocità della locomotiva, nei primi anni era di 25-30 Km/h per poi salire ai 50-60 Km/h negli anni 50 e raggiungere 100 Km/h nell'ultimo decennio dell'800. Altri regolamenti furono emessi per disciplinare la partenza e l'arrivo dei convogli, ad esempio fu introdotto

---

<sup>8</sup>A. Berardello, *Un'impresa ferroviaria nel Lombardo-Veneto: La societàferdinanda da Milano a Venezia*, in "Rivista storica italiana", I, 1973, pp. 144-145..



un orario dei rotabili da seguire e controllare a ogni fermata, in sostituzione degli orari indicativi dei vecchi mezzi di trasporto. Un altro importante contributo che diede il sorgere del nuovo mezzo di trasporto al nostro Paese fu durante i moti del 1849, in quanto durante le guerre di indipendenza le autorità militari poterono utilizzare il treno per gli spostamenti dei soldati, posto che senza le ferrovie sarebbe stato impossibile muovere le truppe per posizionarle nei luoghi di loro interesse e quindi radunare le forze armate in breve tempo.

Al momento dell'Unità d'Italia, nel 1861, infatti, la rete ferroviaria si estendeva per 2.189 km di strade ferrate (alla stessa data in Germania esistevano 11.000 km, in Inghilterra 14.600 km, in Francia 4.000km), di cui 850 del Piemonte, 607 del Lombardo-Veneto, 323 del Granducato di Toscana, 132 dello Stato Pontificio, 128 del Regno delle due Sicilie, 99 del Ducato di Parma e 50 del Ducato di Modena, gestite da sette diverse società senza un disegno organico nazionale<sup>9</sup>.

Il nuovo Governo, con la proclamazione dell'Unità d'Italia, si trovò ad affrontare l'urgenza di mettere in comunicazione gli italiani, collegando le varie parti del territorio nazionale con una rete efficiente di trasporti ferroviari, i quali dovevano anche unire il territorio nazionale con gli Stati d'oltralpe al fine di attirare il commercio verso i porti della penisola, inoltre, si ripropose di dar vita ad un piano organico per lo sviluppo e per l'ordinamento delle ferrovie e, pertanto, diede un decisivo impulso alla realizzazione di un programma che mirava a colmare i ritardi accumulati nei decenni precedenti rispetto ai più progrediti Paesi europei e nordamericani. Si costruirono diverse linee per cui, cinque anni dopo, si passò ad una estensione della rete di 3.734 km. Gli stati preunitari avevano tenuto politiche ferroviarie molto diversificate e di conseguenza reti ferroviarie staccate l'una dall'altra, anche se negli anni 50 i governi avevano iniziato un processo di unificazione e di collegamento.

La strategia nella costruzione della rete ferroviaria, ben più che a una riduzione degli scompensi nei livelli di infrastrutturazione esistenti al momento dell'unità nelle diverse realtà regionali e interregionali, puntò invece, in modo prioritario, al completamento della rete interna del Nord e al collegamento di questa con l'estero e con i mercati dell'Oriente attraverso le grandi linee longitudinali della penisola.

Era un disegno perfettamente coerente con i principi di massima liberalizzazione degli scambi internazionali che ispirarono la politica doganale e commerciale della Destra e per alcuni anni anche della Sinistra. Era un disegno che poteva avere una giustificazione nel

---

<sup>9</sup>Ministero dei Lavori pubblici. Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, *Relazione intorno all'esercizio delle strade ferrate delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula dal 1885 al 1900*, parte I vol. I, Roma, tip. dell'Unione cooperativa, 1901, p.16.

quadro delle condizioni economiche e politiche internazionali, ma che di fatto si tradusse in termini assoluti nella crescita del divario in tema di infrastrutture tra Nord e Sud. Nella costruzione della rete ferroviaria si verificarono varie problematiche dovuti soprattutto dalla troppa celerità nella realizzazione delle opere, politica imposta dalle compagnie per unire nel più breve tempo possibile la nazione. Tale decisione valorizzò lo sviluppo delle linee ferroviarie a scapito della qualità delle stesse. A causa dei molteplici errori e mancanze nelle procedure di costruzione della rete, lo Stato fu costretto a correre ai ripari spesso con interventi finanziari.

Fra le linee ferroviarie attivate dal 1863 al 1864 vi fu il tronco ferroviario da Roma e Napoli per Velletri e il confine di Ceprano, il completamento della Bologna-Pistoia via Porretta, chiamata *Porrettana*, che attraversando l'Appennino collegava la rete padana a quella toscana.

Nel 1865 lo Stato italiano fu colpito da un ingente disavanzo economico e lo sforzo per la realizzazione di nuove strade ferrate fu enorme, tanto che il Governo dell'epoca ritenne che fosse giunto il momento di affidare le ferrovie all'industria privata.

Per far fronte a questo impegno, il 14 Maggio 1865 fu emanata la legge n. 2279 sul «Riordinamento ed ampliamento delle strade ferrate del Regno, con la cessione di quelle *governative* che fece confluire tutte le linee costruite e da costruire in quattro grandi compagnie varando<sup>10</sup>:

- la costituzione della *Società delle Strade Ferrate Romane* (SFR), derivante dalla fusione delle società concessionarie delle strade ferrate (cedute poi alla SFAI) presenti lungo il litorale ligure, in Toscana, Campania, Umbria, Abruzzo interno ed ex Stato Pontificio (convenzione stipulata il 22 giugno 1864);
- la cessione delle linee dello Stato alla «Società delle Strade Ferrate Lombarde e dell'Italia Centrale», che avrebbe assunto la denominazione *Società ferroviaria dell'Alta Italia* (SFAI);
- le modifiche alla concessione, approvata con legge 21 agosto 1862, di costruzioni e di esercizio alla *Società Italiana delle Ferrovie Meridionali*, con linee in Campania (tranne la Napoli-Ceprano), Molise, Abruzzo, Puglia, nonché la Bologna-Ancona-Bari-Otranto;
- la costituzione della *Società delle Calabro-Sicule* cui furono concesse la Taranto-Brindisi, la Taranto-Reggio, la Metaponto-Potenza-Eboli e le linee della Sicilia.

Con lo stesso provvedimento fu confermata la concessione alla «Compagnia Reale delle ferrovie *Sarde* le cui ferrovie, tuttavia, erano considerate a parte.

---

<sup>10</sup>*Evoluzione tecnica ed economica delle ferrovie nei cento anni dell'Unità d'Italia: 1861-1961*, Roma, CIFI, 1961, p. 30.

Rispetto a tale riordinamento, fu fondamentale la precedente legge n. 2248 del 20 Marzo 1865 per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia, nella parte che riguardava la normativa per la costruzione e l'esercizio, le servitù legali, le concessioni all'industria privata e la Polizia<sup>11</sup>.

Nel contesto di tali provvedimenti invece furono, molto trascurate le linee secondarie e ciò causò un acceso dibattito che coinvolse le province ed i comuni, che cercavano di inserirsi da protagonisti nella vita nazionale. Dopo un disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati nel 1866 da Stefano Jacini inerente lo sviluppo delle ferrovie secondarie, i piccoli centri cominciarono a richiedere insistentemente il collegamento ferroviario con le grandi città. L'orientamento era di costruire linee secondarie a scartamento ridotto, cioè con binario più stretto per il transito solo di convogli misti merci e viaggiatori, con la velocità massima di 25 Km/h, con circolazione solo nelle ore diurne, pomeridiane e serali e non notturne. I primi tentativi di costruzione di linee secondarie fallirono per mancanza di capitali e per lo scoppio della terza guerra d'indipendenza. Soltanto alla fine degli anni 70 fu predisposto un piano generale che aveva lo scopo di ampliare, non solo le strade secondarie, ma anche quelle principali al fine del completamento dell'intera rete ferroviaria nazionale con il potenziamento delle tratte ferroviarie regionali e locali per un complessivo di 6000 Km, con una spesa di 1.260 milioni di lire, da attribuire al bilancio del ministero dei Lavori Pubblici. Il piano fu approvato con la legge del 29 luglio 1879 n. 5002 con la quale le infrastrutture da realizzare furono divise in quattro gruppi e per le prime tre categorie maggiori le tratte ferroviarie erano indicate nella stessa legge: il primo gruppo comprendeva otto linee che erano finanziate esclusivamente dallo Stato; il secondo gruppo riguardava 19 linee che erano costruite dallo Stato con l'aiuto delle province e dei comuni, tenuti a pagare 20 rate annue 1/10 del costo; per la terza categoria le linee da costruire erano 36 e gli enti locali avrebbero contribuito nella realizzazione con 1/5 delle spese; per la quarta categoria, infine, il Governo era autorizzato a costruire altri 1350 Km di ferrovie secondarie che non erano rappresentate nella suddetta legge, dove le province e i comuni dovevano collaborare alle spese pagando i 4/10 del costo dell'opera. Successivamente il Governo ridusse il contributo alle spese di costruzione a 1/10 degli enti locali. Le linee secondarie, a causa del prevalere del fine sociale d'esercizio rispetto a quello economico per la scarsa importanza dei centri abitati che allacciava, accumularono forti passività, determinando, come vedremo, il fallimento del regime delle concessioni<sup>12</sup>. Mentre si svilupparono le ferrovie secondarie si affacciarono nel comparto ferroviarie le tramvie che

---

<sup>11</sup>F. Morelli. *La politica ferroviaria italiana passata, presente e futura*, Roma, tip. Unione, 1914, pp. 24-26.

<sup>12</sup> Ivi, pp. 28-29.

si differenziavano per i binari posizionati sulle strade ordinarie, quindi senza sede propria, realizzate inizialmente con trazione a cavalli, dopo trasformata in meccanica. Soltanto con una Legge del 1896 venne sanata la confusa situazione delle tramvie che si estesero soprattutto nei primi anni del 900 soprattutto intorno ai centri maggiori. Il tram rappresentò una novità che si sviluppò nel periodo tra l'800 e il 900, entrando ancor di più dei convogli ferroviari nell'opinione pubblica facendo parte delle abitudini dei cittadini, poiché veniva usato continuamente nelle grandi città.

Se in effetti i dati in termini percentuali indicano che il divario tra il centro-nord ed il Mezzogiorno si ridusse (nel decennio 1871-1880 il 45% delle spese in opere pubbliche e ferrovie fu effettuata nelle regioni meridionali e la rete ferroviaria del Sud salì dal 7,2% del totale nel 1861 al 33% nel 1886), in realtà i dati assoluti dicono che, mentre nel Mezzogiorno furono costruiti 3.838 km di ferrovie, nel Centro-Nord se ne costruirono 5.744 km.

Di conseguenza, mentre nel 1861 la rete ferroviaria del Centro-Nord era di 2.152 km più estesa di quella del Sud, nel 1886 essa lo era di 4.058 km<sup>13</sup>.

Non dissimile era la situazione delle strade nazionali che ebbero, nei primi decenni del Regno, legalmente e anche di fatto, una funzione ausiliaria delle ferrovie.

La cartina che ritrae la situazione delle vie di comunicazione relativa al 1868 consente di apprezzare l'impostazione della politica in questa materia.

In essa emerge l'assoluta preminenza della rete ferroviaria privata su quella statale pubblica. Occorre specificare che le strade delle isole esistevano quasi solo sulla carta: in Sicilia, ancora nel 1883, dei 944,7 km previsti nel 1862 era realizzato solo il 60%; in Sardegna, alla stessa data, il 57-58% dei 2.069 km indicati dalla legge.

Per di più il divario, almeno nel primo ventennio, tra Mezzogiorno e resto d'Italia, aumentò non solo in termini quantitativi, ma anche e soprattutto in termini qualitativi. Le costruzioni realizzate nel Nord andarono infatti a completare una serie di collegamenti regionali ed interregionali già parzialmente avviati e che comportavano una ricaduta economica notevole nei livelli di commercializzazione delle regioni settentrionali che non trovò adeguato corrispettivo in quelle meridionali.

Quella praticata nel Mezzogiorno fu infatti una politica che, dando priorità alle linee longitudinali, con poche eccezioni come la Reggio Calabria-Taranto e la Napoli-Foggia, favorì sicuramente le interrelazioni Nord-Sud, ma probabilmente non consentì una crescita tempestiva del livello di mercantizzazione e di specializzazione interna dell'area meridio-

---

<sup>13</sup> Calcoli effettuati sui dati forniti da Svimez, *Un secolo di statistiche*, 2001, Roma, p. 99.

nale che avrebbe potuto tradursi per le imprese manifatturiere locali nella realizzazione di più alti profitti, con una maggiore accumulazione di capitale e una difesa più efficace dei propri spazi di mercato.

Lo Stato italiano, per favorire sempre più lo sviluppo ferroviario ed industriale, non si limitò solamente ad intervenire come organo concedente, ma si occupò nel contempo di tutti i problemi riguardanti l'esercizio delle linee già in funzione e della costruzione di nuove tratte ferroviarie<sup>14</sup>.

La rete ferroviaria alla fine del 1876 raggiunse i 7.780 km. Fu un sensibile passo in avanti, ma rispetto a quella di altri Paesi europei la situazione era ancora molto arretrata. Alla stessa data, infatti, in Francia funzionavano 22.000 km, in Germania 28.000 km, in Inghilterra 30.000 km, dove la prevalenza dei collegamenti Nord-Sud negli obiettivi della politica delle costruzioni venne comunque rovesciata con la nuova ondata degli anni Ottanta, che diede forte impulso alle linee trasversali anche nel Centro-Sud.

Nel frattempo erano emersi gli inconvenienti dovuti a un comparto ferroviario troppo frazionato ed alle diverse convenzioni stipulate con società o addirittura con affaristi, che non davano alcuna garanzia reale di possedere i mezzi tecnici necessari per costruire una ferrovia e per gestirla. In molti casi gli imprenditori si erano assicurati i lavori senza che esistessero «progetti neppure di massima, ma solo con linee tracciate sulla carta geografica»<sup>15</sup>.

Ciò comportò varie problematiche per le società ferroviarie, le quali si assumevano compiti fuori dalla loro portata che causavano frequenti interruzioni nella costruzione delle linee ferroviarie già iniziate e lo Stato non riusciva a sopperire alle problematiche economiche e organizzative, pertanto fu necessaria una riorganizzazione generale, che risolvesse la crisi finanziaria in cui si trovavano le diverse compagnie ferroviarie. Il continuo dibattito politico sulla questione ferroviaria causò, nel marzo 1876, la caduta del governo con l'avvento alla guida del Paese della Sinistra storica che sostituì la Destra.

I Governi di Sinistra cercarono di risolvere nel più breve tempo possibile le controversie sulle ferrovie, infatti prima Depretis e poi Cairoli valutarono se le convenzioni stipulate corrispondevano agli interessi dello Stato e ricercarono le politiche migliori per le concessioni dell'esercizio ferroviario all'industria privata.

---

<sup>14</sup> Ivi, p. 117.

<sup>15</sup> R. De Cesare, *Roma e lo Stato del papa dal ritorno di Pio IX al XX settembre. 1850-1860*, Forzani editore, Roma, 1907, p. 195.

## 1.2. Il dibattito sulla privatizzazione delle linee ferroviarie

Con la crisi economico-finanziaria che colpì tutta l'Europa ed in particolare il nostro Paese, che nel 1866 dichiarò guerra all'Austria nella terza Guerra di Indipendenza, le Società concessionarie del servizio di trasporto ferroviario si trovarono ben presto in una situazione fallimentare e il Governo fu costretto, in un primo momento, ad assumere in prima persona la costruzione delle ferrovie e, successivamente, a riscattare quelle costruite dalle industrie private<sup>16</sup>.

Lo Stato, invece, attraverso una propria Direzione Generale del Ministero dei Lavori Pubblici, si riservò il controllo finanziario ed economico della gestione e quello tecnico dell'esercizio<sup>17</sup>.

Venivano così disattesi i risultati dell'inchiesta ed i pareri autorevoli dei più noti tecnici ed economisti stranieri, che in ogni Paese avevano avuto esiti favorevoli all'esercizio di Stato<sup>18</sup>. I provvedimenti statali non riuscirono a risollevare la difficile situazione economica che vessava l'intera rete e ne paralizzava lo sviluppo e l'adeguamento competitivo con le reti estere, provocando degli effetti negativi anche sul neonato turismo.

A ciò si aggiunga che le ferrovie non riuscirono a competere in campo nazionale con la concorrente navigazione costiera ed interna che, come detto, continuò a crescere anche perché garantiva sicurezza ed economicità, oltre ad una sufficiente celerità di spostamento<sup>19</sup>.

Era necessario un provvedimento da parte del Governo che, memore dell'esperienza del primo ventennio, doveva decidere se, per assicurare le esigenze del Paese, l'amministrazione dell'esercizio ferroviario dovesse operare in regime privato o pubblico.

I propositi per un definitivo esercizio statale furono del tutto accantonati.

Nel 1878 fu costituita una Commissione d'inchiesta, presieduta dal Senatore Brioschi, illustre matematico e uomo politico, composta da sei Senatori, sei Deputati e tre membri esterni, con l'incarico di esaminare accuratamente il problema dell'assetto istituzionale delle ferrovie<sup>20</sup>, l'inchiesta, nel corso della quale furono interrogati esperti ed autorità, diede risultati nettamente favorevoli all'esercizio governativo (67 a favore e 43 contrari).

Con il regime delle concessioni si ebbe un lungo ed acceso dibattito per migliorare l'assetto organico delle ferrovie che si concluse, vent'anni dopo, soltanto grazie all'abile intervento del Ministro dei Lavori Pubblici, Francesco Genala, del governo di Agostino

---

<sup>16</sup>F. Tajani. *Storia delle Ferrovie italiane*, Ed. Garzanti, Milano, 1939, pp. 57-59.

<sup>17</sup>G. Coletti. *Storia di una Riforma: l'Ente "Ferrovie dello Stato"*, Roma, Cafi, 1985, pp. 185 -190.

<sup>18</sup>*Ibidem*.

<sup>19</sup>A. Trevisan. *Il problema ferroviario italiano*, Pescara, Casa Ed. Abruzzese, 1909, pp. 107-111.

<sup>20</sup>*Le Ferrovie italiane*, in "Rivista di dottrina, giurisprudenza, legislazione ed amministrazione ferroviaria", 1905, pp. 58-64.

Depretis. Genala riuscì a far approvare a stretta misura - 226 voti favorevoli e 203 contrari - la Legge n. 3048 del 27 aprile 1884, «per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, e per la costruzione delle strade ferrate complementari»

Dall'1 luglio 1885 l'esercizio delle quattro linee ferroviarie presenti nel territorio della penisola fu assegnato, e rimaneva nel caso della rete Sarda, alle sotto indicate Società finanziate dai privati:

*Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde*, convenzione dell'1.5.1877 per la gestione della rete Sarda;

*Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali*, convenzione del 23.4.1884, per la gestione della Rete Adriatica alle quali vennero affidate le linee del versante adriatico e la Roma-Firenze nonché quelle del Veneto e di parte della Lombardia, denominate Rete Adriatica - R.A., per un totale di 4.131 chilometri;

*Società italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo*, convenzione del 23.4.1884, per la gestione della Rete Mediterranea alle quali furono assegnati 4.046 chilometri di linee distribuite in parte del Piemonte e della Liguria, la dorsale Tirrenica Genova-Roma-Napoli-Salerno-Taranto, nonché la linea Ionica Reggio Calabria-Taranto;

*Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia*, convenzione del 12.6.1884, per la gestione della Rete Sicula alla quale furono affidati i 597 chilometri nell'isola costituiti principalmente dalla Messina-Catania-Siracusa e dalla Catania-Caltanissetta-Palermo, alla cui direzione fu posto l'ingegnere Adolfo Billia, al quale successe l'ingegnere Riccardo Bianchi, che fu il primo Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato.

Lo Stato, invece, manteneva la proprietà della quasi totalità della rete e del materiale rotabile, inoltre si riservava il controllo economico e finanziario della gestione e il controllo tecnico del comparto ferroviario. Le Convenzioni rividero completamente il criterio di assegnazione delle linee, per la durata di 60 anni divisibili in tre periodi di 20 anni, alla fine dei quali i contraenti potevano richiedere di recedere dal contratto in qualsiasi momento, salvo preavviso di due anni. Per quanto riguardava il personale ferroviario, ricollocato presso le nuove Società, l'ordinamento sull'esercizio privato prevedeva alcune salvaguardie. Lo Stato si accollava l'onere di ripianare il deficit delle Casse Pensione e Soccorso, lasciandone però la gestione alle Concessionarie, alla Società invece era imposto l'obbligo di definire e presentare al Governo, per l'approvazione, l'organico del personale e contestualmente i ruoli, le mansioni e le modalità d'avanzamento nei ruoli stessi. Purtroppo il suddetto sistema ebbe risvolti fallimentari, dovuti al fatto che i guadagni che le Società concessionarie riuscivano ad ottenere per lo Stato in relazione ai prodotti del traffico risultarono nettamente inferiori agli oneri che lo

Stato doveva sostenere per la realizzazione e il mantenimento della rete ferroviarie, per l'acquisto di materiale ferroviario nonché la corresponsione alle Società medesime di compensi fissi per l'esercizio di ogni chilometro di lunghezza virtuale di linea. Sicuramente in questo scenario si ebbero miglioramenti sotto l'aspetto tecnico di fondamentali opere impiantistiche e strutturali, ma il materiale rotabile restava obsoleto, con i suoi frequenti guasti, che procuravano numerosi ritardi ai treni con continue proteste dell'opinione pubblica. Il disinteresse delle Società a migliorare l'esercizio ferroviario oltre le condizioni del loro maggiore utile ed a sanare il malcontento del personale, che reclamava la mancata applicabilità delle clausole a loro salvaguardia, causò un'ulteriore discussione politica che spinse l'esecutivo a valutare l'opportunità di cambiare ancora una volta l'assetto del comparto ferroviario. Le Convenzioni avevano come prima scadenza il 1905. Le Concessionarie negli ultimi anni del secolo, data la scadenza imminente della concessione, non vollero provvedere al miglioramento dei rotabili e cercarono in ogni modo di contenere le spese d'esercizio e di aumentare le entrate. Si cominciò così a prendere in considerazione, fin dagli ultimissimi anni del secolo, la possibilità di nazionalizzare le Società.

L'intervento statale non fu, neanche in questo ambito, esente da quella lentezza burocratica che lo ha accompagnato dal 1861 fino all'epoca attuale.

Le Convenzioni rappresentarono, senza dubbio, un punto di partenza per il riordinamento delle ferrovie, ma l'esperimento a regime privatistico, nonostante l'ottimo avvio, non dette i risultati sperati, lasciando allo Stato una eredità gravosa, in quanto i miglioramenti delle linee e dei rotabili dipendevano strettamente dall'aumento degli introiti, che cominciarono a crescere soltanto a fine secolo.

Nel 1898, infatti, il Governo, resosi conto dell'incapacità da parte delle Società di migliorare l'esercizio ferroviario, con R.D. n. 459 dell'11 Novembre 1898, costituì la *Reale Commissione Saporito*, dal nome del deputato incaricato di presiederla, composta da Senatori, Deputati e Funzionari dello Stato, con il mandato di esaminare i risultati ottenuti dalle Convenzioni e di indicare opportunamente i criteri da adottare alla scadenza del primo periodo ventennale indicato dalle convenzioni stesse.

La commissione lavorò per sei anni e nel 1904 presentò una relazione finale lunghissima e inconcludente<sup>21</sup>.

Era sorprendente la cecità e la totale indifferenza da parte della Commissione Saporito nei confronti dell'evoluzione economica europea e delle insistenti tesi a favore

---

<sup>21</sup>Ivi, pp. 80-82.



dell'amministrazione statale di illustri studiosi, tanto da proporre soltanto la modifica di alcuni punti delle Convenzioni.

Il sistema da dare alle ferrovie italiane rimaneva, quindi, una questione nazionale da risolvere ed alla quale le parti politiche, economiche e sociali del Paese erano fortemente interessate. La questione riguardava l'intera collettività che ne era coinvolta a causa dei disservizi causati sia all'organizzazione dell'esercizio da parte delle Amministrazioni ferroviarie sia alle incessanti proteste del personale ferroviario, tanto che il governo si inserì sempre di più nel sistema delle Concessionarie e decise di assumersi, con la legge 7.7.1902 n. 291, l'aumento degli stipendi e il miglioramento delle carriere dei ferrovieri fino alla scadenza delle convenzioni, nonostante fossero a tutti gli effetti dipendenti privati<sup>22</sup>, allo scopo di evitare ulteriori agitazioni dei ferrovieri e ulteriori disservizi e malcontento dell'opinione pubblica.

Le correnti politiche avevano diverse teorie sulle soluzioni, non accompagnate però da esaustive spiegazioni in quanto tutte indirizzate a favorire interessi di categoria o di partito. Soltanto il partito Radicale, il Sindacato dei Ferrovieri e l'isolato parlamentare socialista Filippo Turati, tutti sostenitori della nazionalizzazione del comparto ferroviario sebbene con diverse motivazioni, si dissociarono dal principio d'opportunità del sistema politico.

Il Partito Radicale era a favore della nazionalizzazione delle ferrovie ritenendole di fondamentale importanza per la nazione e la collettività, considerata questa sia come utente che come contribuente, essendo fautore della tesi che la gestione privata dell'esercizio aveva consentito alle Società concessionarie di lucrare riversando gli oneri di costruzione sullo Stato e quindi sul popolo. I radicali estremi invece proponevano la gestione cooperativa delle ferrovie da affidare ai ferrovieri stessi.

Le organizzazioni sindacali di settore sostenevano la soluzione della gestione dello Stato perché ritenuta l'unica in grado di dare stabilità e migliori condizioni contrattuali e di stipendio per tutte le categorie del personale ferroviario.

Il parlamentare socialista Turati immaginava nella gestione dello Stato, oltre che la soluzione migliore per i ferrovieri nel breve periodo, la possibilità di stipulare contratti collettivi di lavoro, di introdurre la partecipazione agli utili, di nominare un collegio arbitrale e di costituire un sindacato unico per i ferrovieri.

---

<sup>22</sup> Rispettivamente con la legge 25 febbraio 1900, n. 56, che autorizzava *maggiori spese per opere pubbliche* stanziando 28 milioni di lire per le casse patrimoniali delle reti mediterranea, Adriatica e Sicula; e con la legge 7 luglio 1902, n. 291, *riguardante il concorso dello Stato nella spesa occorrente per il nuovo ordinamento del personale delle strade ferrate delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicule per il periodo di tempo dal 1 gennaio 1902 al 30 giugno 1905*, che stanziava 10,5 milioni di lire.

Il personale direttivo delle imprese ferroviarie diede una lettura professionale rappresentando che le convenzioni erano già un esercizio di Stato, eseguito con personale e materiale privato e pertanto, per rispondere alle attese della nazione ed alle esigenze del periodo, era necessario che il nuovo sistema delle grandi reti, sia di Stato che privato, avesse capacità, competenza, attitudini e mezzi per dare la soluzione alle problematiche negli impianti e nei rotabili, i fallimenti del passato<sup>23</sup>.

Oramai la problematica ferroviaria era divenuta oggetto di interesse per l'intera opinione pubblica e così, dopo intensi dibattiti e accese discussioni, il primo ministro Giovanni Giolitti, che era un sostenitore della nazionalizzazione delle ferrovie, attuò un suo piano politico utilizzando i lavori delle commissioni parlamentari, gli accessi dibattiti sulle anomalie dell'esercizio e sulle fonti di finanziamento essenziali per la ripresa, che i privati non erano in grado di sostenere, nonché strumentalizzando le agitazioni del personale ferroviario. I ferrovieri rappresentavano la categoria sindacale principale nel Paese e Giolitti comprese che con la nazionalizzazione del comparto ferroviario era indispensabile far assumere loro la carica di pubblici dipendenti, che avrebbe provocato un miglioramento del rapporto di lavoro e la notevole diminuzione degli scioperi, che avrebbe favorito la fine dello spirito di protesta con conseguente serenità sociale. Il 29 aprile 1903 fu dichiarato che le convenzioni sarebbero state disdette; il successivo Governo Zanardelli, infatti, il 30 giugno 1903, ufficializzò alle Società esercenti, esclusa quella per la rete Sarda, la disdetta delle Convenzioni<sup>24</sup>. A pochi mesi dalla scadenza delle Convenzioni non si era ancora presa una decisione governativa, il dibattito era acceso in un clima di estremo contrasto che causò prima le dimissioni di Giolitti, a seguito della politica ostruzionistica del personale ferroviario del 28 febbraio – 4 marzo 1905<sup>25</sup>, e poi lo sciopero ferroviario generale del 17-21 aprile 1905, che causò per l'intervento della forza pubblica diversi morti, feriti e numerosi arresti. Dopo i suddetti episodi si giunse, con la legge n. 137 del 22 Aprile del 1905, alla creazione dell'Amministrazione Ferrovie dello Stato «Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private»<sup>26</sup> che ereditò la difficile situazione in cui si trovavano le tre grandi reti che in essa confluirono (Mediterranea, Adriatica e Sicula; le Strade Ferrate Meridionali transitarono l'anno dopo con legge 324 del 15 Luglio 1906).

---

<sup>23</sup> *Atti del III congresso degli Ingegneri Ferroviari Italiani*, in "L'ingegneria Ferroviaria", n.9, Firenze 1904.

<sup>24</sup> G. Corbellini. *Le ferrovie dello Stato compiono cinquanta anni di vita*, fascicolo speciale di "Ingegneria Ferroviaria" maggio-giugno 1955, Roma, Cifi, p.16.

<sup>25</sup> Mack Smith. *Storia d'Italia*, Laterza, Bari, 2003, pp. 270-272.

<sup>26</sup> *Ivi*, pp. 201-203.

Detta legge, presentata alla Camera l'11 aprile 1905 dal Ministro Fortis e compostata da 28 articoli, venne approvata dalla Camera con 306 voti favorevoli e 24 contrari e successivamente dal Senato a grande maggioranza. Caratteristica fondamentale della legge era che essa prevedeva l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio delle ferrovie ed indicava, al contempo, tutte le linee ferroviarie che dovevano essere inglobate nel provvedimento.<sup>27</sup> Con l'attuazione della legge si disponeva che «l'amministrazione delle ferrovie dello Stato esercitava le sue funzioni sotto la responsabilità del Ministro dei Lavori Pubblici e consentiva un'indipendenza dirigenziale, amministrativa ed anche finanziaria alquanto vasta al Direttore Generale ed al Comitato di amministrazione»<sup>28</sup>. Essa era presieduta appunto dal Direttore Generale, cooperato da un Comitato di Amministrazione composto da sei membri.

Le prospere condizioni della finanza statale spiegavano anche la relativa facilità con cui furono sborsati alle società ferroviarie circa 500 milioni nel 1905-1907 come indennizzo per la nazionalizzazione del servizio. In questo caso i difensori dell'esercizio privato furono sconfitti dalla convergenza di interessi tra imprenditori e Camere di Commercio scontenti per la bassa qualità e le tariffe alte, industriali meccanici, che reclamavano un maggior volume di commesse per materiale mobile, e organizzazioni sindacali dei ferrovieri. Le trattative per la liquidazione del contenzioso pregresso e per l'ammontare degli indennizzi non furono né semplici né brevi, ma ormai le ferrovie non rappresentavano un ghiotto affare per il capitale finanziario, cosicché le società Mediterranea, Meridionali, Strade ferrate della Sicilia preferirono ritirarsi dal settore dei trasporti per investire il denaro "fresco" dei rimborsi nell'industria elettrica<sup>29</sup>. La classe politica dell'epoca, tuttavia, non volle prendere atto degli evidenti miglioramenti apportati all'apparato tecnico ed economico dalla gestione autonoma delle ferrovie nel periodo iniziale e si mostrò contraria all'autonomia di cui dovevano godere le ferrovie, conferendo al Ministro dei Lavori Pubblici con la successiva legge n. 429 del 7 Luglio 1907 «*Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private*» anche l'alta direzione della Azienda, realizzando in tal modo quell'inquadramento delle ferrovie nell'ambito di un dicastero, in contrasto con lo spirito della legge del 1905, ma sul modello degli altri Paesi, quali Francia, Belgio, Austria, Prussia, nei quali era già da tempo in vigore l'esercizio di

---

<sup>27</sup> A. Giannini, *Le tariffe nell'esercizio di Stato e il Codice di Commercio*, Utet, Torino, 1910, pp. 98-105.

<sup>28</sup> Ivi, p. 108.

<sup>29</sup> S. La Francesca, *La statizzazione delle ferrovie e lo sviluppo dell'industria elettrica*, in "Clio", 1965, pp. 275-306; A. Papa, *Classe politica e interventopubblico in età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Guida, Napoli 1973; S. Fenoaltea, *Le ferrovie e lo sviluppo industriale italiano 1861-1913*, in G. Toniolo (a cura di), *L'economia italiana 1861-1940*, Laterza, Roma-Bari 1978, pp. 157-186.

*Stato*<sup>30</sup>. Il Direttore Generale, pertanto, si avvale dei poteri conferiti dalla legge alla sua carica per organizzare in breve tempo un ente pubblico che usasse largamente della sua autonomia amministrativa e finanziaria, con un bilancio non soggetto ai normali controlli da parte dello Stato. Con la nazionalizzazione si venne incontro alle richieste di diverse parti sociali: le Camere di Commercio, che si erano spesso lamentate per le alte tariffe che scoraggiavano le esportazioni; i ferrovieri che si sentirono maggiormente garantiti, sia per le condizioni di lavoro sia per il miglioramento delle paghe; gli industriali italiani che potevano contare su maggiori possibilità di acquisizione delle commesse ferroviarie, ora che l'industria metalmeccanica poteva reggere il confronto con quella dei Paesi europei maggiormente sviluppati.

Riccardo Bianchi, già direttore della Rete Sicula, fu scelto da Giolitti, che nutriva per lui una particolare stima, come Direttore Generale delle ferrovie dello Stato per organizzare, avviare e far progredire la nuova Amministrazione<sup>31</sup>. Bianchi ebbe il coraggio e la perseveranza di prendere una situazione oggettivamente difficile, dovuta principalmente alla decisione di nazionalizzare le ferrovie in maniera frettolosa per l'imminente scadenza delle Convenzioni, senza alcuna analisi e programmazione in un settore fondamentale per il Paese sia dal punto di vista economico che per la mobilità del popolo senza poter usufruire di un'analisi comparativa. Lo scenario che si prospettava per l'esecutivo era di difficile risoluzione poiché doveva formare un unico sistema gestionale sia dal punto di vista amministrativo che tecnico. Era inoltre fondamentale dare un assetto regolamentare al personale ferrovieri con la soluzione della questione salariale, ma soprattutto potenziare gli impianti, le attrezzature, i macchinari<sup>32</sup>. Fu intrapreso un vasto programma per la creazione di un *sistema* di trasporto ferroviario comprendente il riordino della rete, l'ammodernamento degli impianti, dei rotabili e del potenziamento degli scali.

Una gestione dinamica ed al tempo stesso conforme ai fini economici del servizio, libera dai vincoli della pubblica amministrazione e la più vicina possibile alle esigenze dell'esercizio ferroviario, quale era quella dell'Ingegnere Bianchi, finiva per urtare contro la rigida mentalità legalitaria dei politici di quel periodo storico, contrari alla concessione di un'autonomia di cui prima furono fissate le funzioni e l'organizzazione con il regio decreto legge del 15.6.1905 n. 259 e successivamente l'ordinamento con la Legge del 7.7.1907 n. 429 che, pur assoggettando l'amministrazione a forme di controllo piuttosto semplici, la poneva sotto l'alta direzione del Ministro dei Lavori Pubblici. Nonostante

---

<sup>30</sup>P. Miami, tesi di Laurea: *Aspetti e problemi sociologici della struttura e dello sviluppo delle Ferrovie dello Stato in Italia* (rel. Prof. Franco de Marchi, Facoltà di Sociologia di Trento), 1975- 1976, pp. 80-82.

<sup>31</sup>G. Pavone, *Riccardo Bianchi. Una vita per le ferrovie italiane*, Cifi, Roma, 2004, p.44.

<sup>32</sup>*Ibidem*.

ciò l'esercizio di Stato fornì risultati più che soddisfacenti sotto il profilo del progresso tecnico delle ferrovie, specie se paragonato alla situazione precedente, tanto da convincere anche i più accaniti oppositori dell'utilità di tale sistema di gestione. I disservizi, infatti, cominciarono a diminuire mentre tutti gli indicatori economici mostravano valori in ascesa. Il lungo *trend* positivo che l'economia italiana conobbe nell'età giolittiana fu agevolato anche dalla migliore efficienza dei trasporti ferroviari, che furono premiati da una crescente domanda proseguita ininterrottamente fino all'inizio della prima guerra mondiale.

L'ammodernamento della rete ferroviaria, con l'introduzione delle linee elettrificate, consentì inoltre allo Stato di espandere le commesse pubbliche per l'industria siderurgica e della meccanica pesante, che nell'ultimo scorcio dell'età giolittiana si avvantaggiarono anche dell'incremento delle spese militari finalizzate alla conquista della Libia: nel 1911 l'industria nazionale copriva ormai il 90% delle forniture militari, cosicché circa un terzo della produzione metallurgica era assorbita dalla domanda statale.

L'Italia aveva raggiunto un primato europeo nel rapporto tra spesa pubblica e prodotto interno lordo (intorno al 18% nel 1912-1913): non a caso la spesa pro capite passò da 70 lire nel 1893-1894 a 113 lire nel 1912-1913.

Questo sviluppo consentì all'Italia di ridurre il *gap* nello sviluppo delle linee ferroviarie rispetto agli altri Paesi europei dove si instaurarono differenti tipologie di rapporti tra Stato e capitale finanziario: in Inghilterra si affermò il sistema privatistico, in tutti gli altri Paesi l'intervento pubblico svolse un ruolo cruciale, dall'esproprio dei terreni alle sovvenzioni chilometriche, dalla garanzia statale sulle obbligazioni al controllo su orari e tariffe. Grazie alla sua pregressa ma formativa esperienza organizzativa nella rete gestita da privati il progetto di statalizzazione delle ferrovie di Bianchi rimase in vigore sino al 1987 e questo testimoniava la validità del sistema di cui di seguito si descrivono gli aspetti fondamentali sul piano dell'organizzazione.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato aveva un Direttore Generale, vero punto di riferimento dell'azienda, che sino al 1907 fu collaborato da un Comitato d'Amministrazione mentre dopo gli vennero affidate la presidenza del Consiglio d'Amministrazione, la gestione e la sorveglianza dell'esercizio ferroviario, la navigazione sullo stretto di Messina e la costruzione di nuove ferrovie statali, mediante una struttura organizzativa inizialmente suddivisa in tre direzioni. Direzione Generale, Direzione Compartimentali di Esercizio e Direzioni Speciali<sup>33</sup>:

---

<sup>33</sup>Ivi, p.46

La Direzione Generale, con sede in Roma, nacque dall'unificazione dell'ex direzioni di Milano (Rete mediterranea), Firenze (Rete adriatica) e Palermo (Rete sicula) e comprendeva nella fase iniziale un Ispettorato che svolgeva ispezioni tecniche, sanitarie, amministrative, disciplinari, ed i capi servizio preposti ai settori in cui era suddivisa l'azienda: Segretariato, Ragioneria, Legale, Personale-Istituti di previdenza, Sanitario, Approvvigionamenti- Magazzini, Esercizio, Commerciale, Controllo dei prodotti e delle gestioni di stazione, Trazione-Materiale rotabile, Sorveglianza e mantenimento delle linee-Materiale fisso con sede Bologna, Costruzioni, Esame chiesto dal ministro delle istanze di concessione e delle proposte di riscatto per le linee esercitate dall'industria privata, stralcio delle gestioni dipendenti dai precedenti contratti, consegna allo Stato di linee e materiale delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

A livello periferico erano presenti sul territorio otto capi compartimento, che dirigevano le Direzioni Compartimentali d'Esercizio in cui era divisa la rete ferroviaria con sede in Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze, Roma, Napoli e Palermo, costituite dai seguenti uffici: Segretariato, Ragioneria, Movimento e traffico, Trazione e Materiale, Sorveglianza e Mantenimento delle linee, ufficio Legale dipendente dal Movimento e Traffico e ufficio Sanitario dipendente dalla Sorveglianza e Mantenimento delle linee<sup>34</sup>. Inoltre vi erano le direzioni Speciali, che potevano essere costituite per l'esercizio di linee separate dalla rete di Stato, come per esempio quella di Messina per la circolazione della navigazione sullo stretto sotto la dipendenza della Direzione Compartimentale di Palermo. Il nuovo ordinamento stabiliva, altresì, la nomina tra i membri del Comitato d'Amministrazione di un sostituto del Direttore Generale facente funzioni nella persona dell'Ingegnere AusanoCajo<sup>35</sup>, nonché di delegare a funzionari dipendenti alcune facoltà del Direttore generale, ma questo si verificò soltanto dal 1908. Nel prima struttura organizzativa delle ferrovie dello Stato si ebbero 103.607 ferrovieri, 2.664 locomotive, 6985 carrozze, 1.752 bagagliai, 52.778 carri e 10.553 Km di strade ferrate. La bravura indiscussa di Bianchi fu data nell'assemblare le precedenti realtà organizzative ferroviarie in un'unica struttura dovendo eliminare le problematiche derivanti dalle diversità tecniche, di impianti e macchinari, amministrative che coinvolgevano soprattutto il personale. L'organizzazione delle ferrovie nel 1905 si fondava soprattutto sull'autonomia assegnata nelle mani sia del Direttore Generale sia ai Capi delle Direzioni Compartimentali d'esercizio che sovrintendevano direttamente agli uffici Compartimentali che si correlavano solo

---

<sup>34</sup>L. Mazzone. *Ferrovie e riforma della pubblica amministrazione tra regime liberale e fascismo*, in le carte e la storia. II, 1996 n.2, p.148

<sup>35</sup>Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato (d'ora in poi BUFS), 1905, Ordine generale N. 9

funzionalmente aicorrispondenti Servizi Centrali. Dopo solo due anni, tuttavia, Bianchi ritenne opportuno modificare l'assetto organizzativo al fine di snellire i centri decisionali e rendere più incisiva la direzione d'azienda e grazie al regio Decreto Legge del 12.3.1908 nr. 110 e del 2.7.1908 n. 453 l'organizzazione cambiò. La Direzione Generale fu ridefinita con un Ispettorato, dodici Servizi e uno Stralcio, dove i servizi di Movimento e Traffico uniti al Commerciale e Controllo prodotti rappresentavano il gruppo esercizio, mentre i Servizi Navigazione con Trazione, Materiale rotabile costituivano il gruppo locomozione, invece i Servizi Manutenimento, Sorveglianza e Lavori, Officine con le i Servizi Costruzioni istituivano il gruppo lavori. Per quanto riguardava lo Stralcio assumeva le peculiarità di un ufficio provvisorio inglobato nel gruppo lavori con a capo un funzionario dell'Ispettorato.

Nel nuovo ordinamento i maggiori cambiamenti si ebbero nelle Direzioni Compartimentali d'esercizio con l'aumento delle sedi da 8 a 10 nelle città di Ancona e Reggio Calabria, ed il riordino in Divisioni ed Uffici dipendenti direttamente dai corrispettivi Servizi Centrali:

- Divisione 1° Movimento e Traffico;
- Divisione 2° Trazione e Materiale rotabile;
- Divisione 3° Manutenimento e Sorveglianza;
- Ufficio Ragioneria;
- Ufficio Legale;
- Ufficio Sanitario

Una altra modifica interessò la struttura di Messina che sovrintendeva la navigazione sullo stretto che fu organizzata come *Sezione Speciale* alle dipendenze della Divisione 1° Movimento e Traffico del Compartimento di Palermo. I capi compartimento vigilavano sul funzionamento delle strutture locali e coordinavano le iniziative d'esercizio, mediante un comitato costituito dai Direttori delle tre Divisioni. Un'altra importante modifica della Direzione Generale nell'interregno di Bianchi fu dettata dal Regio Decreto Legge del 5.8.1912, nr 905 con il quale fu impostato il seguente organigramma:

- Ispettorato           Ispezioni tecniche, sanitarie, amministrative, disciplinari,
- Servizi d'esercizio   Movimento, Trazione, Veicoli, Lavori,
- Servizi centrali      Segretariato, Personale, Sanitario, Legale, Commerciale, Approvvigionamenti, Ragioneria, Costruzioni,
- Unità speciali        Esercizio Navigazione, Esercizio ferrovie secondarie,
- Uffici                Stralcio

I continui cambiamenti normativi che si susseguirono nell'arco temporale di pochi anni dimostrò l'intenzione di Bianchi e del Legislatore di ricercare perennemente il sistema organizzativo migliore per le ferrovie al fine di raggiungere gli obiettivi prestabiliti.

In merito ai problemi del personale ferroviario, Bianchi ebbe la capacità di sfidare e risolvere tutte le condizioni di maggior rilevanza avviando una politica di miglioramenti salariali, contestualmente ad un riassetto gerarchico e diversificato delle funzioni e delle retribuzioni grazie al fatto che l'ordinamento dell'azienda statale gli conferiva gli stessi poteri che spettavano al direttore generale di ogni impresa privata<sup>36</sup>. In materia disciplinare egli applicò con eccessiva rigidità gli ordinamenti legislativi vigenti in quel periodo storico, punendo il personale che aveva tenuto comportamenti contrari al regolamento, manifestando la sua avversione al principio alla libertà di sciopero da parte dei dipendenti ai servizi pubblici ed al «Sindacato Ferrovieri Italiani» che aveva come principi fondamentali del suo statuto «la difesa e il miglioramento delle condizioni economiche, morali, tecniche, sociali dei ferrovieri; prepararli ad assumere la gestione dell'azienda dei trasporti ferroviari secondo il principio: gli strumenti del lavoro ai lavoratori; adottare la lotta di classe per raggiungere gli scopi del sindacato; prendere l'iniziativa della fusione di tutte le associazioni di mutuo soccorso e cooperative ferroviarie in due organismi autonomi di difesa e offesa, aderenti al sindacato». Durante il mandato di Bianchi il sindacato in alcuni momenti si oppose energicamente promuovendo due scioperi di natura politica e sostenuti soltanto da una parte del personale.

Il sistema aziendale costituito da Bianchi dimostrò tutto il suo valore operativo in molte circostanze di assoluta emergenza, come per esempio in occasione del terremoto in Calabria del settembre 1905 che causò ingenti danni al materiale rotabile con invio di convogli ferroviari di soccorso ed altro per il ricovero dei feriti; dell'alluvione del dicembre 1906, che danneggiò la tratta ferroviaria Taranto- Reggio Calabria; dell'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906 che causò diverse problematiche nel Compartimento di Napoli dovute all'emissioni di cenere che inceppò i meccanismi a vista dei mezzi di trazione e dei convogli; del disastroso terremoto calabro-siculo del 28 dicembre 1908; degli interventi in Libia nel 1911 e per concludere durante il primo conflitto mondiale. Momento di fondamentale importanza nel percorso di Bianchi come Direttore Generale delle ferrovie dello Stato fu in occasione del terremoto del 13 gennaio 1915 che causò la morte di 30 .000 persone e distrusse interamente la città di Avezzano con gravi danni ai paesi della Marsica e in tutto l'Abruzzo e l'Italia centrale. Egli a causa delle feroci critiche indirizzate all'esercizio ferroviario per la lentezza dei soccorsi alle popolazioni e nel

---

<sup>36</sup>F. Bonelli. *Dizionario biografico degli italiani*, 1968, volume 10.



ripristino della circolazione ferroviaria gravemente compromessa dal sisma, dovette scontrarsi duramente sia con il Ministro dei Lavori Pubblici, Augusto Ciuffelli, che con il Presidente del Consiglio Antonio Salandra, succeduto a Giolitti che si era ritirato dalla scena politica e aveva sempre sostenuto incondizionatamente l'operato di Bianchi. Insofferente all'ingerenza politica nella sua gestione, Bianchi presentò le proprie dimissioni, che furono accolte<sup>37</sup>. Sicuramente Bianchi fu uno dei principali attori nella storia del comparto ferroviario, grazie alla sua politica di risanamento e di riorganizzazione del sistema ferroviario da privatistico, non sinergico e in deficit a uno nazionale, unificato, ammodernato ed efficiente con un bilancio in positivo. L'aspetto che consentì di ottenere ottimi risultati fu sicuramente l'ostinata difesa dell'autonomia gestionale dell'azienda da parte di Bianchi nei confronti dell'ingerenza politica, che gli permise di raggiungere i risultati prefissati anche se non riuscì a concretizzare il suo disegno strategico la cui completa attuazione avrebbe avuto bisogno di più tempo, ma che lo scoppio della I Guerra Mondiale fermò nel raggiungimento di altri obiettivi. Bianchi si trovò ad operare in uno scenario politico perennemente instabile diretto a contrastare e ridurre i poteri decisionali affidatigli, in antitesi alla sua visione sull'autonomia gestionale d'azienda affidatagli. Bianchi dovette soccombere perché i Governi che si alternarono durante la sua gestione cercarono sempre di intromettersi negli affari d'impresa, come per esempio avvenne in occasione delle diatribe con il Ministro dei lavori Pubblici subito dopo la sua nomina a Direttore Generale delle ferrovie dello Stato per cui Bianchi voleva dare le dimissioni<sup>38</sup>. Per gli incarichi di notevole importanza nella nuova struttura statale del comparto ferroviario Bianchi voleva libertà e assoluta autonomia nella scelta delle nomine, ma ebbe l'assoluta contrarietà della classe politica: ciò è avvenuto in occasione della nomina del responsabile del servizio legale delle F.S. nel giurista Giovanni Battista Marchesini<sup>39</sup>, allorché vi fu la feroce opposizione dell'Avvocatura Generale dello Stato che voleva avocare a sé il patrocinio legale delle ferrovie di Stato nonché la dichiarazione di nullità della nomina di Marchesini da parte del Consiglio dei Ministri del governo Fortis. Tale controversia si definì grazie allo stesso Marchesini che ricusò l'incarico evitando problemi per la gestione Bianchi.

---

<sup>37</sup>S. Maggi op. cit., p.115.

<sup>38</sup>L'ingegneria ferroviaria, CNIFI, Roma, 1905, pp.231-232.

<sup>39</sup> BUFS.Appendice n.1 all'Ordine Generale 4.

### 1.3. Le Ferrovie nella “Prima Guerra Mondiale”

L'ingresso dell'Italia nel conflitto bellico fece emergere le carenze logistiche del nostro Paese nel sistema ferroviario nazionale; si evidenziarono infatti immediatamente la mancanza di linee a doppio binario, di tragitti trasversali, vi furono criticità nei collegamenti nord-sud in ragione dei limiti tecnici delle linee di valico transappenninico, fragilità militare lungo il versante adriatico. Questo scenario diede sicuramente la visione di un Paese non pronto al conflitto da un punto di vista organizzativo-logistico<sup>40</sup>. La rete ferroviaria nazionale era deficitaria rispetto a quella delle nazioni belligeranti sia nel chilometraggio che nell'organizzazione dei rifornimenti militari. Ancora più preoccupante era la situazione delle linee venete che abbracciavano la zona delle operazioni militari, quasi tutte a binario semplice con pochissimi piani caricatori e in alcuni casi gestite da imprese private come la Portogruaro-Monfalcone. Il 24 maggio 1915, data in cui il nostro Paese entrò nel primo conflitto mondiale, il sistema dei trasporti era caratterizzato soprattutto dalle ferrovie su medie lunghe distanze. Mentre dentro e intorno alle grandi città si circolava in tram, nelle campagne e nelle adiacenze delle città medio-piccole il trasporto animale con carrozze e carri trainati da cavalli o buoi la faceva da padrone. Gli autoveicoli, i camion e autobus erano pochissimi, pertanto il treno coprì un ruolo fondamentale per le autorità militari. Il contributo delle ferrovie alla guerra fu di vitale importanza, tanto da far parlare di sesta armata combattente. Durante le ostilità del 1915-1918, le ferrovie dello Stato furono guidate dal Direttore Generale Raffaele De Cornè, già presidente di sezione del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici che si era distinto in varie costruzioni ferroviarie in Italia e nelle colonie. Egli attuò una politica equilibrata senza clamorose iniziative riuscendo a gestire efficacemente il comparto ferroviario alle esigenze belliche, neutralizzando ogni possibile dissidio con gli appartenenti del Governo. Rappresentò un cambiamento la riorganizzazione e soppressione di Ministeri oltre che la costituzione di nuovi organismi per la gestione di settori operativi, essenziali per l'Italia<sup>41</sup>. Nello specifico con il Regio Decreto Legge del 9.7.1915 era stato istituito presso il Ministero della Guerra il Sottosegretariato per le Armi e Munizioni comandato dal Generale Alfredo Dallolio, che fu collaborato dal 1916 da Riccardo Bianchi, il quale divenne nel 1917 Commissario Generale del «*Commissariato Generale per i Carboni*», funzione di grande importanza in quanto a lui spettava il compito di coordinamento della distribuzione di combustibile da utilizzare per le necessità della guerra e per il fabbisogno

---

<sup>40</sup>A. Giuntini e S. Maggi. *La Grande Guerra e le ferrovie in Italia*, Bologna, il Mulino, 2017, p. 19.

<sup>41</sup>Archivio Centrale dello Stato Roma (dora in poi ACSR), fondo 1, Presidenza del Consiglio dei Ministri, 1918, busta 543, fascicolo 5, *Elenco degli organismi istituiti durante la guerra*.

della cittadinanza; esso fu soppresso successivamente attribuendo le funzioni al nuovo istituendo «*Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari*» che fu costituito solo per il periodo della guerra ed affidato nel giugno del 1917 a Riccardo Bianchi. Il dicastero in questione provvedeva ad assicurare il coordinamento ed efficacia nei trasporti terrestri e marittimi ed era l'unico interlocutore con lo Stato Maggiore delle Forze Armate. Per quanto riguardava le ferrovie il nuovo Ministro assumeva la direzione e la responsabilità dell'*Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato*. L'intento del Governo con la suddetta riorganizzazione era di migliorare la gestione dei rifornimenti di armi, munizioni, combustibile e materie prime ma soprattutto dei trasporti. In questo contesto si presentò il gravoso problema dell'approvvigionamento di combustibile e di materie prime per l'industria bellica dovuto soprattutto dall'insufficienza del numero di carri ferroviari indispensabili per il loro trasporto e della assegnazione dei carri alle industrie interessate. La risoluzione del problema ebbe diversità di pensiero tra Bianchi, che intendeva acquistare il carbone e i carri all'estero per le esigenze del nostro Paese con tempi sicuramente brevi, con l'intento di realizzare anche un piano di costruzioni di carri nazionali, e il Ministro del Tesoro Francesco Saverio Nitti che contrastò energicamente la tesi di Bianchi, non essendo d'accordo con la soluzione delle commesse estere di materiale ferroviario che avrebbe frenato lo sviluppo dell'industria nazionale dopo la fine del conflitto, inoltre criticandolo incessantemente per non aver dato tempi brevi alla realizzazione di un piano organico di spesa per lo sviluppo del comparto ferroviario. Bianchi dovette predisporre un piano pluriennale di spesa per circa 1.800 milioni di lire per il rafforzamento delle ferrovie, nonché per la realizzazione di carri ad opera delle industrie italiane, ma la corrente politica capeggiata da Nitti ostacolò i piani di Bianchi e, con l'appoggio del capo di Governo, intraprese autonomamente iniziative per acquisire il carbone e di carri, mediante commesse alle industrie estrattive nazionali. Per l'acquisto di carri prese direttamente accordi di acquisto con le imprese italiane con cui era colluso, strategia che portò all'esclusione di Bianchi dalle trattative e al contestuale attacco dei mezzi di stampa. Ciò comportò ulteriori modifiche al sistema governativo con l'accorpamento delle competenze della produzione bellica in quello del Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari che avrebbe cambiato a sua volta denominazione in «*Ministero per le Armi e i Trasporti*»<sup>42</sup>. Visto lo scenario politico, Bianchi e Dallolio, con evidente disaccordo, lasciarono simultaneamente i propri dicasteri. L'inadattabilità di Bianchi ai meccanismi, alle ragioni politiche e alle convenienze economiche, secondo gli oppositori poteva creare notevoli danni dal punto di vista finanziario al settore

---

<sup>42</sup>Ivi *Elenco degli organismi istituiti durante la guerra*. Fondo 1, busta 543, fasc. 1.

imprenditoriale del nostro Paese, perciò egli fu emarginato. Anche se Bianchi ebbe nel periodo della grande Guerra un incarico governativo di prestigio e centrale, non mostrò autorità politica per indirizzare l'esecutivo verso le sue teorie organizzative delle ferrovie dello Stato.

La prima guerra mondiale ebbe proporzioni enormi per la durata, estensione dei fronti, numero di militari impiegati, armamenti e nuove tecnologie utilizzate dalle nazioni belligeranti. Le ferrovie ebbero più influenza sul corso delle operazioni in quanto esse consentivano di trasportare e spostare rapidamente quantità di soldati e mezzi indispensabili per i combattimenti. Il confronto tra i paesi in guerra non interessò soltanto l'aspetto militare ma anche quello logistico, infatti la guerra nelle cosiddette linee delle operazioni, che comprendeva migliaia di chilometri di rete ferroviaria, richiedeva la circolazione e l'avvicendamento di tantissimi uomini e l'approvvigionamento di mezzi, materiali, combustibili, munizioni. L'impiego di artiglieria pesante era connesso alla capacità dei paesi di organizzare trasporti straordinari con carri e treni appositamente attrezzati e, pertanto, occorreva una grande disponibilità di materiale rotabile efficiente e soprattutto una rete ferroviaria in grado di assicurare il necessario collegamento tra le zone di guerra e il resto del Paese con capacità di trasporto giornaliero eccezionali. Le ferrovie dello Stato avevano già prodotto, nel decennio 1905-1915 (periodo antecedente al conflitto), una politica di potenziamento e rinnovamento tecnico, degli impianti e dei treni. Anche le tratte, gli impianti e le stazioni delle ferrovie erano stati oggetto di un vasto piano di rinnovamento e potenziamento: ampliamento delle stazioni con nuovi fronti di carico e scarico, scali per il ricevimento e la composizione e scomposizione dei convogli, aree coperte per la custodia delle merci, consolidamento delle linee e rafforzamento dell'armamento ferroviario e dei ponti, incremento delle linee a doppio binario. Furono scavati pozzi per aumentare l'acqua, essenziale per le locomotive e per i soldati<sup>43</sup>

Il nostro Paese attraversò un difficile momento, che ebbe delle gravi ripercussioni sull'intera rete ferroviaria. Molte linee, specialmente nell'Italia del nord, furono seriamente danneggiate, il materiale rotabile utilizzabile si dimostrò inadeguato al traffico, il carbone per le locomotive scarso e di pessima qualità, il personale, pur essendo in esubero e insufficientemente preparato professionalmente, pretese arbitrari aumenti di retribuzione. Di contro, le tariffe rimasero immutate o quasi, mentre le spese, a causa della svalutazione monetaria, aumentarono notevolmente.

---

<sup>43</sup>F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane a cento anni dall'apertura della prima linea*, Milano, Garzanti, 1939, p. 159.

Il traffico pubblico, limitato durante il periodo bellico, subì successivamente un rapido sviluppo che non poté essere soddisfatto per le gravi carenze qualitative dell'organizzazione ferroviaria<sup>44</sup>.

Le linee non rispondevano ai reali bisogni e il servizio si svolgeva faticosamente e con grande malcontento del pubblico.

Furono, perciò, rimessi in moto lavori per le costruzioni delle linee che durante la guerra avevano subito un generale rallentamento o sospensione. La scarsa disponibilità finanziaria, l'instabilità dei mercati delle materie prime, il forzato arresto delle industrie che fino ad allora si erano dedicate alla produzione bellica e la necessità di impiegare le masse smobilite, tuttavia, non consentirono una regolare celerità nei lavori stessi.

A questa pesante situazione si aggiunsero le agitazioni del personale ferroviario, mosso dalle continue insistenze dei Sindacati.<sup>45</sup>

Nel triennio 15-18 il territorio delle operazioni belliche fu coinvolto nella circolazione di circa 294.000 treni, con una media di 271 rotabili al giorno. Nella zona del conflitto, si trasportarono circa 15.373.000 soldati, 1.300.000 quadrupedi, 1.065.000 carri di rifornimento, 1.820.000 feriti e ammalati. In questo scenario ebbe un ruolo di rilevanza il 1° Genio ferrovieri formato come brigata a Torino nel 1885 e diventato nel 1910 reggimento. I ferrovieri militari collaborarono il personale delle ferrovie dello Stato nei trasporti di soldati e materiale bellico, oltre che dirigere le ferrovie smontabili *decauville*, con scartamento ridotto di 600 o 750 mm, che si espanse nei territori dell'Isonzo e del Brenta, tanto che al momento della ritirata sul Piave essa misurava 200 Km con circa 75 stazioni, con piccoli depositi locomotive e officine di riparazione<sup>46</sup>.

Durante il conflitto vennero utilizzati diversi rotabili armati di proprietà della Regia Marina, sul fronte o nei territori delle retrovie vicino ai confini, soprattutto nel litorale adriatico per la sorveglianza delle coste. Si trattava di treni corazzati equipaggiati di mitragliatrici e canoni di grosso calibro o cannoncini antiaerei, inoltre di carri munizione e carrozze alloggio per gli ufficiali e i soldati che viaggiavano con la massima velocità consentita e strutturati in modo da costituire ciascuno un'unità completa e autonoma<sup>47</sup>.

In relazione al grandissimo dispiego di forze militari e al fabbisogno di uomini, anche i ferrovieri civili vennero militarizzati e in buon numero rimase nei propri posti di lavoro per far circolare i treni, con l'esonero dalla chiamata alle armi con modalità diverse a

---

<sup>44</sup>A. Angiolini, *Socialismo e Socialisti in Italia*, Editori Riuniti, Bologna, 1966, pp. 66-76.

<sup>45</sup>P. Lanino, *Degli scioperi sulle ferrovie italiane*, Cifi, Roma, 1926, pp. 28-34.

<sup>46</sup>F. Tajani, *Le Ferrovie italiane nella guerra italiana. Studio storico-critico*, Roma, Cifi, 1928, pp. 98-110-113.

<sup>47</sup>Id., *Storia delle ferrovie italiane a cento anni dell'apertura della prima strada ferrata*, Milano, Garzanti, 1939, p.157.

secondo del ruolo e della classe di leva. Per i ferrovieri negli uffici burocratici amministrativi non furono previsti esoneri, mentre per i dipendenti che svolgevano servizio ai treni o nelle stazioni ferroviarie furono concordati esoneri dal servizio militare. Detto esonero non comprese i più giovani che dovettero rispondere alla chiamata alle armi. Il ruolo delle ferrovie fu fondamentale nell'offensiva degli altipiani nella primavera del 1916, nell'offensiva dell'Isonzo nell'estate del 1917 e nella disfatta di Caporetto del periodo ottobre -novembre 1917. In tutte queste circostanze venne predisposto un considerevole numero di treni che servì anche per i rinforzi e per i ripiegamenti che avvennero in modo coordinato e disciplinato; così facendo si riuscì a salvare oltre 5000 carri e più di 200 locomotive nella zona delle operazioni<sup>48</sup>. Il punto più alto del contributo che diedero le ferrovie durante il conflitto fu raggiunto durante l'offensiva austriaca del maggio- giugno 1918, dove circolarono in dieci giorni circa 240.000 uomini, 27.000 quadrupedi, 6000 carri e cannoni oltre che dare continuo servizi con treni sanitari.

Il Governo concentrò i maggiori sforzi del comparto ferroviario verso le zone delle operazioni nel versante nord-est della penisola: siffatta condizione creò nel resto del Paese notevoli disagi alla regolare circolazione dei convogli ferroviari, infatti furono ridotte drasticamente le corse dei treni garantendo ai viaggiatori pochissimi rotabili per linea con priorità ai treni trasportanti posta e prodotti alimentari.

I risultati della Grande Guerra furono più di 1200 ferrovieri uccisi e 1300 decorati al valore<sup>49</sup> ed una rete ferroviaria notevolmente danneggiata con notevoli e gravosi effetti inflativi causati dalla guerra e dal suo finanziamento, con un costo che, secondo alcune valutazioni, ammontò complessivamente a circa 158 miliardi di lire<sup>50</sup>. Il compito principale dei Governi nel primo dopoguerra fu l'attuazione di politiche di contenimento del circuito dei capitali che avrebbe ridotto l'inflazione.

#### **1.4. Le Ferrovie nel periodo fascista**

Quando nell'estate del 1921 si insediò il capo del Governo, Ivano Bonomi, che dovette affrontare il nuovo corso politico del regime fascista e contestualmente risolvere il problema dell'inflazione burocratica che aveva causato la crescita del numero degli impiegati in tutta la pubblica amministrazione, le ferrovie dello Stato erano in notevole deficit, il numero del personale era esagerato, circa 235.460 per otto ore giornaliere, e tale

---

<sup>48</sup>S. Maggi. *Le ferrovie*, cit. p. 117.

<sup>49</sup>Celli. *Trasporti viaggiatori*, op., cit., pp. 82-83

<sup>50</sup>U Ancona, *L'aspetto finanziario della guerra*, Milano, Treves, 1915, pp. 35-36.

numero comprendeva anche il previsto ma non attuato licenziamento del personale avventizio assunto per le necessità della prima guerra mondiale.

Fino al 1922 non fu eseguito alcun provvedimento governativo che potesse risolvere i problemi economici e strutturali del comparto ferroviario. Soltanto con l'avvento del fascismo al governo vennero fuori tutte le contraddizioni interne sia di quei partiti di massa, che avevano infiammato la classe operaia, sia del partito liberale che aveva cercato, fino a quel momento, di mantenere intatti i privilegi della classe dirigente. Il governo fascista, appena assunto il potere, si preoccupò principalmente della riorganizzazione del servizio ferroviario: con il Regio Decreto Legge del 31.12.1922 nr. 1681, venne sciolta l'Amministrazione Generale delle Ferrovie dello Stato con il suo consiglio d'Amministrazione<sup>51</sup>; le funzioni ad esso spettanti furono temporaneamente affidate ad un Commissario Straordinario, Edoardo Torre, che in due anni condusse una serie di indagini ed inchieste per avviare un processo riformatore delle ferrovie; fu avviato un sistema di epurazione di massa per motivi politici, allontanando dalle F.S. tutti gli elementi che il partito stesso non desiderava mantenere in servizio;<sup>52</sup> tra gli esonerati si ebbe cura di scegliere gli attivisti e simpatizzanti dei partiti socialista e comunista con la scusante di scarso rendimento. La politica di drastico risanamento del governo presieduto da Mussolini diede i suoi frutti, in quanto in un biennio si dimezzarono i ferrovieri in servizio, che dai 226.907 del 1922 passarono ai 174.154 del 1924. Lo stipendio dei ferrovieri fu inoltre abbassato con il taglio degli scatti di anzianità nel numero e negli importi e con riduzione degli stipendi fissi, come per esempio il salario di un macchinista che passava da 9.900 a 7.400 lire. Vennero invece incrementate le competenze accessorie strettamente collegate alla produttività del dipendente. Il Governo non attuò soltanto una politica di riduzione del personale ma creò un sistema di controllo dei ferrovieri con l'istituzione della «*Milizia Ferroviaria*», facente parte della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, organo che agiva per la sorveglianza militare sull'operato degli impiegati F.S. e di garanzia del mantenimento dell'ordine e della sicurezza nei convogli e nelle stazioni ferroviarie. Nel periodo fascista fu altresì effettuata la riorganizzazione previdenziale con la riformulazione dell'opera di previdenza che concedeva le indennità di buonuscita agli esonerati, assegni alimentari e sussidi in caso di malattia, nonché borse di studio ai figli e orfani dei ferrovieri. Furono costruiti alloggi per il comparto delle ferrovie che nell'arco temporale di dieci anni si raddoppiarono. Nel 1924 fu riattivato il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato con funzioni meramente consultivo presieduto dal Ministro del nuovo

---

<sup>51</sup>F. Tajani, *op cit.*, pp. 62-68.

<sup>52</sup>Ivi, pp. 90-98.

dicastero delle Comunicazioni, Ammiraglio Costanzo Ciano; l'incameramento nel nuovo Ministero delle ferrovie, poste, telegrafi e marina mercantile facilitò l'iter burocratico e le ferrovie si staccarono dal Ministero dei Lavori Pubblici, cui restava soltanto la pianificazione e realizzazione delle costruzioni ferroviarie<sup>53</sup>, con contestuale divisione del comparto stradale al fine di dare prevalenza più al servizio che alle infrastrutture. Il Ministro Ciano si occupò soprattutto, dal punto di vista dei servizi, di regolarizzare e disciplinare gli orari di partenza e di arrivo dei treni dando un programma dettagliato che riusciva a coprire l'intera rete ferroviaria. L'esecutivo guidato da Mussolini, oltre ad operare un ridimensionamento del personale, attuò la politica di semplificazione delle norme del comparto ferroviario che riguardò tutti i settori ferroviari, soprattutto i dipendenti operanti nelle stazioni e nel servizio di sorveglianza dei binari, in quanto furono lasciati aperti e incustoditi i passaggi a livello con conseguente riduzione dei casellanti e furono affidate a ditte private la manutenzione e riparazione dei binari. Notevole attenzione fu indirizzata agli impianti ferroviari dove fu introdotta la figura della «dirigenza unica» con la presenza di un capo stazione che gestiva la circolazione dei rotabili che comunicava mediante telefoni con il personale di bordo, ciò comportando l'eliminazione della dirigenza movimento e di tutto il personale di manovalanza.

Dei 235.500 addetti del 1921 nel corso del decennio ne furono licenziati circa 85.000, fino alla punta minima di 133.100 unità del 1937. Durante il ventennio fascista furono investiti numerosi capitali per il ripristino e l'inaugurazione di stazioni ferroviarie tra le quali quella di Napoli Piazza Garibaldi e Mergellina del 1925, la Milano Centrale del 1931 e la Firenze Santa Maria Novella del 1935.

Fu il periodo delle grandi opere e dello sviluppo tecnologico delle ferrovie con l'elettrificazione delle linee ferroviarie. Venne completata la direttissima Roma-Napoli e, dopo tredici anni di lavori per la costruzione della «Grande Galleria dell'Appennino» di 18 km, venne inaugurata la Firenze-Bologna.

Con il programma di elettrificazione, inoltre, si passò dai 450 chilometri elettrificati della fine della I guerra mondiale ai 1.200 km del 1928, fino a raggiungere, nel 1940, un totale di 5.170 km. Il programma di elettrificazione aveva privilegiato i collegamenti internazionali con Francia, Austria e Svizzera, tagliando fuori quasi del tutto il Sud del Paese.

Con la crisi economica del 1929 e il contestuale sviluppo del trasporto stradale che pian piano acquisì le merci ricche con prezzi più convenienti rispetto alle carrozze ferroviarie, l'azienda F.S. attraversò un periodo di crisi finanziaria che costrinse il Ministero delle

---

<sup>53</sup>G. Coletti *Storia di una riforma. L'Ente «Ferrovie dello Stato»*, Roma, Cifi, 1985, pp. 87-89.



Comunicazioni ad autorizzare la sostituzione in alcune tratte F.S. del trasporto su rotaia con quello automobilistico<sup>54</sup>. L'impulso dato alla costruzione delle strade diede, infatti, maggior rilievo alla circolazione su gomma facendo perdere potere al trasporto su rotaia. All'inizio degli anni 30, rispetto al decennio precedente, il numero delle automobili era quadruplicato e quello degli autocarri raddoppiato.

Nel 1936, a fronte di una estensione totale di 23.313 km, lo Stato gestiva direttamente 17.017 km, i privati 6.106 km, venivano trasportati 194 milioni di passeggeri e circa 60 milioni di tonnellate di merci. Le ferrovie italiane, quindi, avevano raggiunto un notevole stato di progresso tecnico, anche se non confortato da consistenti risultati economici a causa della ferrea competizione proveniente dal settore automobilistico; in questo scenario iniziò la parabola discendente del trasporto su treno, infatti furono eliminate per ragioni economiche e politiche le tramvie extraurbane basate solo sul traffico viaggiatori. Nella gestione fascista delle ferrovie dello Stato sicuramente un ruolo fondamentale ebbero la realizzazione delle cosiddette «direttissime», cioè linee a scorrimento veloce che si univano a collegamenti già esistenti tra due località con itinerari più brevi e un aumento potenziale di traffico. Le direttissime, secondo il piano di riorganizzazione fascista, erano opere indispensabili per il Paese per sopperire alla traumatica morfologia territoriale. Allo scopo di contrastare il disavanzo economico delle ferrovie il Ministero delle Comunicazioni concesse riduzioni e sconti per i viaggi in treno diretti in particolari centri, indirizzati soprattutto a nuclei familiari che si dovevano recare in località balneari o termali o a turisti stranieri diretti nelle spiagge dell'Adriatico. Vennero, inoltre, rilasciati titoli di viaggio «circolari» per i turisti che potevano essere utilizzati per più linee ferroviarie della penisola ed entrarono in vigore i biglietti di andata e ritorno con validità la domenica e nei festivi con lo sconto del 40%. Sicuramente il ventennio fascista attuò una politica sociale e ricreativa che non aveva avuto precedenti: il governo presieduto da Mussolini organizzò eventi ricreativi di massa soprattutto nei giorni festivi con grande consenso dell'opinione pubblica grazie all'ente governativa dell'Opera nazionale dopolavoro che accoglieva persone di vario ceto sociale e che con l'iscrizione dava diritto a sconti sui viaggi, sugli abbonamenti ai giornali, sull'ingresso nelle sale cinematografiche, teatrali, nelle balere e agli eventi sportivi<sup>55</sup>. Tra le principali organizzazioni dell'Ono vi fu il Dopolavoro ferroviario istituito per favorire l'attività ricreativa dei ferrovieri, che nacque in ogni centro

---

<sup>54</sup>Regio Decreto Legge del 21 dicembre 1931, n. 1575, *Esercizio delle linee della rete delle ferrovie dello Stato*, autorizzò il ministero delle Comunicazioni a sostituire parzialmente o totalmente linee ferroviarie della rete statale con servizi automobilistici.

<sup>55</sup>G.F. Venè. *Mille lire al mese. Vita quotidiana della famiglia nell'Italia fascista*, Milano, Mondadori, 1988, pp. 221-223.

ferroviario anche di minore rilievo, tanto che nel 1935 ne vennero istituiti 273 con 134.784 soci<sup>56</sup>. Grazie all'indirizzo politico del governo di occuparsi in modo concreto del benessere del cittadino per acquisire sempre più consensi furono messi in circolazione dal 1931 i cosiddetti «treni popolari» straordinari di sola 3° classe, con sconto fino all'80% sul prezzo normale. I predetti treni diedero inizio al turismo di massa dando la possibilità a tantissime persone di poter raggiungere i centri di vacanza e di utilizzare come mezzo di trasporto per la prima volta il treno. Siffatta possibilità interessò soprattutto i viaggiatori che vivevano nelle grandi città e lavoravano nelle industrie e negli uffici, mentre chi dimorava nelle campagne e nei comuni minori dovette attendere il secondo dopoguerra e l'avvento delle macchine utilitarie per andare in vacanza.

Prima dell'entrata in guerra l'Italia, a differenza che nella guerra del 1915, non aveva attuato alcun programma di preparazione, solo alla fine del 1942, quando gli eventi precipitarono, fu emanato un provvedimento per dare precedenza ai trasporti militari, forse perché il Governo italiano pensava che la guerra sarebbe stata di breve periodo. I ferrovieri furono militarizzati soltanto nell'estate del 1943. Il convoglio ferroviario fu utilizzato soprattutto per i rifornimenti dall'estero, che entravano all'inizio da Tarvisio e dal Brennero, successivamente da Modane, Piedicolle e Postumia. Nel corso del periodo bellico salirono a bordo dei rotabili circa 194 milioni di viaggiatori e 65 milioni di merci, con l'ampliamento dell'elettrificazione nelle linee d'interesse delle operazioni, come ad esempio la tratta F.S. Bologna-Verona-Trento. Il massimo sforzo delle ferrovie durante il conflitto si ebbe tra la metà del 1942 e la metà del 1943, sia per garantire gli sfollamenti di massa dai grandi centri bombardati dagli aerei, sia per l'assenza di carburante che condusse all'arresto dei trasporti stradali. Con la limitazione del servizio stradale vi fu una notevole affluenza di passeggeri sui treni tanto che, nella notte tra il 2 e il 3 marzo 1944, sulla tratta f.s. Battipaglia –Potenza, vi fu il più grave incidente ferroviario che causò la morte di circa 500 persone. Dal punto di vista sociale il treno ricoprì un ruolo di rilevanza sia perché venne utilizzato come mezzo di trasporto di numerosi militari che riuscirono a ritornare a casa percorrendo tanti chilometri sia a piedi che con i convogli ancora in transito, sia per la nascita dei treni dei deportati con i quali i nazisti spostavano sia gli ebrei che i prigionieri italiani nei campi di concentramento tedeschi, treni caratterizzati da vagoni piombati che erano vere e proprie prigioni itineranti<sup>57</sup>.

---

<sup>56</sup>M. Valdivieso. *Le attività sociali e assistenziali, in La gestione di Stato delle ferrovie italiane (1905-1955). Monografie*, Roma, p.309

<sup>57</sup>P.Levi. *I sommersi e i salvati*, in Id., *Opere*, vol. I, Torino, Einaudi, 1987, p. 737.

Il periodo bellico determinò l'arresto del processo di sviluppo delle F.S., sia per la mancanza di risorse economiche, sia per una netta diminuzione del personale civile. I ferrovieri furono protagonisti nella resistenza nonostante erano costantemente controllati dai tedeschi, infatti nelle stazioni di maggiore rilevanza venne istituito un distaccamento di militari tedeschi, mentre a bordo dei treni di rilevanza militare venivano scortati da soldati<sup>58</sup>. Il contributo del personale delle ferrovie dello Stato fu importante per far giungere con i treni merci armi e munizioni; essi, inoltre, davano informazioni sui movimenti dei nemici ed in alcuni casi fecero deragliare alcuni convogli tedeschi. Soprattutto nel nord dell'Italia fu intensa l'attività partigiana dei ferrovieri, con la divulgazione di informazione per il sabotaggio della circolazione ferroviaria d'interesse dei tedeschi, per esempio mediante la rottura delle linee telefoniche, il grippaggio delle ruote o l'avaria dei motori delle locomotive.

Dopo il 25 luglio del 1943, sotto la spinta degli straordinari avvenimenti e del delicato momento politico che il Paese attraversava, furono adottate modifiche di struttura di carattere eccezionale e transitorio. Con il R.D.L. del 3 gennaio 1944, infatti, furono disposte la sospensione delle norme relative al funzionamento del Consiglio di Amministrazione ed il deferimento delle attribuzioni del Direttore Generale al Ministro delle Comunicazioni.

Con il successivo decreto luogotenenziale n. 413 del 12 Dicembre 1944 il Ministero delle Comunicazioni fu ripartito in due distinti dicasteri: il Ministero dei Trasporti ed il Ministero delle Poste e Telecomunicazioni e la Direzione Generale delle F.S. fu assorbita dal Ministero dei Trasporti<sup>59</sup>.

Le ferrovie uscirono in pessime condizioni dalla II guerra mondiale in quanto esse, con i porti, rientrarono tra gli obiettivi strategici dei bombardamenti, furono distrutti circa 7.000 Km di binari e le linee inagibili erano oltre il 40 per cento dell'intera lunghezza nazionale, soprattutto nella zona centrale della penisola da Genova e Bologna fino a Napoli, Benevento e Foggia, luoghi in cui la circolazione ferroviaria venne interrotta. Nemmeno il materiale rotabile si salvò dalla distruzione, le locomotive a vapore per il 56%, quelle elettriche a corrente continua per il 70% e elettriche a trifase per il 62%, nonché bagagliai e carrozze per il 78% e infine per i carri merci il 52%<sup>60</sup>. All'indomani della II guerra mondiale le Ferrovie furono di nuovo in prima linea per partecipare alla gigantesca opera

---

<sup>58</sup> Id., *Se questo è un uomo*, in Id., *Opere*, Super ET, Torino, 1947, p. 9.

<sup>59</sup> F.F. Perozzi, *Origine e sviluppo delle Ferrovie* (Eserc. Privato, di Stato ed Istituto della Concessione) Roma, 1946, pp. 23-24..

<sup>60</sup> U Cantutti. *Sviluppo e vicende della rete ferroviaria negli ultimi cento anni, inevoluzione tecnica ed economica delle ferrovie nei cento anni dell'Unità 1861-1961*, Roma, Cifi, 1961, p.26.

di ricostruzione avviata nel Paese. Si iniziò nel Mezzogiorno dove i danni erano stati di minore entità, poi si proseguì nella ricostruzione al Nord e per ultimo al centro Italia; in concreto vennero provvisoriamente ripristinati il più possibile dei binari utilizzabili e per quanto concerneva i passeggeri, vista la carenza di carrozze, si sopperì con l'uso di carri merci dove vennero collocati all'interno delle panche, trainate da locomotive a nafta che erano stati forniti dagli alleati.

I vari Governi (con alterne vicende e con mutevole impegno) si attivarono per ristabilire il sistema di comunicazione già pochi anni dopo la fine del conflitto lo sviluppo della rete tornò a valori vicini a quelli del 1940, con un consistente ammodernamento del materiale rotabile. Questo massiccio sforzo, tuttavia, non riuscì mai a tradursi in un reale miglioramento del sistema anche per la difficile crisi che colpì profondamente l'economia italiana, a causa della forte svalutazione monetaria seguita al conflitto, riproponendo, altresì, il problema generale della riforma delle ferrovie dello Stato.<sup>61</sup>

Già nel 1945 era stata nominata una Commissione in seno all'azienda F.S. per studiare ed elaborare una nuova struttura giuridica ed organizzativa dell'amministrazione.

In seguito, con la ricostruzione delle ferrovie ancora in atto, il Parlamento ed il Governo, attraverso la consulenza di importanti studiosi ed esperti del settore, ritennero ormai maturo il momento per un adeguamento strutturale ed organizzativo dell'amministrazione ferroviaria, basato sugli stessi criteri vigenti fino al 1922.<sup>62</sup>

Con la legge n. 425 del 26 Marzo 1958 l'Amministrazione delle F.S. venne indicata espressamente come Azienda autonoma, sebbene la dottrina non nutrisse alcun dubbio su tale natura giuridica<sup>63</sup>.

## CAPITOLO II

### LA POLIZIA FERROVIARIA DALLE ORIGINI FINO ALL'ISTITUZIONE DEI COMMISSARIATI COMPARTIMENTALI DI PUBBLICA SICUREZZA

#### 2.1. I primi regolamenti di Polizia Ferroviaria

Il sorgere della prima tratta ferroviaria da Napoli a Granatello di Portici del 3 ottobre 1839 e la conseguente rapida espansione delle ferrovie in tutta la penisola nel corso del XIX secolo, nel quale il treno si andava sempre più affermando come principale mezzo di

---

<sup>61</sup> *Origini, sviluppo e programma delle Ferrovie Italiane dello Stato*, in *Celebrazioni torinesi per il centenario del 1848*, Torino, 1948.

<sup>62</sup> L. Jannattoni. *Dalla Bayard all'ETR 300. Sommario storico delle Ferrovie Italiane*, in "Quaderni delle ferrovie Italiane dello Stato", 1956, p.94.

<sup>63</sup> G. Renzetti. *Indirizzi per una riforma dell'Azienda ferroviaria*, Roma, 1964, pp. 54-55..

locomozione e le stazioni ferroviarie divenivano luoghi ove confluiva un notevole numero di viaggiatori, causò l'aumento smisurato di eventi delittuosi (furti ai viaggiatori e alle merci, danneggiamenti nelle stazioni, nei magazzini, depositi, aggressioni ai danni di viaggiatori e del personale delle ferrovie, attentati al materiale rotabile).

In questo scenario si inserì prepotentemente il problema della sicurezza in ambito ferroviario che i governi preunitari non riuscirono a risolvere a causa della mancanza assoluta di un servizio di vigilanza organico e coordinato da parte delle Società private che gestivano il comparto ferroviario di nuova formazione. A tal proposito prima dell'Unità d'Italia furono pubblicati alcuni regolamenti di polizia per debellare i fenomeni criminosi che imperversavano lungo le tratte ferroviarie del Paese. Il primo Stato che cercò di pianificare un sistema di vigilanza con l'emanazione di un documento che trattò l'argomento della sicurezza nelle strade ferrate fu il Granducato di Toscana che con il *«Regolamento di Polizia per la Strada Ferrata Ferdinanda»*, a firma del Prefetto Bosetti di Firenze datato 7 ottobre 1859, introduceva disposizioni riguardanti la sicurezza del pubblico, le modalità d'ingresso, le prescrizioni per la circolazione di vetture, carri e cavalli, le relative sanzioni per i trasgressori, gli obblighi della società per la sicurezza e per la serenità dei viaggiatori.

In particolare, in materia di sicurezza del pubblico e dei viaggiatori, il Regolamento prevedeva l'obbligo per la Società concessionaria di impiegare lungo la rete ferroviaria delle Guardie private tanto permanenti che itineranti, nel numero che si rendeva necessario per il regolare funzionamento del servizio ferroviario ed alle dipendenze del Governo. A differenza che per tutti gli altri impiegati, infatti, la Società non era libera nella scelta delle Guardie ma doveva avere l'approvazione del Prefetto di Firenze e anche di Arezzo, quest'ultima città interessata territorialmente alla circolazione su rotaia. Ottenuta la predetta approvazione, dopo il giuramento di rito, le Guardie godevano degli stessi diritti, facoltà e prerogative concesse dalle leggi generali dello Stato agli Agenti della forza pubblica. Per quanto riguardava invece il licenziamento, l'art. 15 del Regolamento prevedeva che la Società della strada ferrata poteva senza alcuna autorizzazione governativa licenziare le guardie che reputava meritevoli di essere dimesse, concordando con l'Autorità Governativa locale la relativa sostituzione. Naturalmente, siffatto potere era riconosciuto anche ai Prefetti di Firenze e di Arezzo ciascuno nel rispettivo Compartimento, potendo essi ordinare la dimissione di quelle guardie che per imperizia, trascuratezza, o mala condotta non meritavano fiducia o compromettevano il servizio ed in tal caso la Società era obbligata a rimuovere tali operatori ed a provvedere alla loro

sostituzione. Si evidenzia la mancata autonomia delle Società nell'impiego del personale di vigilanza che veniva gestito e controllato dalle autorità governative.

Le predette guardie dovevano indossare in servizio una tracolla sulla quale veniva applicata una lastra di ottone recante la dicitura «Strada Ferrata Ferdinanda» ed un numero progressivo ben visibile, venivano incaricate di vigilare all'ingresso ed all'interno delle Stazioni e, per garantire il mantenimento dell'ordine pubblico, vigilavano le vetture sia in sosta che in partenza con un servizio di prevenzione e repressione in ambito ferroviario.

Il servizio dei guardiani consisteva nel percorrere continuamente tutta la linea per garantire la sicurezza e impedire l'ingresso e la circolazione fra i cancelli a qualunque viandante, vettura e animali, invitando le persone a cavallo, i conduttori di vetture e carri e di branchi di bestie a ritirarsi dai cancelli per la distanza di venti metri fino al punto contrassegnato da un colonnino. Appena avveniva il passaggio del treno, il personale di servizio doveva assicurarsi che il passaggio era libero per il transito senza problemi del pubblico attraverso la via ferroviaria<sup>64</sup>.

Il Regolamento, inoltre, prevedeva varie prescrizioni per le guardie che dovevano far rispettare ai passeggeri, tra le più rilevanti vi erano sicuramente: la sorveglianza durante l'occupazione dei posti nelle carrozze, l'osservazione delle prescrizioni riguardanti il trasporto di bagagli oltre misura, le norme da rispettare durante la fermata dei rotabili, l'obbligo di respingere chiunque si fosse introdotto arbitrariamente all'interno della Stazione senza essere munito di biglietto e di arrestare e condurre in Tribunale chiunque avesse opposto resistenza<sup>65</sup>. Sicuramente il primo regolamento di Polizia Ferroviaria non diede buoni frutti a causa della carenza di guardiani, che evidenziarono uno scarso profilo deontologico e assoluta inadeguatezza allo svolgimento del servizio di vigilanza. Successivamente al primo provvedimento sul servizio di polizia ferroviaria ci fu la mancanza assoluta di interesse da parte degli Stati preunitari di garantire la sicurezza negli impianti ferroviari, in quanto i principali obiettivi erano di dare lustro alle proprie politiche dei trasporti con la realizzazione di linee più veloci e con mezzi sempre più all'avanguardia che potessero unire più territori. Le linee ferroviarie erano inoltre ritenute indispensabili per il controllo dell'ordine interno e dei confini, visto che il treno consentiva il veloce spostamento delle truppe e delle forze di pubblica sicurezza, nonché per la realizzazione di un mercato nazionale, dal quale ci si aspettava un consistente aumento dei commerci. Il progetto d'unificazione ferroviaria, tuttavia, non si realizzò, lasciando al futuro Stato Nazionale, strade su rotaie scollegate e prive di alcun controllo, dove bivaccavano soggetti

---

<sup>64</sup>Collezione privata. *Regolamento di Polizia per la Strada Ferrata Ferdinanda*, Firenze, 1859.

<sup>65</sup>Ivi, p.8.

malintenzionati. Con l'Unità d'Italia salì al potere la Destra storica con Presidente del Consiglio Camillo Benso Conte di Cavour, il quale continuò la politica d'investimenti per la realizzazione di opere ferroviarie efficienti che potessero collegare i vari centri abitati; egli si affidò per salvaguardare le merci, i viaggiatori e il personale in circolazione nelle linee ferroviarie, e per la regolarità dei trasporti, alle Società concessionarie che avevano organizzato i servizi di sicurezza con guardiani, cantonieri e «agenti ferroviari» per la vigilanza del patrimonio immobiliare e rotabile, sottoscrivendo con il Ministero dell'Interno delle convenzioni per le reciproche esigenze, come le missioni del personale di polizia, traduzioni di arrestati e detenuti. Il Ministero dell'Interno sotto la direzione di Marco Minghetti aveva dimensioni molto ridotte: il primo organico prevedeva 209 impiegati a livello centrale e circa 2.500 per l'amministrazione provinciale, il che faceva dell'Interno il quarto Ministero, dopo le Finanze, la Guerra, i Lavori Pubblici<sup>66</sup>. Con una struttura centrale così leggera il controllo delle amministrazioni comunali e provinciali, come quello dell'ordine pubblico e delle opposizioni politiche, doveva necessariamente pesare sui prefetti. A loro spettava, in particolare, applicare le nuove leggi dello Stato unitario, fossero quelle contro il brigantaggio o per contrastare il fenomeno della renitenza alla leva, o si trattasse delle misure per fronteggiare l'emergenza nell'ordine pubblico (per esempio i disordini di Torino del 1864 per il trasferimento della capitale o la rivolta palermitana del 1866), ma soprattutto la gestione dei servizi di prevenzione e repressione negli impianti ferroviari<sup>67</sup>. Al momento dell'unificazione era presente una figura di rappresentante periferico del Governo, posto a capo delle circoscrizioni territoriali di maggior livello, sia che essa si chiamasse divisione o provincia oppure compartimento. I funzionari di tipo prefettizio posti al comando di queste circoscrizioni, designati come «governatori prefetti», erano sempre nominati e revocati dal governo centrale, non abitanti nel luogo ove prestavano servizio e potevano essere trasferiti liberamente da una provincia all'altra<sup>68</sup>. Da un lato, quindi, sin dalle origini al prefetto venne affidato un numero assai rilevante di funzioni in quanto rappresentante del Ministero dell'Interno in periferia e capo dell'Ufficio di prefettura<sup>69</sup>, dall'altro, in quanto rappresentante massimo dell'esecutivo nella provincia, si concentrarono nella sua figura una serie di compiti di fondamentale importanza, tra i quali la programmazione dei servizi di polizia ferroviaria eseguiti dagli

---

<sup>66</sup>G. Melis. *Storia dell'amministrazione italiana (1861-1993)*, il Mulino, Bologna, 1996, p. 33.

<sup>67</sup>P. Macry. *Storia sociale dell'Italia liberale*, in «Quaderni storici», 1977, n.35, p.536.

<sup>68</sup>G. Tosatti, *Storia del Ministero dell'Interno dall'Unità alla regionalizzazione*, Bologna, il Mulino, 2009, pp. 36-37.

<sup>69</sup>M. De Nicolò. *Tra Stato e società civile, Ministero dell'Interno, prefetture autonomia locali*, il Mulino, Bologna, 2006, pp.34-35.,

uffici di P.S. e dall'Arma dei carabinieri Reali all'interno delle stazioni e a bordo dei treni. Le difficoltà nell'adempimento di tale compito fu immediato, infatti la mancanza di comunicazione tra i Prefetti e la non conoscenza delle linee ferroviarie causarono molte deficienze, da aggiungere a quelle determinate da alcuni provvedimenti governativi che utilizzarono le forze di polizia in altri settori trascurando l'importanza di garantire al cittadino la sicurezza negli impianti ferroviari. Il Ministero dell'Interno, pertanto, dopo varie segnalazione delle società concessionarie, ammonì i prefetti per il disagio creato dall'assenza di forza pubblica al momento del passaggio dei treni in numerose stazioni. Per tali motivi il Ministero, pur revocando la circolare 19 settembre 1871, n. 10500<sup>70</sup> con cui era stato stabilito che l'Arma dei Carabinieri Reali non dovesse più occuparsi della sorveglianza nelle stazioni ferroviarie, invocando la facoltà dei Prefetti e dei Sottoprefetti di richiedere in via straordinaria siffatto servizio, auspicava che l'Arma dei Carabinieri Reali riprendesse il servizio di sorveglianza, soprattutto all'arrivo dei treni notturni ed in relazione anche alle strade che dal centro abitato conducevano alle stazioni. Il contesto sociale non favorì investimenti nel comparto sicurezza da parte del Governo in quanto l'Italia stava attraversando una grave crisi finanziaria che non consentiva alle società ferroviarie di emettere obbligazioni, determinando sospensioni di lavori ferroviari e deficit di gestione. Per cercare di risolvere la questione ferroviaria che andava simultaneamente con il sistema della sicurezza ferroviaria furono nominate delle commissioni d'inchiesta e questa fu una costante del secondo Ottocento. Il dibattito politico fu acceso tra i sostenitori delle convenzioni ferroviarie e la nazionalizzazione delle medesime, inoltre la discussione comprendeva anche la pianificazione di un unico regolamento da indirizzare alle Società concessionarie con la principale condizione di dare alla Polizia di Stato il potere di gestire il servizio di Polizia Ferroviaria.

Dopo vari tentativi il Governo Minghetti, con Ministro dell'Interno Gerolamo Cantelli della Destra storica, trovarono l'accordo con le minoranze e con il Regio Decreto Legge del 31 ottobre 1873, n.1687, avente ad oggetto il «*Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate*», si estese l'applicabilità delle prescrizioni anche alle ferrovie pubbliche. Tali norme fornirono direttive sulla circolazione dei convogli (partenza, corsa, arrivo), sull'impiego e conservazione del materiale mobile, sulle procedure di composizione dei convogli, nonché norme sugli obblighi di comportamento dei viaggiatori con le relative sanzioni in caso di inottemperanza. Con specifico riferimento

---

<sup>70</sup>«Manuale» del Funzionario di Sicurezza Pubblica e di Polizia Giudiziaria» anno IX, (1871) Circolare Ministero Interno, Divisione 2° Sezione 1° n.10500 del 19 settembre 1871, *Servizio di vigilanza sulle ferrovie*, pp.225-225.



al profilo della sicurezza, il provvedimento prevedeva che «il personale destinato alla vigilanza di un convoglio, durante la corsa, doveva frequentemente osservarlo, collocandosi in modo da poter vedere i segnali, accertarsi che ogni cosa procedeva regolarmente e dare all'occorrenza al macchinista il segnale di rallentamento o di fermata»; inoltre stabiliva che «lungo le strade ferrate veniva distribuito un numero sufficiente di guardiani e cantonieri per provvedere al servizio di sorveglianza e di manutenzione delle strade, e per trasmettere i segnali richiesti dalla sicurezza dei convogli»<sup>71</sup>.

Alla crescita esponenziale della rete ferroviaria in tutto il territorio nazionale non rispondeva un appropriato sistema organizzativo del servizio di p.s. che presentava delle lacune di coordinamento degli organi di polizia, dell'arma dei Carabinieri Reali, del personale di vigilanza delle tre maggiori Società concessionarie della Mediterranea, Adriatica e Sicula nella repressione dei reati in ambito ferroviario. Ciò detto, il Ministero dell'Interno, preoccupato dei continui e gravi furti che si lamentavano sulle ferrovie e specialmente in danno di viaggiatori stranieri, dei bagagli nonché di attentati alla sicurezza delle strade ferrate, decise di occuparsi in modo concreto del servizio di vigilanza sulle ferrovie. Iniziava così la collaborazione tra il Ministero dell'Interno e il Ministero dei lavori Pubblici. Venivano pertanto emanate circolari rivolte ai Prefetti del Regno con le quali si davano istruzioni sui servizi da effettuare sia all'interno delle stazioni, dei magazzini, depositi, scali, sia a bordo dei treni da parte di Funzionari ed Agenti di P.S. in borghese o in divisa provvisti di relative credenziali per lo svolgimento del servizio di prevenzione e repressione di eventi delittuosi. Nel 1882 il governo di Agostino Depretis, che aveva avocato a sé pure la funzione di Ministro dell'Interno, ordinò ai Prefetti di organizzare dei servizi di vigilanza a bordo dei convogli ferroviari o all'interno degli impianti eseguiti da funzionari e agenti P.S. in borghese incaricati. In particolare, prevedeva che *«essendo questo servizio diretto esclusivamente alla repressione dei furti che si commettevano sui treni in viaggio, alla sicurezza dei viaggiatori e alla tutela delle linee ferroviarie, i signori Prefetti ne incaricavano quei funzionari ed agenti di pubblica sicurezza che erano riconosciuti più abili ed intelligenti non solo, ma che siano anche di corporatura robusta e di bei modi»*<sup>72</sup>. Obbligo dei Prefetti era di far partire i funzionari con gli agenti incaricati per quelle località che reputavano più adatti per le investigazioni fiscali e per svolgere operazioni di polizia giudiziaria tutte le volte che acquisivano la notizia di qualche furto sulle ferrovie, che fosse avvenuto nella giurisdizione della provincia o sui

---

<sup>71</sup>«Manuale» cit. anno XI (1873), *Regolamento concernente la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate* del 31 ottobre 1873, n.1687.

<sup>72</sup>«Manuale» cit., anno XX (1882) Circolare M.I. Divisione 2° Sezione 1° n. 11676-15-99651 del 12 luglio 1882, *Servizio di vigilanza sulle ferrovie*, pp.182-183.

treni che dovevano transitare o fermarsi nella provincia stessa<sup>73</sup>. Sollecitava, inoltre, i governatori delle province di far eseguire ispezioni a sorpresa sui treni in viaggio, specialmente sui treni diretti, *«avendo l'esperienza dimostrato che è dal carro bagagli e sui treni che avevano lunghi percorsi fra una fermata e l'altra, che si commettevano i furti in danno dei passeggeri. Sarà perciò utilissimo che i funzionari di pubblica sicurezza, dopo aver preso accordi col capo-stazione o con altro impiegato superiore dell'Amministrazione ferroviaria, salgano per esempio in una stazione di partenza del treno, percorrano qualche tratto, si fermino ad un'altra stazione lungo la linea per aspettarvi un altro treno, sul quale saliranno per eseguire d'improvviso delle sorprese al carro bagagli, dove stanno i conduttori e il capo treno»*. I funzionari e gli agenti di pubblica sicurezza dovevano rivolgere particolare attenzione ai luoghi maggiormente sospetti, facendo in modo di introdursi in incognito nei vagoni dei viaggiatori e prendendo posto tra loro; queste attività a sorpresa dovevano essere eseguite, non solo in presenza di denunce di furto, ma anche tutte le volte in cui i Prefetti lo avessero ritenuto opportuno nell'ottica del servizio preventivo e repressivo, previ accordi con l'Amministrazione ferroviaria per la migliore riuscita dell'attività<sup>74</sup>. I provvedimenti governativi introdussero una serie di obblighi e prescrizioni per gli organi di polizia finalizzati ad assicurare un capillare controllo sulle stazioni e sui soggetti che vi operavano in qualità di agenti ferroviari, acquisendo anche informazioni riservate sulla loro vita privata al fine di appurarne l'onestà. Le predette verifiche venivano effettuate anche su persone estranee al servizio ferroviario che comunque avevano frequenti rapporti con gli impianti ferroviari e con i ferrovieri. Obbligo dei funzionari e degli agenti in viaggio era, comunque, quello di assicurare l'ordine pubblico, la sicurezza delle persone e delle proprietà, l'osservanza dei regolamenti ferroviari ed i diritti delle Regie finanze, evitando però di dare ordini e disposizioni che potessero intralciare il regolare svolgimento del servizio ferroviario, prevedendosi che in caso di necessità ed urgenza dovevano essere avvertiti i funzionari cui era affidata la direzione e la responsabilità del servizio ferroviario. Nell'ipotesi di arresto da parte di qualche agente ferroviario in servizio, le disposizioni governative prevedevano che la dichiarazione dello stato di arresto doveva avvenire alla prima stazione, previa intesa con il capo stazione, evitando qualunque turbamento per il servizio. A conclusione del servizio o del viaggio, infine, i funzionari ed agenti di pubblica sicurezza dovevano stendere un esatto e dettagliato rapporto al Prefetto avente ad oggetto il servizio svolto ma

---

<sup>73</sup> *Ibidem.*

<sup>74</sup> Ivi, p.184.

anche tutto quanto potesse rilevare in ordine al personale di servizio delle ferrovie o all'ordine ed alla sicurezza generale<sup>75</sup>.

Da un primo bilancio dopo l'emanazione dei provvedimenti governativi sulla sicurezza ferroviaria si ebbe la consapevolezza che per ovviare ai limiti ed alle carenze che sino a quel momento aveva presentato il servizio di vigilanza sulle ferrovie era necessario fornire più mezzi e uomini specializzati per rendere più organico e confacente il servizio di polizia ferroviaria. Alla fine dell'Ottocento lo scenario del sistema della sicurezza negli impianti ferroviari si presentava disomogeneo in quanto non tutti gli Uffici di P.S. con funzioni di polizia ferroviaria avevano l'esclusiva competenza del servizio ma solo le stazioni ferroviarie dei centri più grandi erano presidiate da Uffici con operatori specializzati nel settore, mentre nelle altre città era affidato al personale del presidio territoriale di P.S., nella cui giurisdizione comprendevano impianti ferroviari, linee ferrate, scali e depositi delle ferrovie dello Stato. L'impegno governativo risultò insufficiente di fronte ai crescenti bisogni di tutela dettati dai sempre più frequenti furti di bagagli o di merci viaggianti ed agli attentati contro le persone che si andavano verificando nelle ferrovie<sup>76</sup>. Alla luce di tale situazione, il Ministero, ricordando che per giurisprudenza costante della Corte di Cassazione di Torino i treni viaggianti, le stazioni, i magazzini e le loro adiacenze erano da considerarsi luoghi pubblici ad ogni effetto di legge, precisava che le Autorità di P.S. avevano pertanto facoltà di libero accesso, così come in ogni altro luogo aperto al pubblico, al fine di esercitarvi le mansioni che erano dalla legge loro affidate, senza necessità di biglietti di circolazione o di speciali permessi delle società concessionarie. Fatta tale premessa, tuttavia, il Ministero precisava che i Funzionari ed Agenti di P.S. potevano viaggiare sui treni della ferrovia munendosi di apposita credenziale nella quale veniva enunciata la qualità ufficiale con dichiarazione che essi viaggiavano per servizio di P.S. Tale documento doveva essere reso ostensibile dai funzionari ed agenti di P.S. ove richiesto dagli agenti della ferrovia e solo in casi di urgente necessità ed in mancanza del tempo di premunirsi i predetti funzionari ed agenti potevano ugualmente salire sui treni, facendosi riconoscere esibendo la sciarpa, se ufficiali, o presentandosi in divisa, se agenti. Le sopra illustrate disposizioni potevano trovare applicazione solo quando le Autorità di P.S. salivano sui treni per esclusivo obiettivo di vigilanza o per la prevenzione o repressione dei reati che potevano commettersi sui treni o sulla linea ferroviaria,

---

<sup>75</sup>*Ibidem.*

<sup>76</sup>«Manuale» cit., anno XXIV (1886), circolare M.I Div. 2° Sez. 1° n 11676-15 del 20 marzo 1886, p. 59.

escludendosi le ampia facoltà riconosciute allorché funzionari ed agenti viaggiavano per motivi privati o per altre esigenze di P.S.<sup>77</sup>.

In questo periodo storico una costante instabilità caratterizzò anche la durata dei Governi con continui cambiamenti di Ministri dell'Interno; questi non rinunciarono a dare una personale organizzazione agli uffici ma sempre senza un progetto chiaro e razionale. Unica eccezione fu il primo ordinamento di Bettino Ricasoli<sup>78</sup> che prevedeva un sistema ministeriale suddiviso in quattro direzioni generali: alla Direzione generale centrale erano affidate, oltre alla gestione del personale e del bilancio del Ministero, anche alcune competenze che precedentemente erano affidate al gabinetto come, per esempio, l'elezione dei deputati, le nomine dei senatori, la sorveglianza sui teatri e la conservazione dei monumenti antichi. Le altre direzioni erano quelle della pubblica sicurezza, dell'Amministrazione comunale e provinciale e delle carceri. All'interno della direzione della pubblica sicurezza, sino ai primi anni del 1880, era affidata alla Divisione 2° sezione prima la regolamentazione dei servizi della P.S. su rotaie, successivamente venne attribuito il predetto potere alla Divisione 5° Sezione prima della Direzione Generale della P.S.; quest'ultima, di iniziativa o a seguito di segnalazione del comparto ferroviario, emanava circolari e disposizioni dirette agli uffici di P.S. periferici per la risoluzione di problematiche che si verificavano nell'esecuzione del servizio di vigilanza. In molti casi le comunicazioni del Ministero dell'Interno davano larga interpretazione ai prefetti che disattendevano le indicazioni, creando in ambito ferroviario confusione e sovrapposizioni di operatori nei servizi di scorta a bordo treno e di vigilanza, con l'aggravante che non vi erano direttive per i guardiani ferroviari che eseguivano arbitrariamente il controllo degli scali senza un opportuno coordinamento.

L'intervento governativo della Sinistra storica di Depretis fu essenziale per indirizzare il servizio di controllo e vigilanza degli impianti ferroviari dei rotabili unicamente agli organi di P.S. Nel 1886, infatti, il Ministero dell'Interno chiaramente rafforzava i poteri e le facoltà delle Autorità di P.S. al fine di ovviare agli inconvenienti del passato e rendere più efficace l'azione di vigilanza, di prevenzione e soprattutto di repressione di tutti quei reati che venivano commessi sui treni in viaggio e all'interno delle stazioni. Nell'ultimo decennio dell'Ottocento l'indirizzo politico era di chiarire definitivamente le contraddizioni degli organi di P.S. nel sistema ferroviario. Per risolvere la questione e dare ancora di più chiarezza e riconoscimento alle predette Autorità, la successiva circolare del

---

<sup>77</sup>*Ibidem.*

<sup>78</sup>Si trattava del Regio decreto Legge del 9 ottobre 1861, n. 255, cui fece seguito un decreto ministeriale di attuazione emanato il 15 ottobre successivo.

Ministero dell'Interno del 7 agosto 1887, n. 12971-4<sup>79</sup>, in materia di arresti preventivi, a firma del Ministro Francesco Crispi, pur riconoscendo il loro potere di procedervi senza mandato di cattura nelle ipotesi contemplate dagli artt. 64 e 65 c.p.p. (in presenza di flagranza del reato e di determinati limiti di pena), ribadiva la necessità che le prescrizioni di tali norme fossero rigorosamente osservate, perché in caso contrario l'arresto sarebbe stato arbitrario, avrebbe privato ingiustamente i cittadini della loro libertà (riconosciuta come una delle principali garanzie concesse ai cittadini dalle Istituzioni dell'epoca), producendo un indebito aggravio all'Erario Nazionale per il loro mantenimento in carcere e soprattutto violando lo spirito liberale e civile delle istituzioni. Il 4 aprile 1887 Crispi divenne capo del Ministero dell'Interno e, dopo pochi mesi, Presidente del Consiglio<sup>80</sup>. Fin dai primi giorni dimostrò di avere le idee chiare sui settori nei quali intervenire e sulle modalità. Il periodo crispino si può dividere in due fasi del tutto diverse. Nei primi quattro anni (1887-1891) si puntò alla attuazione di riforme, dotando il potere esecutivo di tutti gli strumenti che potessero consentire di scegliere nella massima libertà i collaboratori, ossia i prefetti e quei tecnici di principale importanza come i direttori generali o ispettori, nonché dando notevole rilevanza all'organizzazione di un sistema d'archivio ritenuto fondamentale per la gestione del personale o per il miglior funzionamento della pubblica sicurezza. In questa fase Crispi riconosceva ai Prefetti la facoltà di autorizzare, nella propria circoscrizione e su proposta delle amministrazioni ferroviarie, il porto d'armi gratuito agli agenti normalmente incaricati del servizio di custodia e vigilanza delle linee e stazioni ferroviarie nonché dei magazzini ed edifici annessi. Le armi potevano essere portate solo nei luoghi in cui il servizio era eseguito, non essendo possibile che esse fossero asportate o usate per fine di caccia; il porto d'armi, poi, non comprendeva il porto della rivoltella e della pistola chiarendo, infine, che la concessione poteva sempre essere revocata dal Prefetto per ragioni di pubblica sicurezza. Con la circolare del 22 dicembre 1888, n. 11676-73 il Ministero dell'Interno interveniva per disciplinare ulteriormente il servizio di vigilanza sulle ferrovie stabilendo che: allo scopo di meglio regolare l'importante servizio di pubblica sicurezza per la vigilanza sui treni ferroviari, nelle stazioni e nei magazzini e locali annessi, questo Ministero, d'accordo colle Amministrazioni delle ferrovie delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, dispone quanto segue: 1. Per regola i funzionari di P.S. non potranno intraprendere il servizio di vigilanza sui treni ferroviari se non quando ne abbiano avuto espresso ordine dai loro superiori,

---

<sup>79</sup>«Manuale» cit., anno XV (1887) Circolare M.I. Divisione 5° Sezione 1° n. 12971-4 del 7 agosto 1887, *Arresti preventivi*, pp.179.

<sup>80</sup>R. Romanelli. *Francesco Crispi e la riforma dello Stato nella svolta del 1887*, in «Quaderni Storici», 1971, pp. 763-834.

Prefetto, Sottoprefetto o Questore o da chi ne fa le veci. Per altro qualora, per le circostanze del momento si presentasse agli ufficiali di P.S. l'urgente necessità di esercitare la loro vigilanza sui treni in viaggio e per la ristrettezza del tempo non fosse loro consentito di prendere gli ordini dai loro superiori, potranno ugualmente eseguire il servizio sotto la loro responsabilità. La circolare in esame, in particolare, dichiarava abrogate le circolari 12 luglio 1882, n. 11676-15, 20 marzo 1886 n. 11676-16 e 17 febbraio 1887, n.116765-21 in quanto contrarie alle disposizioni in essa contenute. La più importante novità della circolare del 1888, infatti, era rappresentata dall'abolizione del sistema delle credenziali, precisando che a queste sono sostituiti buoni speciali in libretti a madre figlia che saranno esclusivamente conservati dai signori Prefetti, Sottoprefetti o Questori sotto la loro responsabilità. I funzionari destinati al servizio su un treno, pertanto, dovevano munirsi di tali buoni, potendo farne a meno solo in casi di urgenze di servizio o di improvvisi cambi di tragitto legati sempre a necessità del servizio, nel qual caso il funzionario doveva esibire al capo treno o al controllore la sciarpa tricolore unitamente ad una dichiarazione scritta indicante nome, cognome, qualità, ufficio cui era addetto, luogo ove si recava, numero degli agenti da cui era accompagnato, ricevendo in cambio un documento valido per il viaggio<sup>81</sup>.

I suddetti provvedimenti si resero necessari da parte del Ministero dell'Interno sia per l'abuso nell'utilizzo dei buoni di viaggio sia per evitare controversie tra gli agenti di p.s. operanti a bordo treno e il personale delle ferrovie dello Stato, che in molti casi si era verificato creando notevole imbarazzo e disagi anche ai passeggeri.

La circolare, inoltre, precisava che i Funzionari e gli Agenti di P.S. dovevano estendere la loro attività di vigilanza all'interno delle stazioni ed in tutti i luoghi annessi destinati al pubblico, aggiungendo che, a compimento del servizio, ogni Funzionario doveva presentare al suo superiore un dettagliato rapporto, nel quale doveva essere specificato l'oggetto del servizio e tutto ciò che risultava rilevante nell'esercizio delle sue funzioni<sup>82</sup>. I funzionari e gli agenti di P.S., comunque, nell'espletamento della loro attività, continuavano ad essere coadiuvati sia dai Carabinieri Reali sia dalle Guardie di pubblica sicurezza. La circolare, infine, specificava che, per il servizio di vigilanza sui treni delle altre società ferroviarie diverse da quelle Mediterranea, Adriatica e Sicula, i funzionari di P.S. dovevano comunque munirsi della credenziale di cui alla circolare 20 marzo 1886,

---

<sup>81</sup>«Manuale» cit., XXVII (1889), circolare M.I. Div. 5° sez 1° n. 11676-73 del 22 dicembre 1888, *Servizio di vigilanza sulle ferrovie*, pp. 19-20.

<sup>82</sup> *Ibidem*.

n.11676-15<sup>83</sup>. Evidente quindi fu la visione di cambiamento e di modernizzazione di Crispi con l'obiettivo di condurre, grazie alle riforme, l'Italia allo stesso livello degli Stati Europei più evoluti. Sicuramente un aiuto fu dato sia dalla stabilità governativa, sia dalla fase storica di tranquillità della politica estera che favorì il processo di innovazione in quei settori nevralgici del nostro Paese come sicurezza e sanità. La seconda fase crispina, quella dell'ultimo governo (1893-1896), fu invece caratterizzata dalla difficile situazione dell'ordine pubblico, dalle contrastate scelte in politica estera, temi che avrebbero condotto alla fine dell'esecutivo. Si manifestò l'aspetto autoritario del Capo del governo, l'assoluta attenzione ai problemi dell'ordine pubblico e della sicurezza, l'impossibilità di dedicarsi con serenità a qualunque politica che non fosse di controllo delle emergenze. Non si trascurò di intervenire in nessuno dei settori di competenza del Ministero dell'Interno, rivedendo sia la legislazione sia l'organizzazione delle strutture, non si aumentò il numero degli impiegati ma si diede via libera alle competenze tecniche costituendo anche uffici dove poter coordinare attività nuove per l'amministrazione. Lo statista siciliano, durante l'ultimo mandato governativo, abolì la figura del segretario generale, sostituito dal sottosegretario di Stato<sup>84</sup>, e questa sostituzione ebbe diversi e accesi dibattiti interni. Da una parte, vi era una visione accentrata, nella quale potere decisionale, responsabilità e prestigio erano riservate al ministro e al segretario generale, dall'altra, un ordinamento basato su una maggiore autonomia delle direzioni generali. Alla fine Crispi costituì quattro direzioni generali rispettivamente per l'Amministrazione civile, le Carceri, la Pubblica sicurezza, la Sanità, intese come organi stabili di coordinamento dei diversi settori dell'amministrazione.<sup>85</sup> Per far comprendere la necessità di istituire un ufficio della P.S. specializzato nella prevenzione dei furti in ambito ferroviario è doveroso far comprendere che la gestione governativa di Crispi non fu sin dall'inizio favorevole ed entusiasta del personale prefettizio e, quantunque i suoi dubbi nel corso del tempo non si placarono ma divennero quasi certezza, nel primo periodo governativo non volle operare sostituzioni ampie nel corpo prefettizio, al di fuori del normale avvicendamento fisiologico e si adeguò alla prassi vigente. Egli non gradì ingerenze politiche nelle sue decisioni, sulla scelta dei prefetti e sulle loro destinazioni. La situazione si invertì nel triennio 1893-1896 quando, grazie all'approvazione di una legge che ampliava il potere di collocare in aspettativa o a riposo per motivi di servizio i prefetti e ammetteva la possibilità di nominare a questa

---

<sup>83</sup>ACSR, Ministero dell'Interno Direzione Generale della Pubblica Sicurezza, Divisione affari generali, Massime,( d'ora in poi Massime) cat. F.2 *Provvedimenti per i casi di Sciopero del personale ferroviario*, b.30, fasc 2.

<sup>84</sup>Legge 12 febbraio 1888, nr. 5195. *Sull'accentramento amministrativo*.

<sup>85</sup>Regio decreto legge 3 luglio 1887, 4707 e decreto ministeriale 31 luglio 1887 ACS, *Francesco Crispi*, DSPP, sc. 31 fasc. «Ordinamento del Ministero dell'Interno» s. fasc. 2.

carica anche i deputati, furono sostituiti e trasferiti e collocati in aspettativa un numero considerevole di prefetti. In questo modo Crispinominò i funzionari di sua fiducia con cui aveva non solo un rapporto istituzionale ma anche personale e che in molti casi avveniva per la risoluzione di controversie direttamente senza alcun filtro gerarchico.

L'ultimo decennio del diciannovesimo secolo fu caratterizzato dalla nascita e sviluppo di formazioni politiche anti governative che diedero vita a conflitti sociali che da anni covavano nel Paese. Dette formazioni si opponevano alla politica estera del governo, come per esempio il movimento irredentista di tendenza repubblicana, ed il partito socialista e le formazioni clericali e repubblicani avevano sempre più consenso. Epicentro dei dissidi fu la Sicilia e la Lunigiana ed inoltre l'esecutivo dovette affrontare il pericolo di un vasto movimento anarchico sinergico in Italia ed in altri Paesi europei, che organizzarono vari attentati anarchici a cui Crispi rispose energicamente con la proclamazione dello stato d'assedio nelle regioni in rivolta. Questo non fu l'unico atto di politica repressiva di Crispi contro gli operai, i contadini e in generale contro le classi marginali della società.

Tra i maggiori sostenitori dei diritti dei lavoratori vi era il personale ferroviario.

Con i cambiamenti delle ferrovie alla fine dell'800 i ferrovieri chiedevano sempre di più garanzie sull'aumento dei salari, sulle ore di servizio, sulla sicurezza nei convogli ferroviari, ma le mancate risposte delle Società concessionarie, unite al silenzio del Ministro dei Lavori Pubblici e del Governo, diedero vita all'inaspettata ma incisiva reazione del movimento dei ferrovieri che, nell'arco di pochi anni, sarebbe diventato il portavoce delle battaglie sociali del settore terziario. Siffatta condizione, infatti, condusse nel 1898 al primo sciopero generale del personale ferroviario. Per affrontare tale situazione il Governo ricorse alla militarizzazione dei ferrovieri (chiamata alle armi, con speciale manifesto, di tutto il personale ferroviario comunque soggetto ad obblighi di servizio militare)<sup>86</sup> ed il provvedimento ebbe un ottimo risultato. Le proteste dei ferrovieri, tuttavia, non cessarono e nel 1902 si ebbe il secondo sciopero generale; per far fronte all'evento il Governo continuò ancora con la politica della militarizzazione con conseguenti ottimi risultati, infatti su 34.000 ferrovieri militari mancarono alla chiamata soltanto 17. L'ultimo sciopero ferroviario prima della nazionalizzazione delle ferrovie scoppiò nel 1904: in questa occasione non si dovette ricorrere alla militarizzazione ma, d'accordo con il Ministero della Guerra e con quello dei Lavori Pubblici, si provvide alla tutela di un esercizio ferroviario ridotto (treni viaggiatori e postali tra la capitale ed i capoluoghi di provincia) con militari a protezione delle stazioni, perlustrazioni delle linee, scorta ai treni. Con il successivo passaggio delle ferrovie allo Stato nel 1905 si ritenne che la

---

<sup>86</sup>ACSR, Ministero della Guerra, *Scioperi Ferroviari*, busta 12 fasc. 70.



militarizzazione avesse perduto la ragione di essere. Ad assicurare il funzionamento del servizio ferroviario contribuì la legge relativa, con il conferimento a tutti gli agenti ferroviari della qualifica di pubblici ufficiali. Successivamente, nel 1909, d'accordo col Ministero della Guerra e dei Lavori Pubblici, vennero abrogate tutte le disposizioni per la militarizzazione dei ferrovieri<sup>87</sup> ed il Ministero dell'Interno, allo scopo di tutelare l'esercizio ferroviario in caso di sciopero dei ferrovieri, emanò disposizioni alle Prefetture per l'organizzazione di piani di servizio alla protezione delle stazioni, alla sorveglianza delle linee, alla scorta dei treni, alla tutela in città della libertà del lavoro e dell'ordine pubblico. Per ottemperare alle molteplici disposizioni dei Prefetti furono interessati tutti gli organi di Polizia operanti in ambito ferroviario, tra i quali i Commissariati Compartimentali di Pubblica Sicurezza.

## **2.2.L'istituzione dei Commissariati Compartimentali di Pubblica Sicurezza**

Con la nazionalizzazione delle ferrovie avvenuta nel 1905 il Ministero dell'Interno acquisì pressoché in via esclusiva (in quanto ancora affiancato dall'Arma dei Carabinieri Reali) il compito di garantire la vigilanza e la sicurezza del sistema ferroviario. La Direzione di Giolitti del Ministero dell'Interno fu caratterizzato da un'assoluta apertura verso il movimento operaio e socialista e in generale verso una maggiore tutela delle classi più deboli, condizione fondamentale per poter accompagnare il Paese nel processo di industrializzazione che era in corso. Il movimento dei ferrovieri portò avanti le proprie battaglie sull'astensione dal lavoro in un clima di generale libertà consentito da Giolitti. Egli non modificò il sistema delle quattro direzioni generali, non diede la priorità alle funzioni di polizia ma valorizzò e si interessò soprattutto di tutelare l'aspetto sociale, infatti affidò l'attuazione della politica di difesa delle classi popolari alla Direzione Generale dell'Amministrazione civile<sup>88</sup>. Il ministero giolittiano fu sicuramente uno dei più stabili della pubblica sicurezza dove nacquero uffici minori come, per esempio, l'ufficio valori e quello per gli Esplosivi, il Bollettino delle ricerche e il Servizio centrale di revisione cinematografica. Nel corso del suo mandato lo statista piemontese dovette gestire la cosiddetta «*questione meridionale*»<sup>89</sup>dopo la pubblicazione dell'inchiesta Saredo sull'amministrazione napoletana. Da qui ebbe origine la legislazione speciale per il

---

<sup>87</sup> *Ibidem.*

<sup>88</sup> G. Carocci, *Giolitti e l'età giolittiana*, Torino, Einaudi, 1962, pp. 65-66.

<sup>89</sup> G. Melis, *Amministrazioni speciali e Mezzogiorno nell'esperienza dello Stato, liberale*, in studi storici, 1993, p.463.

Mezzogiorno, le leggi per Napoli, per l'acquedotto pugliese, la legge speciale per la Basilicata, in uno scenario in cui vi era il continuo aumento dei convogli ferroviari, l'estensione chilometrica delle linee ferroviarie in tutto il territorio italiano, maggiore affluenza dei viaggiatori che utilizzavano ormai come unico mezzo di trasporto il treno. Tutte queste condizioni diedero vita al problema della sicurezza del comparto ferroviario.

Il Ministero dell'Interno dovette affrontare le continue lamentele e osservazioni degli addetti alla sicurezza in ambito ferroviario, che evidenziavano le deficienze del servizio che veniva eseguito da operatori che non conoscevano affatto il sistema ferroviario, specialmente quello relativo al servizio viaggiatori e merci ed in effetti, come rappresentava il Cav. A Manganiello, in caso di denuncia di reati essi erano costretti ad operare in un contesto sconosciuto, affidandosi costantemente alle informazioni, deduzioni dei ferrovieri, che in molti casi erano incomplete o fuorvianti e che tendevano a scagionare i colleghi coinvolti<sup>90</sup>.

Le vecchie società concessionarie avevano determinati uffici e funzionari che svolgevano un vero e proprio servizio di polizia ed i furti e le manomissioni di merci venivano quasi sempre trattati come anomalie amministrative, punendo i responsabili con giusta pena ma con un po' di confusione tra responsabilità amministrativa e penale. Le denunce di furto, però, erano limitate soltanto ai casi di furto o altri reati di notevole rilevanza perpetrati negli scali o sulle tratte ferroviarie, per cui la denuncia si imponeva come condizione vincolante per richiedere l'intervento dei locali organi di pubblica sicurezza<sup>91</sup>. Il motivo fondamentale per il quale il Governo ebbe la necessità di integrare agli organi ordinari di P.S. un servizio speciale di polizia ferroviaria, gestito da un altro corpo di polizia che avrebbe assunto maggiore importanza rispetto agli altri uffici di P.S., fu la crescita esponenziale, durante il costante sviluppo delle ferrovie dello Stato nei primi anni del 900, di furti in ambito ferroviario che comportavano un notevole esborso finanziario per lo Stato per il rimborso dei danni subiti dall'interessato per la scomparsa o manomissione della merce e ciò per la ragione che tra lo Stato ed il mittente esisteva un regolare contratto bilaterale di trasporto ed il primo quindi era direttamente responsabile delle merci affidategli<sup>92</sup>.

Allo scopo di sopperire alla suddetta situazione e per meglio regolare l'importante servizio di pubblica sicurezza per la vigilanza sui treni e negli impianti ferroviari, il Ministero dell'Interno – Direzione Generale della Pubblica Sicurezza – Divisione V – Sez. I con

---

<sup>90</sup>F. Tinti. *Manuale di Polizia Ferroviaria con alcuni moduli ferroviari di trasporto*. Bari, Tipografia Nazionale, 1914, pp.6-7.

<sup>91</sup>*Ibidem*.

<sup>92</sup>Ivi, p. 39.

circolare nr. 9066 del 24 giugno 1907, con annesse “norme ed istruzioni”, istituì, presso le otto Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato con sede in Roma, Torino, Milano, Genova, Venezia, Firenze, Napoli, Palermo e presso la Direzione Servizio Movimento e Traffico con sede in Ancona, i nove uffici di pubblica sicurezza denominati Commissariati Compartimentali di Pubblica Sicurezza, con pochissimo personale, aventi come compito e scopo fondamentale quello di intensificare l’azione preventiva e repressiva dei furti e degli altri gravi reati commessi in ambito ferroviario. Ciò era stato evidenziato dallo stesso Ministro Giolitti nel preambolo della suindicata circolare, precisando che tale necessità si correlava all’esigenza di «intensificare l’azione stessa in modo da ristabilire sulle ferrovie la più completa sicurezza per i viaggiatori e per le merci»<sup>93</sup>. Il vuoto era creato dal fatto che questi nuovi uffici di P.S. esistevano e vivevano non in forza di legge, ma in seguito alla lungimiranza e agli accordi presi tra il Ministro dell’Interno Giolitti e il Direttore Generale delle ferrovie dello Stato Riccardo Bianchi, i quali avevano compreso l’importanza per il nostro Paese di garantire la sicurezza nei trasporti pubblici su rotaia. Siffatta condizione fu sicuramente anomala e delegittimò le funzioni davanti all’opinione pubblica.

I detti uffici di pubblica sicurezza non esercitavano da soli il servizio di polizia ferroviaria ma, secondo l’art. 2 delle Istruzioni, «concorrevano» con tutte le Autorità locali di pubblica sicurezza e con l’Arma dei Carabinieri Reali, nell’ambito del compartimento assegnatogli, alla più efficace prevenzione e repressione dei furti nei treni in corsa, sia di viaggiatori sia di merci, in quelli fermi sui binari dei piazzali ferroviari, nonché dei furti nei magazzini, depositi, uffici ed altre dipendenze delle ferrovie dello Stato, precisando che «...Ben s’intende che concorrerà pure alla prevenzione e repressione di altri gravi reati contro le persone e la proprietà, che possono tentarsi o consumarsi nelle ferrovie»<sup>94</sup>. L’aspetto che creò dei problemi fu sicuramente il coordinamento ed esecuzione del servizio di polizia ferroviaria tra i vari organi che concorrevano. Le perplessità si ebbero nel momento in cui venivano denunciati furti o altri reati dal personale delle ferrovie dello Stato in località imprecisate, in quanto sia le Autorità locali di p.s. sia l’Arma dei Carabinieri non potevano svolgere le opportune attività investigative, non solo per la non conoscenza dell’andamento del servizio ferroviario, ma soprattutto per la mancanza di mezzi idonei e adatti alle indagini. Il dicastero degli Interni, pertanto, con il passare del tempo si rese conto che solo i Commissariati Compartimentali eseguivano professionalmente e in modo utile la polizia

---

<sup>93</sup>ACSR, *Massime*, Fondo 2, *Istituzione dei Commissariati Compartimentali di P.S. –Norme ed Istruzioni*, b.30, fasc. 1.

<sup>94</sup>*Ibidem*, Circolare Ferrovie dello Stato-Direzione Generale- Servizi Centrale VIII n.18636/20 del 19 giugno 1907.

ferroviaria, pertanto doveva provvedere a rendere il loro servizio più organico ed efficiente<sup>95</sup>.

I Commissariati Compartimentali di P.S., essendo uffici specializzati, forniti come detto di mezzi idonei per l'attività di polizia ferroviaria secondo le direttive ministeriali della Direzione Generale della P.S. V Divisione I sezione, rappresentavano dunque il corpo più competente e produttivo per la sicurezza ferroviaria dove fu preposto un Commissario di p.s. a cui i Prefetti delle nove province, nelle quali avevano sede i predetti uffici di polizia, misero a disposizione quattro Guardie di Città (un graduato e tre agenti scelti), soggetti che dovevano essere scelti fra i migliori elementi, preferibilmente celibi, affidabili non soltanto per condotta ed attitudini, ma che dovevano possedere sufficienti capacità intellettive e chiara scrittura. Allo scopo di facilitare il servizio di vigilanza a bordo treno e non creare equivoci con il personale ferroviario in servizio nei convogli, il Ministero dispose il rilascio ai Commissari ed agli Agenti di biglietti nominativi di libera circolazione sulle linee ferroviarie del proprio compartimento e su quelle dei compartimenti limitrofi e sempre fino a Roma. Si trattava di biglietti strettamente personali ed utilizzabili solo per viaggi di servizio. L'Autorità di P.S. e i militari dell'arma dei carabinieri, quindi, concorrevano nel servizio non solo con la vigilanza negli scali, secondo le rispettive competenze giurisdizionali, ma anche con l'attività investigativa in caso di furti, compatibilmente con i dati e i mezzi a loro disposizione. L'Autorità di P.S. concorreva direttamente nel servizio preventivo di polizia ferroviaria, disponendo, secondo norme speciali emanate dal dicastero dell'Interno, un servizio di scorta ai treni viaggiatori e facendo viaggiare in modo non continuativo funzionari ed agenti in borghese sui più importanti treni viaggiatori.

Le istruzioni, inoltre, precisavano ulteriormente che, in caso di furti, presso le stazioni che, pur avendo una certa importanza nel panorama ferroviario, non erano dotate di un apposito ufficio di pubblica sicurezza, i prefetti dovevano disporre l'invio, da parte degli uffici provinciale, circondariale o distaccato di P.S. della città corrispondente, di un funzionario specializzato in materia ferroviaria, che avrebbe provveduto agli adempimenti del caso con la compilazione degli uniti moduli indicati nelle Istruzioni. Un aspetto importante che interessò i nuovi corpi specializzati della Polfer fu la dipendenza gerarchica del Commissario compartimentale di P.S. l'art. 8 della circolare, infatti, prevedeva che il commissario compartimentale, pur potendo corrispondere direttamente al Ministro dell'Interno in casi espressamente disciplinati dalla medesima circolare (in particolare,

---

<sup>95</sup>ArchivioCompartimento Polfer per l'Emilia Romagna di Bologna (d'ora in poi ACPERB), fondo B.1 *competenze territoriali*, fasc. 7. Rapporto con le autorità locali.

venivano richiamati gli artt. 11, 19, 29 e 30), era comunque sempre alle dipendenze del Questore della città ove risiedeva, al quale avrebbe dovuto riferire tutto ciò che riguardava la polizia repressiva ferroviaria nell'ambito del relativo circondario. Uguali comunicazioni egli faceva ai Prefetti, ai Sottoprefetti e Questori di altri circondari ma territorialmente inglobati nel proprio Compartimento ferroviario, inoltre poteva rivolgere qualsiasi richiesta, per le operazioni di indagini, oltre che ai funzionari di P.S. addetti alle stazioni, a tutti gli altri Uffici di P.S. nonché all'Arma dei Carabinieri reali. In pratica la dipendenza dei Commissari e dei Commissariati di P.S. era più diretta con il Ministero dell'Interno che con la Questura anche perché il Commissario Compartimentale era l'Autorità di P.S. Compartimentale, quasi come il Questore che era invece Autorità circondariale di P.S. Certamente la dipendenza dei funzionari e agenti di P.S. dal Questore avrebbe creato qualche inconveniente, mentre sarebbe stato meglio chiarire tale dipendenza con il Ministero dell'Interno, non solo per alcuni punti delle istruzioni, ma nella totalità del servizio di polizia ferroviaria. Naturalmente non vi era alcuna dipendenza gerarchica degli organi di P.S. dalle Autorità ferroviarie. Giolitti nelle sue istruzioni diede importanza anche ai mezzi di comunicazione tra gli operatori e gli uffici ed infatti prevedeva che i commissari compartimentali di P.S. dovevano essere forniti, così come gli ufficiali dei carabinieri reali, del cifrario S. 15 per la corrispondenza telegrafica; l'art. 10, invece, riguardava la determinazione dei limiti di competenza territoriale, mentre l'art. 11 disciplinava gli aspetti relativi alla liquidazione delle indennità di missione, cui provvedeva il Ministero dell'Interno seppur con il concorso dell'amministrazione ferroviaria.

Per quanto riguardava l'attività repressiva della Polizia Ferroviaria, il dicastero dell'Interno diede specifiche disposizioni nell'espletamento del servizio dirette a tutti i Funzionari di P.S., con le quali si prevedeva che il personale ferroviario, in caso di furto che si verificasse sia sui treni che nelle stazioni ed altri locali di pertinenza delle ferrovie, doveva immediatamente darne notizia all'autorità di P.S. o all'arma dei carabinieri reali del luogo ove il furto era stato perpetrato. I funzionari di P.S. addetti alle stazioni, oltre a procedere a tutti gli atti di polizia giudiziaria e alle indagini di loro competenza, a loro volta dovevano informare i Commissari Compartimentali, fornendo tutti i dettagli per avere una chiara visione delle modalità di consumazione dei reati e dei risultati ottenuti. Come emerge dalle norme contenute negli articoli 13-17 della circolare vi erano reciproci obblighi di comunicazione tra funzionari di P.S. addetti alle stazioni, autorità di P.S. circondariale, Arma dei Carabinieri Reali e Commissari compartimentali al fine di assicurare il miglior coordinamento possibile ed un'efficace azione repressiva a fronte dei numerosi furti che si verificavano in ambito ferroviario. Analoghi obblighi di comunicazione erano contemplati

nelle ipotesi di rinvenimento di merci o bagagli abbandonati. In presenza di furti di una certa importanza o di altri gravi reati il Commissario Compartimentale di P.S. aveva l'obbligo di recarsi sul posto per assumere la direzione delle indagini e delle operazioni di polizia giudiziaria. In caso di suo impedimento poteva delegare tale importante compito a Funzionari di P.S. addetti alle stazioni più vicine oppure poteva interessare la Questura, la Sottoprefettura o la Prefettura competente per giurisdizione affinché inviassero un loro Funzionario. I diversi Commissariati Compartimentali di P.S. presenti nel territorio italiano dovevano mantenere costanti contatti tra di loro al fine di una migliore organizzazione della prevenzione e repressione dei reati e del miglior andamento del servizio a loro affidato. L'art. 25 della circolare, poi, precisava che continuavano ad essere in vigore le norme delle due circolari del 22 dicembre 1888, n. 11676-21 in materia di "servizio di vigilanza sulle ferrovie" e, pertanto, si disponeva che tutte le forze dell'ordine già sopra menzionate (autorità di P.S., carabinieri reali, commissari compartimentali, ecc.) dovevano coordinarsi efficacemente per indirizzare i servizi prescritti nelle due suddette circolari ai fini speciali loro affidati. Nella medesima disposizione si sottolineava, in particolare, la necessità di non trascurare i servizi preventivi di vigilanza nelle varie uscite delle stazioni, al fine di riuscire a prevenire diverse tipologie di furto. L'art. 28 disciplinava il potere di perquisizione dei Commissari Compartimentali, anche in collaborazione con altri Ufficiali ed Agenti di P.S. e con i funzionari ferroviari, raccomandando un uso misurato e diligente di tale potere. Esso comprendeva le perquisizioni nei confronti del personale dei treni e delle stazioni, nonché verifiche ai caselli ferroviari ed alle merci nei carri e nei magazzini, per verificare se vi erano merci trafugate o manomesse. Gli artt. 26 e 27 della circolare, invece, contemplavano degli obblighi burocratici a carico dei Commissari Compartimentali. Nella gestione governativa di Giolitti notevole importanza venne data alla riorganizzazione degli archivi, condizione indispensabile per un giusto funzionamento degli uffici. Naturalmente la trasformazione degli archivi interessò anche i Commissariati Compartimentali, che avevano l'obbligo di istituire nei loro uffici un protocollo ed una rubrica conformi a quelli prescritti per gli uffici di pubblica sicurezza; essi, inoltre, dovevano tenere i seguenti registri: 1) Mod. B. Registro dei furti consumati o tentati nei bagagli; 2) Mod. C. Registro dei furti consumati o tentati nelle merci o nei pacchi ferroviari; 3) Mod. D. Registro dei furti di pacchi contenenti valori; 4) Mod. E. Registro dei furti di valigie ed altri effetti trasportato dai viaggiatori; 5) Mod. F. Registro dei furti di valori ed oggetti appartenenti al patrimonio delle ferrovie dello Stato; 6) Mod. G. Registro alfabetico descrittivo degli oggetti rubati nella giurisdizione del compartimento ferroviario. Interessante cambiamento interessò il resoconto delle attività di prevenzione e repressione

dei reati sia negli impianti ferroviari che a bordo dei convogli ferroviari, che dovevano essere comunicati in maniera dettagliata dai Commissari Compartimentali al Superiore Ministero dell'Interno, sia ai fini statistici sia ai fini propositivi per il miglioramento del servizio reso.

Con ulteriore circolare integrativa del 24 luglio 1907 avente ad oggetto “*norme di servizio per i Commissari di P.S. presso le Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato*” il Ministero dell'Interno – Direzione Generale di Pubblica Sicurezza stabiliva che, oltre ai registri prescritti dalle Istruzioni annesse alla Circolare del 24 giugno 1907, n. 9066<sup>96</sup>, ciascun Commissario doveva elencare i nominativi dei ferrovieri in servizio presso il suo compartimento e quindi di sua competenza che erano sospettati di avere rapporti con gli autori del reato; egli doveva, inoltre, istituire un apposito casellario alfabetico, servendosi di schede biografiche, pure tracciate a mano, e di casellario realizzato attingendo alle notizie ottenute riservatamente dalla Direzione del proprio Compartimento. Istituito il casellario, in caso di trasferimento di uno dei ferrovieri sospetti da un Compartimento all'altro, il Commissario aveva l'obbligo di comunicare al collega del Compartimento ove il ferroviere era destinato, allegando la scheda biografica. Veniva altresì disciplinato il contenuto della scheda biografica che doveva contenere, non solo le notizie e circostanze più gravi, ma anche quelle lievi che avevano determinato sospetti sul ferroviere, i nomi e cognomi di altri agenti ferroviari che erano stati in servizio con lui o con cui aveva avuto dei rapporti, il nome e cognome del danneggiato, la specie della refurtiva ed i mezzi usati, il nome dell'autore e dei complici del furto, se scoperti, anche se estranei all'Amministrazione delle Ferrovie, formando per questi ultimi la cartella biografica “modello 13” (di cui alle istruzioni ministeriali del 1° giugno 1903, n. 9048-1)<sup>97</sup>. Il Ministero dell'Interno chiese ai Commissariati Compartimentali di P.S. di attingere notizie su tutto il personale ferroviario presso le Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato con l'acquisizione del registro generale. A tale richiesta gli uffici di P.S. ebbero non poche difficoltà nel reperimento del suddetto documento, a causa della mancanza dello stesso in molte sedi come Venezia, Ancona, Milano, Torino, Firenze. I Commissari cercarono di estendere la ricerca anche agli archivi dei diversi uffici delle direzioni ma con esito negativo. La risposta della Direzione Generale delle ferrovie dello Stato, infatti, riguardava il cosiddetto libro nero nel quale erano segnati i nomi degli Agenti che avevano

---

<sup>96</sup>Archivio Servizio Polizia Ferroviaria Roma (d'ora in poi ASPFR), Ministero dell'Interno Dipartimento della Pubblica Sicurezza, Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato, Massime, cat 96/I/1/4, *Polizia Ferroviaria, ordinamenti e schemi organizzativi, Atti fondamentali concernenti la specialità*.

<sup>97</sup>ASPFR, Massime, *Schede biografiche ferrovieri*, catg I. 96, fasc. 6.

prestato servizio sui treni e presso i magazzini, in cui si verificarono i furti o manomissioni, registro che conteneva soltanto il nome di quegli agenti ferroviari che avevano delle prenotazioni a carico ed era ben diverso da quello generale di tutto il personale. Conseguentemente per avere notizie certe bisognava fare richiesta a tre distinti uffici<sup>98</sup> e ciò determinò delle tempistiche burocratiche lunghe e inefficienti. Con le suddette disposizioni si comprendeva che la fiducia del Ministero dell'Interno nei confronti del personale ferroviario non era di certo piena ed infatti, per ottimizzare l'attività di repressione della polizia ferroviaria, risultava indispensabile nelle indagini per i tutti i reati commessi o tentati in danno delle ferrovie dello Stato un'attività di accertamento inerente ai rapporti che intercorrevano tra l'imputato ed il personale degli agenti ferroviari, verificando attentamente le dichiarazioni che essi rilasciavano con l'intenzione di comprendere se la frode o il furto fosse stato perpetrato con l'accordo dei ferrovieri<sup>99</sup>.

Alla circolare n. 9066 del 1907, inoltre, il Ministero fece immediatamente seguire una circolare di chiarimento di alcune norme in essa contenute, al fine di evitare fraintendimenti applicativi. Per esempio, si precisava la norma di cui all'art. 28, specificando che, contrariamente a quanto poteva ritenersi facendo leva sull'utilizzo del termine "d'accordo", i Commissari Compartimentali erano liberi di eseguire delle perquisizioni senza richiedere l'intervento dei funzionari ferroviari né tanto meno il loro assenso. Si aggiungeva che i Capi di Compartimento dovevano provvedere ai locali degli uffici dei Commissariati, al loro arredamento ed alla loro illuminazione. Con provvedimento del 5 giugno 1907, poi, il Ministero delle Poste e dei Telegrafi comunicava che erano date le necessarie disposizioni per la concessione delle esenzioni delle tasse alla corrispondenza postale e telegrafica spedita dai Commissariati di P.S., da istituirsi presso le Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato. Prima dell'inizio della prima guerra mondiale, con l'ampliamento delle Ferrovie, i Commissariati Compartimentali di P.S. da nove diventarono dodici, in quanto vennero istituiti quelli di Reggio Calabria, Bologna e Bari<sup>100</sup>, sedi corrispondenti alle Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato. Il governo, comunque, non era preparato ed organizzato per l'entrata in Guerra da un punto di vista dei trasporti dei militari e degli armamenti e così dovette correre ai ripari con finanziamenti per la costruzione di linee ferroviarie e di rotabili.

---

<sup>98</sup> ACSR, Massime, b 30, fasc. 1 Circolare Commissariato Compartimentale di P.S. Venezia del 5 ottobre 1907, *Registro del Personale Ferroviario*.

<sup>99</sup> F.M. Tinti, op. cit., p.45.

<sup>100</sup> Circolare Ministero dell'Interno Direzione Generale della Pubblica Sicurezza-Ufficio Centrale della Polizia Ferroviaria, *Istituzione di Commissariati di P.S. Compartimentali di Bologna e Bari*, 14 dicembre 1912 n. 212.



Dall'analisi sopra indicata si evidenzia che nella prima fase del nuovo corpo di polizia specializzato per l'ambiente ferroviario, il servizio di prevenzione e repressione dei furti ed altri reati era eseguito principalmente dai Commissariati Compartimentali di P.S., mentre gli uffici distaccati di p.s. presso le stazioni ferroviarie che non dipendevano dai predetti uffici trattavano la materia dei furti come servizio accessorio; analogamente era palese lo scarso interesse da parte degli uffici provinciali o circondariali di p.s., che non avevano delegazioni speciali ferroviarie, e così anche dei comandi dei Carabinieri. L'isolamento dei Commissariati e la carenza di personale, quindi, furono le principali cause dei non soddisfacenti risultati dell'attività di contrasto degli atti delinquenti in ambito ferroviario. Sicuramente in quella fase pesò la mancanza di uno speciale organismo di polizia ferroviaria che potesse disciplinare il servizio, conferendo chiare responsabilità e competenze, ma soprattutto il diritto di ordinare e predisporre i servizi. Così facendo non si sarebbe creata confusione nello stabilire chi doveva effettuare le indagini, a chi ci si doveva rivolgere in caso di reati ma soprattutto si sarebbe garantito il compimento del servizio.

### **2.3. Il periodo successivo all'Istituzione dei Commissariati Compartimentali di P.S**

Il periodo successivo all'istituzione dei Commissariati Compartimentali fu caratterizzato da un primo bilancio dell'attività di prevenzione e repressione della polizia ferroviaria con il contestuale acceso dibattito sulle proposte di miglioramento del servizio di polizia ferroviaria. Lo scenario ferroviario era in continua trasformazione e le innovazioni apportate alle ferrovie in questo periodo furono anche frutto di un 'importante attività di ricerca che si cominciò dopo alcuni anni della Statalizzazione', infatti fu l'opera dell'istituto sperimentale delle ferrovie dello Stato, fondato nel 1905, a permettere la collaborazione tra i ricercatori dei vari settori ferroviari. Il compito dell'istituto era fondamentalmente l'analisi del materiale e di tutto quanto concerneva la sperimentazione tecnico-scientifica delle ferrovie<sup>101</sup>. Il sindacato dei ferrovieri aumentava i suoi iscritti, con una sindacalizzazione e politicizzazione degli addetti che non trovava riscontro in altri settori, e si ebbero quindi sempre più pressioni, non solo per l'aumento dello stipendio, ma

---

<sup>101</sup>S. Maggi. *Le ferrovie*, op. cit., p.115.

anche per un forte intervento legislativo del governo per migliorare le pessime condizioni lavorative dei ferrovieri. Comprendendo il potere di spostamento delle masse dei ferrovieri con azioni che potevano creare pericolo per l'ordine e la sicurezza pubblica, lo Stato venne più volte incontro alle loro esigenze, come per esempio in occasione dell'emanazione della legge Sacchi, dal nome del ministro dei Lavori Pubblici Ettore Sacchi, con la quale vennero concessi aumenti a tutti i dipendenti e venne istituito il cosiddetto *parlamentino ferroviario*, cioè una rappresentanza dei lavoratori con funzioni di tutela delle condizioni economiche e normative della categoria, rappresentanza nella quale il sindacato dei ferrovieri riuscì a far eleggere in gran parte i propri attivisti<sup>102</sup>. Tra le richieste del sindacato dei ferrovieri vi era pure la tutela del personale nell'esecuzione dei servizi sia negli scali, magazzini e altri ambienti ferroviari, sia a bordo dei treni. Essi, inoltre, lamentavano l'assenza di comunicazione ed identificazione degli operatori di P.S. nei treni. A fronte di tali istanze, il Ministero dell'Interno con varie circolari aveva segnalato delle criticità del servizio svolto sotto vari profili, tra cui la mancanza di personale specializzato e la necessità di istituire un ufficio centrale che potesse gestire le comunicazioni e i dati trasmessi dai Commissari Compartimentali di P.S. Nell'evidenziare i diversi furti, tra l'altro di significativo valore ed a carico di viaggiatori stranieri, che si erano verificati sui treni in viaggio, attribuibilmente certamente al personale ferroviario di scorta, ossia Capi Conduttori e Conduttori in associazione con ricettatori, il Ministero evidenziava come «*l'azione dei Commissariati Compartimentali di P.S. però, non poteva essere efficace perché i mezzi, dei quali disponevano, erano assolutamente insufficienti, in confronto all'attuale sviluppo del movimento ferroviario*»<sup>103</sup>. Appariva, pertanto, assolutamente necessario ed urgente assegnare a ciascun ufficio un Funzionario subalterno, il quale potesse validamente coadiuvare il Commissario nel servizio ed eventualmente sostituirlo in caso di sua assenza. In tal modo, secondo il Ministero, potevano essere eseguite le perquisizioni fino al quel momento omesse, poteva essere controllato il servizio degli Agenti, poteva essere eliminato il grave inconveniente della paralisi dell'ufficio tutte le volte in cui il Commissario era costretto a viaggiare e comunque a quest'ultimo poteva essere fornito un significativo aiuto per tutte le incombenze burocratiche. Per ovviare ai limiti del servizio prestato dai Commissariati Compartimentali, con tale provvedimento si proponeva altresì di aumentare il numero degli Agenti a disposizione in rapporto a quello dei furti, di promuovere un'unità di indirizzo al fine di armonizzare il lavoro dei vari uffici ed evitare

---

<sup>102</sup> Legge 13 aprile 1911, nr. 310, che approvava le modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato ed il miglioramento economico del personale

<sup>103</sup> ACSR, Massima, lettera Commissario Compartimentale Venezia, 1907 F.2, busta 30.

che ciascuno potesse agire per conto proprio e di destinare un Funzionario superiore in grado che potesse svolgere il ruolo di anello di congiunzione tra i vari uffici dei Commissariati Compartimentali e la Direzione Generale delle Ferrovie. Analogamente, con lettera del Commissario Compartimentale di Venezia indirizzata al Ministro dell'Interno, si evidenziava come il numero del personale degli uffici era troppo esiguo rispetto ai furti che si verificavano ed alle incombenze (un Funzionario più tre Agenti secondo le previsioni della circolare n. 9066 del 24 giugno 1907), soprattutto in scali importanti come quello di Venezia, e come fosse necessario porre i Commissariati Compartimentali in condizione di espletare al meglio le loro funzioni, tenuto conto che qualunque atto o servizio ritardato per ragioni di economia poteva compromettere interessi materiali e morali di valore di gran lunga superiore<sup>104</sup>.

Nel 1911 il Ministero dell'Interno istituì presso la Direzione Generale di pubblica sicurezza 4° divisione Sezione 1° il così tanto richiesto *Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria*», ufficio specializzato in materia di Polizia Ferroviaria, al quale, allo scopo di snellire il disbrigo degli affari burocratici, veniva indirizzata la corrispondenza per i casi prescritti nelle istruzioni della circolare 9066 del 24 giugno 1907; ad esempio, nella richiesta di congedi da parte dei Funzionari addetti ai Commissariati Compartimentali di P.S. alle Prefetture, il Ministero dell'Interno chiedeva, prima del rilascio del nulla osta, di notificare l'Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria perché in alcuni casi, per ragioni di carattere generale, esso poteva consigliare la sospensione del congedo<sup>105</sup> (detto ufficio riceveva, altresì, le comunicazioni dei reati e di gravi eventi verificatisi nel territorio nazionale).

Con successive circolari il Ministero dell'Interno evidenziava ulteriori aspetti negativi nella gestione dei Commissariati Compartimentali e nel servizio dai medesimi reso. A titolo esemplificativo si menzionano le seguenti. Con la circolare del 16 settembre 1911 si rilevava come i Funzionari di P.S. non osservavano in maniera puntuale la normativa in materia di arresto preventivo del personale ferroviario in occasione di sinistri ferroviari ed, a tal fine, venivano ulteriormente specificati i limiti e criteri di tale attività di polizia giudiziaria<sup>106</sup>. Con l'altra circolare del 3 dicembre 1912, invece, veniva denunciata la negativa gestione della contabilità all'interno dei Commissariati Compartimentali, evidenziandosi soprattutto una richiesta di liquidazione di indennità non conforme alle

---

<sup>104</sup> Ibidem

<sup>105</sup> *Raccolta di disposizioni legislative e regolamentari e di circolari e lettere di massima per uso degli uffici di P.S. vol. IX, ordinamento degli uffici di P.S. Polizia Giudiziaria-Polizia Ferroviaria affari diversi 1 aprile 1916* (d'ora in poi *Raccolta*), Roma, Tipografia Artigianelli, p.228.

<sup>106</sup> Ivi, p. 239.

prescrizioni dell'art. 16 delle Istruzioni per il servizio di P.S. nelle ferrovie con conseguenti abusi. I Commissari Compartimentali di P.S., in definitiva, fecero molteplici segnalazioni al Ministero dell'Interno riguardanti la cattiva organizzazione ed il mancato coordinamento nell'espletamento dei servizi da parte degli Uffici locali di P.S., dei Comandi di Stazione di P.S. e dell'Arma dei Carabinieri Reali; inoltre, essi evidenziavano la mancata comunicazione tra i vari organi, causa di una spiacevole sovrapposizione di servizi di vigilanza e di scorta<sup>107</sup>.

Allo scopo di rendere più efficace l'azione repressiva dei Commissariati Compartimentali di P.S. e per contrastare i furti sui convogli ferroviari e nelle sale d'attesa delle stazioni, il Ministero dell'Interno richiese agli uffici Circondariali di inviare agli uffici di P.S. presso le Direzioni Compartimentali delle ferrovie dello Stato brevi cenni biografici con una copia delle relative fotografie dei noti borseaiuoli e ladri di valigie soliti ad agire nelle stazioni e lungo il percorso dei treni<sup>108</sup>. Il suddetto provvedimento del Ministero fu insufficiente a causa della lentezza di trasmissione del materiale fotografico da parte degli uffici circondariali, pertanto nel 1914 allo scopo di facilitare l'identificazione dei soggetti dediti ai borseggi, ai furti ed altri reati in ambito ferroviario, fu istituito presso il Ministero dell'Interno e presso i Commissariati Compartimentali di P.S. lo schedario dei ladri in ferrovia, comprendente le fotografie dei pregiudicati più pericolosi classificati in base ai connotati, ai contrassegni ed alle specialità criminose. Lo schedario suddetto doveva essere sempre aggiornato e nei casi di borseggi o furti in cui gli autori erano arrestati vi era l'obbligo di comunicazione dei nominativi e dei pregiudizi penali unitamente al cartellino segnaletico completo. Nei casi in cui gli autori di reati rimanevano sconosciuti il funzionario che riceveva la Denuncia doveva esperire tutti gli accertamenti di Polizia Giudiziaria allo scopo di risalire al responsabile<sup>109</sup>. Vi era la richiesta perenne dei Commissari Compartimentali di un riordinamento generale del servizio di polizia ferroviaria che potesse ampliare le funzioni dei Commissariati Compartimentali di P.S., non solo alla prevenzione e repressione dei furti e di altri gravi reati ferroviari, ma anche affidando ad essi tutto il servizio di polizia ferroviaria compresa la Polizia Giudiziaria (furti, altri reati), la Polizia Amministrativa (infortuni, armi, esplosivi), così da costituire un punto di riferimento nelle direzioni Compartimentali delle ferrovie dello Stato che comprendevano, come organi diretti, gli uffici distaccati di p.s. nelle stazioni e, come organi indiretti o ausiliari, Funzionari designati dai Prefetti o sottoprefetti nel servizio

---

<sup>107</sup>Ivi, pp.229.

<sup>108</sup>Ivi, p. 244.

<sup>109</sup>Ivi, p.245.

presso le stazioni dove non vi era ufficio fisso, nonché i Comandanti dei Carabinieri che comprendevano nella loro giurisdizione stazioni ferroviarie.

A fronte delle summenzionate proposte, il Ministero dell'Interno nominò il 30 ottobre 1914 una Commissione per gli studi necessari per la riforma dei servizi di Polizia Ferroviaria<sup>110</sup>, composta dal Vice Direttore Generale della P.S. con funzioni di Presidente, da due altri funzionari della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, da un funzionario del Ministero dei Lavori Pubblici – Ispettorato ferroviario, dai Capi Divisione IV e V della Direzione Generale della P.S., da un Ispettore Generale di P.S. nella persona di D'Alessandro, da un Capo Sezione del Ministero dell'Interno nella persona di Sbrocca con funzioni di Segretario Relatore<sup>111</sup>. La Commissione utilizzava come presupposto dei propri lavori le allora vigenti norme di Istruzione e di Istituzione dei Commissariati Compartimentali, apportandovi quelle modifiche ed aggiunte ritenute necessarie per il miglioramento del servizio di polizia ferroviaria, nonché proponendo quei provvedimenti amministrativi finalizzati ad eliminare gli inconvenienti denunciati. I dodici Commissariati Compartimentali venivano, pertanto, invitati a proporre le innovazioni ritenute utili o indispensabili, evidenziando i motivi per cui tali proposte dovevano essere da tutti ritenute necessarie. Una sintesi di tali proposte veniva fatta dal Commissario Compartimentale di Genova con la nota del 9 novembre 1914<sup>112</sup>, in cui venivano sintetizzati i punti da sottoporre all'esame della Commissione su cui convergevano tutti i Commissari Compartimentali d'Italia. In sintesi queste erano le proposte:

- Riconoscimento dei commissariati compartimentali di P.S con regio decreto;
- Esclusione del cambiamento di titolo da Commissariati Compartimentali di P.S. in Ispettorati Compartimentali di P.S.;
- Definizione dei compiti del Commissariato, nel senso di non limitare, come già detto, l'azione dello stesso alla prevenzione e repressione dei furti in ferrovia, ma anche alla prevenzione e repressione di tutti i reati ed al disbrigo di tutti gli affari inerenti alle ferrovie, richiedendo all'uopo il concorso degli altri uffici. In sostanza si auspicava di accentrare nel Commissariato tutto ciò che riguardava la polizia ferroviaria;
- Aumento dell'organico del personale, con attribuzione al commissario del potere di scelta del personale dipendente, il quale pertanto doveva provvedere a redigere le note caratteristiche, non solo dei funzionari ed applicati, ma anche degli agenti;

---

<sup>110</sup> Archivio Compartimento Polfer per l'Emilia Romagna Bologna (d'ora in poi ACPERB), fondo Z.2, *Servizio di Polizia Ferroviaria*, fasc. 394, *Riforma*.

<sup>111</sup> ACPERB, fondo B.1, *competenze territoriali*, fasc. 7, *Comunicazione Commissario Compartimentale di Genova*.

<sup>112</sup> *Ibidem*.

- Rideterminazione dei rapporti tra Commissariati e Prefetture, nonché tra Commissariati ed Uffici compartimentali ferroviari, con individuazione di un Funzionario (Ispettore o Vice Ispettore) che cooperasse stabilmente con il Commissario;
- Approvazione da parte dei Commissari Compartimentali di P.S. dei provvedimenti da adottarsi da parte del delegato di P.S. di stazione in materia di vigilanza sui treni e sorveglianza agli scali;
- Onere dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato di mettere a disposizione degli alloggi per le guardie, nonché personale con mansioni esecutive;
- Estensione a tutta la rete ferroviaria della carta di libera circolazione dei funzionari, equiparazione tra i Commissari Compartimentali di P.S. ed i funzionari ferroviari per la concessione dei biglietti per la famiglia e per il trasporto di bagagli ferroviari;
- Riconoscimento dell'unicità del servizio ferroviario, con divieto di svolgimento di altre funzioni in mancanza di assenso da parte del Ministero, pur continuando a dipendere dai Questori;
- Riforma della disciplina delle indennità di missione;
- Conferma delle disposizioni in vigore in materia di servizio di vigilanza sulle ferrovie ed attribuzione della vigilanza ai Commissariati Compartimentali di P.S. sulle linee principali in accordo con i Commissariati limitrofi per la continuità della scorta;
- Attribuzione di parte della vigilanza sui treni alle Guardie di Città ed all'Arma dei Carabinieri Reali in divisa e riserva del servizio di verifica ai bagagliai ed ai carri merci agli agenti in borghese<sup>113</sup>.

La Commissione svolse un ruolo fondamentale e allo stesso tempo impegnativo perché, come si è accennato in precedenza, le proposte di cambiamento erano molteplici e molto dibattute nel panorama politico; tra le più controversie vi era sicuramente quella della non concessione dell'espansione del potere esecutivo ai Commissariati Compartimentali di p.s., che sarebbero diventati così gli attori protagonisti del servizio di polizia ferroviaria. I lavori della Commissione, tuttavia, furono sospesi a causa dello scoppio della Prima Guerra Mondiale.

---

<sup>113</sup>ACPERB, fondo B.1.*Competenza Territoriale* b.7. fasc. 3.

## CAPITOLO III

### LA POLIZIA FERROVIARIA DALLA GRANDE GUERRA ALLA RIFORMA DEL 1920

#### 3.1. Organizzazione, protezione e tutela delle Ferrovie in Guerra

Nella primavera del 1915, con l'entrata dell'Italia nel conflitto bellico, i progetti di riforma sul servizio e sull'organizzazione della Polizia Ferroviaria ebbero un brusco rallentamento, in quanto l'autorità governativa si occupò prevalentemente di dettare nuove disposizioni sul controllo alle frontiere e sulla pianificazione del ruolo delle forze armate e di polizia per la vigilanza e la protezione del servizio ferroviario. Il Direttore generale della Pubblica Sicurezza Vigliani, inoltre, si interessò soprattutto dei servizi speciali predisposti durante il conflitto bellico con l'utilizzo del personale ordinario, sottraendolo così alle normali mansioni, di modo che, esclusa la vigilanza sullo spionaggio, venne meno ogni funzione di carattere preventivo negli organi di polizia<sup>114</sup>. In verità, l'attività di prevenzione non si era fermata, ma fu soltanto modificata in relazione alle esigenze della guerra e, pertanto, in stretta collaborazione con le autorità militari, per la repressione dello spionaggio. Un altro pericolo che incombeva nel triennio bellico fu quello bolscevico, che dal 1916 cominciò a diffondersi in tutti i Paesi occidentali europei. A causa di queste preoccupazioni, sia interne sia esterne al Paese, Vittorio Emanuele Orlando personalmente decise di istituire l'Ufficio centrale di investigazione<sup>115</sup>. Esso fu posto alla diretta dipendenza del direttore generale, con lo scopo di prevenire e reprimere tutti quegli eventi che oltrepassavano i limiti del territorio nazionale. Il servizio, oltre ad occuparsi del controllo dello spionaggio e della vigilanza degli stranieri, grazie ad una rete di collaboratori sia in Italia che all'estero, monitorava i partiti antigovernativi, come i Socialisti e i repubblicani, che con le loro azioni potevano rappresentare un pericolo. Per quanto riguardava il sistema ferroviario, come descritto nel precedente capitolo, l'esigenza del conflitto, i numerosi trasferimenti sulle tratte convergenti verso le zone delle operazioni, l'aumento nel numero e nella composizione dei rotabili, le nuove linee costituite per l'istadamento di truppe, materiali e merci obbligarono il governo a dover effettuare, nell'interesse militare, molteplici lavori sulle linee e nelle stazioni ed alcune nuove necessarie costruzioni aventi tutte il carattere della massima urgenza e utilità<sup>116</sup>. In sostanza, l'Esecutivo affrontò la mancata preparazione al conflitto mondiale con la tempestiva realizzazione di linee ferroviarie e

---

<sup>114</sup>E. Flores. *Eredità di guerra*, Roma, Edizione di politica, 1947(I edi. 1925), p.177.

<sup>115</sup>ACSR, Ministero Interno Direzione Generale Pubblica sicurezza, *Ufficio Centrale di Investigazione*, B.1, Fasc. 1.

<sup>116</sup>Biblioteca Militare Centrale Stato Maggiore dell'Esercito (d'ora in poi BMCSME) Fondo 16, *ferrovie dello stato Direzione Generale*, b, 540, fasc 318, *Attività delle ferrovie in guerra*.

treni indispensabili per il trasporto di militari, armamenti, medicinali e quant'altro al fronte.

A questo punto appare necessario offrire un quadro dettagliato dell'organizzazione delle ferrovie in guerra. La peculiarità sostanziale dell'organizzazione delle Ferrovie in Guerra fu di lasciare invariata la struttura delle Ferrovie dello Stato, alla quale vennero affiancati organi militari, che agivano in stretta collaborazione con quelli istituzionali delle ferrovie. La Direzione Trasporti, della quale facevano parte funzionari delle FF.SS., era un organo dell'Intendenza Generale dell'Esercito ed aveva la direzione di tutti i trasporti sull'intera rete ferroviaria. Essa provvedeva direttamente ai trasporti che si svolgevano sulla rete ferroviaria militare, cioè su quella esistente da nord della via Emilia ad est dell'Adda, nonché sulla rete fluviale. Presso la Direzione Generale delle FF.SS. a Roma vi era una delegazione della Direzione Trasporti. Nella zona interna, cioè in tutta la rete, esclusa la zona militare suddetta, il trasporto era di competenza, come prima, delle FF.SS., ma gli ordini per i trasporti puramente militari venivano dati dalla Direzione Trasporti<sup>117</sup>. Il Compartimento ferroviario di Venezia fu potenziato in uomini e mezzi, in quanto rappresentava il centro della zona delle operazioni, e venne attuata una rigorosa centralizzazione delle trasmissioni telefoniche con collegamenti da Verona, da Padova e da Bologna verso Nord. Il normale esercizio era svolto dagli organi ferroviari competenti, salvo nei settori più avanzati e sottoposti al fuoco nemico, dove, tuttavia, il personale civile volontario coadiuvava sempre efficacemente il Genio Militare. I lavori nella zona di guerra, studiati e diretti dall'ufficio lavori delle ferrovie dello Stato o da società private, venivano eseguiti dal Genio Militare e parte dall'Amministrazione ferroviaria<sup>118</sup>. Gli organi militari che affiancavano quelli ferroviari, oltre alla Direzione Trasporti, erano:

- La Delegazione Trasporti, col compito di rappresentare la Divisione Trasporti presso il Ministero della Guerra e quello della Marina, dando disposizioni per i trasporti ferroviari interni e per i trasporti marittimi;
- I Delegati presso le Armate (uno per ogni armata) col compito di ricevere le richieste di trasporti, vagliarle, coordinarle e trasmetterle alla Direzione Trasporti, concorrendo alla esecuzione dei trasporti militari o direttamente o a mezzo dei Comandi Militari di Stazione;
- Le Commissioni Militari di Linea, che erano state aumentate da quattro a nove, e le loro delegazioni, che sorvegliavano l'esecuzione dei trasporti ordinati dalla Direzione

---

<sup>117</sup> Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito (d'ora in poi AUSSME), *Studi storico militari* 1986, Roma, p.218.

<sup>118</sup> *Ibidem*.



Trasporti ed eseguivano quei trasporti militari che avevano origine e fine nella propria giurisdizione;

- Gli Ufficiali Delegati presso i depositi centrali per coordinare e disporre i rifornimenti in partenza dal deposito centrale e destinate alle armate;
- I Comandi Militari di Stazione che dovevano rimediare, d'accordo con i Capi Stazione, agli inconvenienti che si verificavano, rappresentando altresì le esigenze dei corpi e servizi del presidio<sup>119</sup>.

Un'organizzazione che nel complesso risultava snella ed efficiente e che funzionava egregiamente grazie anche allo spirito di sacrificio dimostrato dal personale ferroviario sia statale che in concessione<sup>120</sup>.

La zona di guerra, costituita dalle province del Regno in cui vigeva lo stato di guerra e dalle Regioni occupate, per la circolazione ordinaria e sulle ferrovie era divisa in territorio delle operazioni, territorio delle retrovie e territorio delle provincie dichiarate in stato di guerra non compreso in quello delle operazioni e in quello delle retrovie. La prima zona era quella in cui le truppe impegnate sul fronte combattevano e sostavano, la seconda era quella in cui stazionavano le truppe non impegnate sul fronte e dove si effettuavano i trasporti di rifornimento e di sgombero<sup>121</sup>. Nel territorio non compreso tra le due precedenti zone la circolazione non era soggetta ad alcuna limitazione ed era libera per tutti, tuttavia i Comandi d'Armata e le Divisioni territoriali avevano facoltà di prescrivere norme di polizia militare, restrittive della libertà di circolazione<sup>122</sup>.

Il limite fra i tre territori era stabilito e, modificato sempre, quando occorreva, dai Comandi di armata, ciascuno per la propria giurisdizione, e di solito corrispondeva a linee naturali del terreno ben definite oppure a linee ferroviarie o rotabili di una certa importanza e veniva portato a conoscenza dei cittadini a mezzo di manifesti a larga diffusione a cura dei Comandi suddetti.

Nel territorio delle operazioni i non militari non potevano circolare con le ferrovie se non muniti di salvacondotto o, solo per casi urgenti, di speciale permesso rilasciato dall'autorità militari. Soltanto per gravissime esigenze pubbliche e private il comando supremo ed i comandi d'armata consentivano deroghe temporanee o permanenti alla precedente prescrizione, concedendo i relativi salvacondotti o emanando appositi bandi. Oltre alle

---

<sup>119</sup> Centro di alti studi militari 2 sessione, *Relazione sul tema studio dell'organizzazione dei trasporti in guerra- elementi storico-statistici e situazioni dei trasporti*. Roma, 1951, pp. 6-9.

<sup>120</sup> *Ibidem*.

<sup>121</sup> "Bollettino Ufficiale del Ministero dell'Interno (d'ora in poi BUMI) anno XXIV, 1915 pp. 1312-1315.

<sup>122</sup> R. Esercito Italiano Comando Supremo *Norme per l'applicazione delle ordinanze del 17 giugno e 31 luglio 1915 sulla circolazione con mezzi rapidi, transito, soggiorno nella zona di Guerra, comunicazioni e segnalazioni*, Roma, 1915 pp 3-7.

misure imposte dalla sicurezza militare nel territorio delle operazioni, sia nelle campagne, sia nelle adiacenze degli abitati, ogni circolazione doveva di massima cessare dalle ore 21 di ciascun giorno alle ore 4 del successivo per tutti coloro che non avevano funzioni militari e che non erano muniti di speciale autorizzazione. I salvacondotti potevano ottenersi soltanto per esigenze del servizio militare, per i bisogni delle pubbliche amministrazioni e per gravi ed eccezionali interessi privati. La domanda per la concessione del salvacondotto, corredata dai dati anagrafici del richiedente, dai motivi della richiesta e dalle indicazioni degli itinerari ferroviari da percorrere, veniva presentata al Comando dei CC RR presente nel territorio di residenza del richiedente. Il Comando stesso assumeva informazioni, accertava i motivi per il rilascio e dava i risultati dell'indagine al proprio Superiore diretto, che trasmetteva il carteggio al Comando di Divisione. Questi inviava tutti gli atti, esprimendo il proprio parere, o al Comando Supremo, se l'istanza riguardava un territorio sotto la giurisdizione di più di un'armata, ovvero al Comando delle truppe operanti competente, se la richiesta era limitata a località comprese nella giurisdizione di detto Comando. I salvacondotti potevano essere permanenti e temporanei: quelli permanenti venivano richiesti al Comando Superiore dell'Arma dei Carabinieri Reali presso il Comando Supremo mentre i salvacondotti temporanei si richiedevano al Comando Superiore dell'Arma dei Carabinieri Reali, se riguardavano tutto il territorio delle operazioni oppure territori dipendenti da vari Comandi D'Armata. Essi potevano essere richiesti pure al Comando delle truppe operanti, limitatamente ai territori di loro giurisdizione. I salvacondotti temporanei potevano essere concessi anche dall'Intendenza Generale dell'Esercito per tutto il territorio delle operazioni, quando lo si riteneva necessario per esigenze dei servizi militari da essa dipendenti o per bisogni delle pubbliche amministrazioni, ovvero per quelli urgenti delle industrie e del commercio. Tali autorizzazioni potevano essere concessi pure dal Comando Generale del Genio Militare o dai Comandi del Genio dipendenti, presso le Grandi Unità Mobilitate, per gli urgenti bisogni dell'Amministrazione e del Genio Militare<sup>123</sup>.

Il territorio delle retrovie comprendeva i comuni occupati non compresi nel territorio delle operazioni, i comuni delle provincie di Belluno, Udine, Treviso, Venezia, Verona, Brescia e Sondrio, non compresi nel territorio delle operazioni, i comuni costieri dell'Adriatico e tutte le fortezze dichiarate in stato di difesa o di resistenza con decreti dei Ministri della Guerra e della Marina. Nel territorio delle retrovie la circolazione era libera per tutti anche se veniva effettuata su ferrovia. Chiunque non appartenente all'Esercito o all'Armata accedesse per ferrovia in uno dei comuni del territorio delle retrovie, doveva

---

<sup>123</sup>“BUMI”, anno XXVI, 1917, pp. 704-705.

immediatamente presentarsi al Comando Militare della Stazione ferroviaria per ottenere il permesso di transito o soggiorno. Detto permesso poteva essere anche rilasciato durante il viaggio dal Funzionario di P.S. incaricato del servizio di vigilanza sui convogli ferroviari. Qualsiasi soggetto che entrava in un Comune del territorio delle retrovie per via ordinaria doveva presentarsi al Comando Militare di Tappa, dove era istituito, o in mancanza all'Ufficio di p.s., e, se questo era assente, alla stazione dei CC RR. In mancanza dei suddetti organi di Polizia, bisognava presentarsi dal Sindaco<sup>124</sup>.

I permessi venivano rilasciati dalle suddette autorità, secondo l'ordine precedentemente enunciato, al momento dell'arrivo di un viaggiatore in un comune ed esclusivamente a chi provava, oltre la propria identità personale, di avere motivi di industria, di commercio, di professione, di lavoro o gravi interessi o contingenze familiari per soggiornare nel comune ove si era diretto.

Quando la persona non era in grado di provare la propria identità con documenti validi o comprovate referenze, requisito fondamentale per ottenere il rilascio del permesso, veniva respinto nel comune di residenza dall'Autorità di P.S a mezzo di foglio di via obbligatorio rilasciato dal medesimo organo di polizia<sup>125</sup>.

Il permesso di soggiorno e di transito non poteva avere una validità superiore ad un mese ma poteva essere rinnovato. Esso si rilasciava sul modulo del Comando Supremo dove vi era indicato il luogo di destinazione e le altre località di transito per raggiungerlo.

Non veniva rilasciato il permesso di transito o di soggiorno:

- Ai funzionari civili che accedevano nei suddetti comuni per motivi di servizio e che erano muniti di documenti atti a stabilire la loro identità e i motivi del servizio che avevano determinato il viaggio;
- A coloro che provavano a rientrare nel comune di residenza;
- A coloro che erano muniti di salvacondotto per circolare;
- A coloro che erano muniti di permessi speciali rilasciati dalle autorità militare.

Con il Regio Decreto Legge nr. 633 del 2 maggio 1915 la protezione delle ferrovie in caso di guerra veniva affidata all'Autorità Militare e con esso si dettarono istruzioni per la difesa delle coste e per la protezione delle ferrovie in guerra riguardanti disposizioni per il pubblico. Gli uffici di P.S. presso le Stazioni e i Commissariati Compartimentali di P.S. furono coinvolti nei servizi di vigilanza e protezione degli impianti ferroviari, dei convogli e delle linee ferroviarie. Gli organi di P.S. unitamente ai militari facevano rispettare ed

---

<sup>124</sup>Regio Esercito Italiano Comando Supremo, "Norme per l'applicazione delle ordinanze del 17 giugno e 31 luglio 1915 sulla circolazione con mezzi rapidi, transito, soggiorno nella zona di Guerra, comunicazioni e segnalazioni", Roma, 1915, pp. 3-7.

<sup>125</sup> Ivi, pp. 8-9.

e eseguire le prescrizioni del RDL. Essi, infatti, coadiuvavano i Comandi Militari di Stazioni nel controllo dei biglietti d'ingresso, dettavano prescrizioni per la circolazione all'interno delle stazioni, nei magazzini, nei depositi e convogli ferroviari, avevano altresì la facoltà di sospendere in qualunque momento la distribuzione degli ordinari biglietti d'ingresso, potevano visitare le località, anche abitate, adiacenti o prospicienti le ferrovie e di imporre la chiusura, temporanea o permanente, di finestre, porte od altre aperture nelle vicinanze di linee ferroviarie, stazioni, impianti ferroviari<sup>126</sup>. Uno dei punti di maggiore rilevanza del RDL fu il potere dato all'Autorità Militare e alla Pubblica Sicurezza di vietare ai soggetti, che ritenevano pericolosi o sospetti, di comprare biglietti di viaggio o di entrata alle stazioni, di accedere, partire o di proseguire il viaggio anche se muniti di regolare biglietto, di dimorare in edifici adiacenti o visibili dalla strada ferrata, di recarsi negli uffici di spedizione, nei magazzini, presso i piani caricatori, nei ristoranti delle stazioni anche quando provavano la necessità di accedervi<sup>127</sup>.

L'osservanza delle disposizioni era sotto la responsabilità dell'autorità militari con i Comandi Militari di Stazioni, cui era preposto un Ufficiale addetto riconoscibile dalla sciarpa di colore blu che indossava limitatamente al servizio da effettuare all'interno della stazione ferroviaria<sup>128</sup>.

Le disposizioni emanate dal suddetto RDL venivano rese note al pubblico mediante l'affissione di appositi manifesti gialli modello P.F. nei comuni, nelle stazioni ferroviarie, nelle frazioni di comune e centri abitati prossimi alle linee ferroviarie, presso tutti i passaggi a livello, nelle case cantoniere e lungo le strade che fiancheggiavano le ferrovie. I cartelli venivano altresì affissi in tutte le vetture adibite al servizio viaggiatori nei treni ordinari. I viaggiatori che percorrevano le linee sulle quali vigevano le prescrizioni di cui sopra dovevano essere informati dagli agenti ferroviari (personale di stazione o viaggiante), dai comandi di Stazione e dai militari od agenti di P.S. di scorta sui treni.

La protezione delle ferrovie in tempo di guerra aveva essenzialmente lo scopo di assicurare la mobilitazione e la radunata del Regio esercito ed i successivi trasporti strategici di truppe durante la campagna, impedendo ogni tentativo di ostacolare i movimenti ferroviari. Essa doveva altresì prevenire ed ostacolare l'azione di emissari che tentavano di raccogliere dati circa l'entità e la direzione dei trasporti. Il Ministero della Guerra

---

<sup>126</sup>AUSSME "Comando Supremo Ufficio Ordinamento e Mobilitazione Circolare Ministero della Guerra 19 maggio 1915 al 29 febbraio 1916 Circolare Intendenza Generale dell'Esercito avente ad oggetto *Servizio di vigilanza nelle stazioni nella zona interna*, n 3064 prot. R.S del 31 luglio 1915.

<sup>127</sup>BMCSME "Giornale Militare Ufficiale" 1915 vol I, pp 837-840.

<sup>128</sup>AUSSME Comando Supremo Ufficio Ordinamento e Mobilitazione Circolare Ministero della Guerra 1, 19 maggio 1915 al 29 febbraio 1916 Circolare Intendenza Generale dell'Esercito -Direzione Trasporti n. 1679 prot. R.S del 5 luglio 1915 "sciarpa da portarsi dagli Ufficiali addetti ai Comandi Militari di Stazione".

trasmetteva ai dicasteri dei Lavori Pubblici e agli Interni i provvedimenti di massima per assicurare i trasporti e per l'organizzazione dei servizi di vigilanza e protezione delle ferrovie<sup>129</sup>.

La protezione da assegnare alle varie linee veniva inoltre regolata secondo l'entità delle minacce alle quali esse, in dipendenza dalla loro ubicazione, potevano andare soggette.

A tal proposito le linee ferroviarie si potevano distinguere in:

- Linee che per la loro vicinanza alle frontiere terrestri e marittime erano esposte alle offese del nemico, sia di emissari, rivoltosi e malintenzionati;
- Linee interne soggette semplicemente a tentativi fatti da emissari, rivoltosi e malintenzionati.

Per proteggere efficacemente le linee venne organizzato dal governo un servizio di vigilanza, svolto da pattuglie che percorrevano le linee ferrate, ed un servizio di protezione propriamente detto dei tratti maggiormente esposti alle offese e dei punti la cui distruzione era più facile od aveva più facili conseguenze, eseguito con posti di guardia od anche con appositi reparti.

Il servizio di vigilanza era a cura dei comandi territoriali di corpo d'armata ed era affidato all'Arma dei Carabinieri Reali. Al servizio concorrevano nelle stazioni ferroviarie e lungo i tronchi ferroviari che si trovavano nelle vicinanze e nell'interno dell'abitato, le guardie di città e gli altri agenti incaricati della tutela dell'ordine pubblico, ivi comprese le guardie di finanza che, per il loro servizio venivano eventualmente dislocate nelle stazioni ferroviarie o lungo le linee.

Tale sorveglianza era completata esercitando un oculato servizio di polizia, sia nei centri popolosi prossimi alle linee ferroviarie, per sorvegliarvi le persone sospette ed i forestieri, sia nelle località adiacenti alle linee che si prestavano ad appiattamenti di malintenzionati.

Per quanto riguardava il servizio di vigilanza i Commissariati Compartimentali di P.S.avrebbero contribuito, valendosi della loro speciale competenza, curando le investigazioni per il pronto accertamento delle singole responsabilità ed assumendo direttamente la direzione delle indagini in caso di reati non localizzati.

Il servizio di vigilanza ferroviaria negli abitati prevedeva il presidio con pattuglie e piantonamenti di guardie di città in uniforme. Esso era esteso anche ai viaggiatori dei treni ordinari, sia impedendo la partenza di persone pericolose e sospette, sia facendo viaggiare nei convogli stessi carabinieri reali e guardie di città che vigilavano sulla osservanza delle prescrizioni contenute nei cartelli gialli Mod P.F..

---

<sup>129</sup> Ivi, fondo A, *Istruzioni per la difesa delle coste e per la protezione delle ferrovie in Guerra*, fasc. 911.

L'arma dei Carabinieri Reali eseguiva il servizio di vigilanza valendosi delle tenenze, sezioni e stazioni collocate lungo le linee ferroviarie e nella loro prossimità od anche di nuove stazioni da costituire all'atto della mobilitazione. Il servizio ordinario negli impianti ferroviari di maggiore importanza e nei maggiori centri abitati, precedentemente curato dai Commissariati Compartimentali di P.S., dagli uffici di P.S. presso le Stazioni e dagli uffici locali di P.S., sarebbe rimasto agli stessi organi senza alcun cambiamento. Vennero dettate disposizioni che diversificavano i compiti dei Carabinieri Reali e degli organi di P.S., in particolare ai Carabinieri spettava la polizia militare con carabinieri in uniforme, mentre alla P.S. spettavano compiti di polizia civile con poliziotti in borghese. Pattuglie dei Carabinieri Reali erano formate da militari dell'Arma o, in caso di carenza di personale, da un militare dell'arma e da un soldato. Ad ogni pattuglia di Carabinieri Realiera preposta una Guardia di Città in abito borghese, armata di rivoltella e dotata di distintivo metallico, che doveva essere esibito in caso di intervento, e della tessera di travestimento. Nell'esecuzione dei servizi di scorta i Carabinieri Realivigilavano sui militari in viaggio e, su richiesta del personale ferroviario, presenziavano il controllo dei biglietti sui viaggiatori borghesi. Le Guardie di Città e i Carabinieri Realidurante il viaggio dovevano curare di non avvicinarsi, né di mostrare di conoscersi se non in caso di vera necessità. All'inizio della scorta, però, la Guardia di Città in borghese si rivolgeva cautamente ai Carabinieri Realie, nel caso di constatazione di irregolarità, doveva limitarsi ad informare iCarabinieri Realidi scorta che procedevano agli accertamenti del caso.

Per assicurare l'osservanza dei bandi del Comando Supremo e delle altre disposizioni dell'epoca, in particolare per impedire lo spionaggio, gli attentati alle opere militari e ferroviarie, le diserzioni e lo allontanamento abusivo dei militari dal fronte, la propaganda orale contro la guerra e la diffusione delle pubblicazioni sovversive, venne istituito nel 1917 nella zona di guerra un servizio di vigilanza compiuto da pattuglie che percorrevano le linee ferrate; un servizio di protezione, propriamente detto, dei tratti maggiormente esposti alle offese e dei punti la cui distruzione era più facile od aveva più gravi conseguenze, realizzato con posti di guardia od anche con appositi reparti. Venne, inoltre, istituito un servizio di polizia su tutti i treni viaggiatori che comprendeva le principali linee ferroviarie della penisola. Incaricate dell'attuazione del servizio erano l'Intendenza Generale e le Intendenze delle Armate e dei corpi a disposizione. Il servizio veniva eseguito dai Carabinieri Realie dai reparti mobilitati addetti alle varie Intendenze<sup>130</sup>. Qualora durante la mobilitazione e la radunata o durante la campagna si verificavano

---

<sup>130</sup>Intendenza Generale dell'Esercito ufficio dell'Ispettore generale delle retrovie, *Raccolta delle disposizioni in vigore relative al servizio degli Ispettori delle Retrovie*, Bologna, Tipografia Savinella, 1918, p 22.

interruzioni sulle linee, spettava alle autorità ferroviarie di provvedere ai lavori di ripristino con i propri mezzi.

Con il protrarsi del conflitto e l'incalzare delle difficoltà economiche di famiglie con uomini al fronte che spingeva le stesse ad aggredire il patrimonio indifeso, particolarmente presi di mira furono i magazzini e i convogli ferroviari di approvvigionamenti per il fronte. Le ferrovie, per la parte di rete ancora sotto la loro direzione, avevano sollecitato il Ministero dell'Interno di attuare nuove misure contro i furti che aumentavano, creando notevoli danni economici alle ferrovie. In questa parte di rete ferroviaria "civile" la direzione dei servizi di polizia era affidata, d'intesa con le autorità Militari, ai Commissariati Compartimentali di P.S., mentre le Guardie di Città, i Carabinieri Reali, i militari, gli agenti ferroviari erano disposti nelle stazioni, scali e lungo le linee ferroviarie di maggior traffico<sup>131</sup>.

Nonostante il rafforzamento del personale per l'esecuzione dei servizi di prevenzione e repressione dei reati, nel 1918 le ferrovie lamentavano frequenti attentati, manomissioni e sottrazioni. Il Ministero dell'Interno interveniva con altre istruzioni: d'intesa con il Ministero della Guerra apriva negli scali di maggiore importanza un unico organismo o nucleo di polizia, sotto la direzione del funzionario di P.S. e, in mancanza, di un ufficiale o sottufficiale dell'Arma dei Carabinieri Reali, composto da guardie di città, agenti ferroviari e militari ben selezionati e in numero adeguato a dare affidamento di un buon servizio. L'intervento aveva l'obiettivo di garantire il mantenimento dell'ordine e della disciplina negli impianti ferroviari e loro attinenze, sorvegliare i convogli di materiale di guerra, specialmente se carichi di esplosivi, sorvegliare i carichi dei depositi per impedire qualsiasi manomissione o furto e l'allontanamento abusivo della zona di guerra. Sicuramente il periodo bellico fu per la Polizia ferroviaria un banco di prova non indifferente in quanto, oltre all'espletamento del servizio d'istituto del corpo, cioè la prevenzione e la repressione dei reati in ambito ferroviario, dovette affrontare il gravoso compito d'ausilio alle autorità militari nel disciplinare l'ingresso ed eventuali dinieghi di entrata negli impianti e di controllare la giusta ottemperanza alle procedure di circolazione dei convogli sia con armamenti che sanitari, con pronto intervento in caso di eversori e di rintraccio di disertori o spie nemiche.

In definitiva, nella parte di rete ferroviaria passata sotto l'autorità militare, i Commissariati Compartimentali di P.S. collaboravano al dispositivo di protezione e curavano le indagini,

---

<sup>131</sup>Comando del III corpo D'Armata di Milano s.d. *Norme per l'esecuzione dei servizi di P.S. sui treni viaggiatori.*

mentre in quella “civile” ne avevano la direzione. Su tutta linea ferroviaria l’impegno dei presidi ordinari della Polizia del Regno fu notevole.

### **3.2. Il dopoguerra e i progetti di Riforma**

La fine del 1918 trovò i Commissariati Compartimentali di P.S impreparati per affrontare le condizioni disastrose di sicurezza in cui la guerra aveva lasciati gli scali ferroviari. L’assunzione in blocco di personale ferroviario, senza nessuna garanzia e controllo sui precedenti penali e politici, e la propaganda sovversiva che si faceva strada preoccupò il Governo ed espose i Commissariati alle più dure fatiche per arginare il dilagare dei furti ed arrestare la marea bolscevica che ogni giorno diventava più pericolosa. Gli anni 1919-1920 furono quelli in cui si sono dovuti affrontare i più gravi problemi per riorganizzare i servizi di vigilanza negli scali e sui treni.

Non bastava reprimere ma occorreva prevenire il furto ferroviario, al quale, quasi sempre, partecipava direttamente od indirettamente personale ferroviario, con l’organizzazione di piani di ogni genere per riuscire nell’intento di perpetrare il reato. Il servizio di Polizia Ferroviaria, pertanto, dovette affrontare la crescente attività criminosa dei ladri in ambito ferroviario, nonché lo spirito di ribellione verso i poteri dello Stato da cui era animata la grande massa dei ferrovieri con molteplici inconvenienti organizzativi che aggravavano le problematiche sopra indicate. Ad esempio, dalla mancanza di organicità e di coordinazione nei servizi tra i vari Uffici compartimentali derivavano deficienze e lacune, da una parte, duplicati e sovrabbondanze, dall’altra. Ogni Commissariato Compartimentale di P.S. agiva, per quanto riguardava la vigilanza dei treni viaggiatori e dei treni merci, indipendentemente dagli altri, mentre sarebbe stato utile che siffatto servizio fosse stato predisposto secondo le necessità e spesso senza soluzione di continuità. Si adottavano criteri e direttive propri anche in quei casi in cui non si doveva far luogo ad iniziative individuali, mentre si dovevano seguire delle linee di condotta precedentemente tracciate ed alle quali dovevano uniformarsi concordi tutti gli organi di polizia di cui il Commissariato Compartimentale disponeva per il conseguimento dei suoi fini, ossia i carabinieri reali, le guardie di città e soprattutto le squadre fisse di vigilanza di militari dell’arma distribuite nei principali scali. Un secondo grave inconveniente era rappresentato dal fatto che le predette squadre fisse di vigilanza erano solo nominativamente alla dipendenza esclusiva dei Commissariati Compartimentali, in quanto in realtà venivano tolti o sostituiti ed impiegati in altri servizi dalle Prefetture, Sottoprefetture e dalle Questure.



I Commissariati Compartimentali di P.S., inoltre, dovevano far fronte al problema del personale poco idoneo e specializzato in materia di servizio di Polizia Ferroviaria; infatti molti Agenti di P.S. ed i Carabinieri Reali aggregati ai suddetti uffici di P.S. dimostravano carenti attitudini di Polizia Giudiziaria ed erano poco volenterosi nelle mansioni da svolgere. Altro inconveniente era offerto dall'arruolamento dei guardiani da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che non aveva fornito a molti Commissariati Compartimentali di P.S. buoni risultati, sia per il numero esiguo e sia per le doti dei dipendenti, alcuni dei quali appena trovata altra occupazione abbandonavano il posto di guardiano ferroviario. Altri, venuti con losche mire, furono arrestati perché sorpresi a rubare negli scali ferroviari.

Il Ministero dell'Interno, nonostante le richieste di sostituzione del personale con giovani abili, preparati sia da un punto di vista fisico che intellettuale, non diede seguito alle sollecitazioni degli uffici periferici predetti<sup>132</sup>.

Si rendeva, quindi, indispensabile riorganizzare velocemente e coordinare con sagacia i vari servizi, intensificare quelli più importanti, mettere a completa disposizione degli uffici Compartimentali di P.S. le squadre fisse di vigilanza, le quali dovevano restare il più possibile immutate negli elementi che le componevano, allontanare il personale inetto e non efficiente, chiamare elementi idonei e in maggior numero per questo importante ramo del servizio, migliorare le condizioni di reclutamento dei guardiani ferroviari in modo da avere giovani validi, volenterosi, onesti. In questo scenario in cui vi era l'esigenza di una ristrutturazione del servizio di Polizia al fine di garantire la sicurezza nel miglior modo possibile ebbe un ruolo fondamentale la richiesta urgente dell'Amministrazione delle ferrovie di contrastare i fenomeni delittuosi e sovversivi che, come precedentemente enunciato, erano aumentati in maniera esponenziale dopo la Prima Guerra Mondiale creando un decremento dell'affluenza dei viaggiatori nelle stazioni e nei convogli ferroviari. Si ebbe, quindi, la richiesta delle ferrovie dello Stato di riorganizzare un intenso ed efficace servizio di vigilanza sui treni merci e viaggiatori dotando i Commissariati Compartimentali di P.S., con la partecipazione delle ferrovie, di maggiori poteri ed affidandogli, oltre la prevenzione e repressione dei reati, la vigilanza sul personale politicamente sospetto e sugli elementi sovversivi che quotidianamente aumentavano tra il personale ferroviario, nonché sulle continue agitazioni di cui questa classe, e in special modo il sindacato, era fautrice sia per conto proprio che per le altre organizzazioni sindacali dei proletari.

---

<sup>132</sup> ACPERB, fondo B.7 *Competenze territoriali*, b.5., fasc 1.

### **3.3. Il Decreto Ministeriale del 30 marzo 1920 n 1211.**

Allo scopo di risolvere gli inconvenienti summenzionati caratterizzanti il servizio di Polizia Ferroviaria intervenne il Ministro dell'Interno, Francesco Nitti, con il Decreto Ministeriale del 30 marzo 1920 n. 1211, con il quale vennero approvate le nuove istruzioni sull'ordinamento del servizio di pubblica sicurezza sulle ferrovie. Dette istruzioni comprendevano tutte le disposizioni vigenti in materia raggruppate organicamente in modo che gli uffici e lo stesso personale di P.S. potessero aver sicura guida nelle esecuzione dello speciale servizio, apportando anche notevoli innovazioni tendenti a dare al servizio di polizia sulle ferrovie un assetto più razionale e meglio rispondente alle esigenze di una più efficace prevenzione e repressione dei reati, specialmente dei furti che avevano assunto in quel periodo storico una accentuata forma di gravità sia per la frequenza con cui si ripetevano, sia per l'audacia senza limite dei malfattori<sup>133</sup>.

I principi fondamentali cui si ispiravano le nuove norme furono i seguenti:

- Chiamare l'Amministrazione delle ferrovie, cui spettava in primo luogo la tutela e difesa dei trasporti ad essa affidati, ad una più attiva collaborazione con l'assunzione in servizio per la vigilanza agli scali ferroviari di un congruo numero di guardiani ferroviari con qualifica di agenti di P.S., arruolati fra elementi idonei e di buona condotta, e con l'attuazione di una serie di provvedimenti tendenti ad assicurare ed a garantire maggiormente la tutela dei trasporti, tra cui la sostituzione del sistema di chiusura dei carri merci con spago e piombo con un altro più razionale mediante l'applicazione di solidi lucchetti.
- Disciplinare meglio la parte amministrativa dei servizi presso le ferrovie ed i rapporti intercorrenti tra esse e il Ministero dell'Interno ed i suoi dipendenti organi di P.S. con l'istituzione presso la Direzione Generale delle ferrovie di un unico organo od ufficio che potesse rendersi conto delle esigenze del servizio di Polizia Ferroviaria ed immediatamente provvedere, mantenendosi in continuo contatto con l'amministrazione centrale, nonché con l'assegnazione, presso le sedi compartimentali, di un Ispettore ferroviario per coadiuvare il Commissario Compartimentale di P.S. in modo che l'azione di controllo e di ispezione del rappresentante delle ferrovie potesse procedere di pari passo con quella dei Funzionari di P.S.
- Accentrare nei Commissariati Compartimentali di P.S. la direzione e la responsabilità del servizio mettendo alle loro dipendenze, oltre il personale proprio del Commissariato, anche tutto quello degli uffici di P.S. della stazione.

---

<sup>133</sup> BMIR, op. cit., anno XXX Au 139 -38 p. 1930.

- Assicurare con maggiore regolarità ed efficacia il servizio di scorta sui treni viaggiatori e merci mediante appositi nuclei di agenti e di carabinieri, parallelamente assicurare in modo adeguato anche il servizio di vigilanza negli scali ferroviari con l'organizzazione, negli scali di speciale importanza, di apposite squadre fisse costituite da Carabinieri e da Guardie ferroviarie armate ed infine curando, per gli altri scali, un più rispondente riordinamento del servizio sotto la direzione degli uffici locali di P.S.

In armonia con tali criteri fondamentali nel capo I delle Istruzioni vennero individuati, oltre che lo scopo del servizio e cioè la prevenzione e repressione dei reati sui trasporti in genere, tanto se effettuati su linee ferroviarie e di navigazione dello Stato, quanto se eseguiti sulle ferrovie esercitate dall'industria privata, sulle tranvie e sulle linee di navigazione interna in servizio pubblico, gli organi della Polizia Ferroviaria distinguendoli in Commissariati Compartimentali di P.S in numero di 12, in Uffici locali di P.S presso le stazioni ferroviarie, in Uffici locali di P.S. Arma dei Carabinieri Reali, in squadre di vigilanza negli scali ferroviari e per ciascuno definite le funzioni rispettive. Al riguardo, il Ministero dell'Interno ritenne necessario ripetere un concetto già altre volte espresso, ma che in pratica non aveva trovato applicazione: con le precedenti norme del 1907 relative all'Istituzione dei nove Commissariati Compartimentali fu ad essi assegnato il compito di concorrere con gli altri uffici alla esecuzione dei servizi di prevenzione e repressione dei reati in ferrovia; nella realtà invece l'azione degli uffici di P.S. locali e, in particolare, di quelli di stazione fu quasi generalmente negativa, di tal che il servizio effettivo della Polizia Ferroviaria gravò sui Commissariati Compartimentali i quali, d'altra parte, con lo scarso personale a disposizione e dovendo provvedere a tutta la vasta giurisdizione del compartimento ferroviario, non furono in grado di assolvere completamente ed in modo proficuo al grave compito.

Al fine di ovviare a tale gravissimo inconveniente, il dicastero degli Interni stabilì, all'art. 2 delle Istruzioni, che gli organi di Polizia Ferroviaria, nell'ambito della propria circoscrizione e nelle sfere di competenza tassativamente indicate, dovevano svolgere opera proficua e continua<sup>134</sup>.

Come già anticipato, al fine di facilitare il compito agli uffici di P.S. nei centri più importanti, vennero costituite speciali squadre miste di Carabinieri e di Guardiani ferroviari incaricati della vigilanza agli scali, sotto il diretto controllo dell'Autorità di P.S. A tali squadre era fatto altresì obbligo di concorrere nella repressione dei reati ed a tal fine fu posto a capo un Sottufficiale dell'Arma il quale, per il suo grado, poteva compiere tutti

---

<sup>134</sup>Ivi pp. 1931-1932

gli atti di polizia giudiziaria eventualmente occorrenti per l'accertamento delle prove, per l'arresto dei responsabili, per il sequestro della refurtiva.

Per la migliore utilizzazione del personale, poi, fu stabilito che, nella sede del Compartimento, il Commissario Compartimentale era capo anche dell'ufficio o degli uffici di P.S. di stazioni locali e, per il servizio di Polizia Ferroviaria, corrispondeva direttamente col Ministero dell'Interno Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria<sup>135</sup>. Considerati gli uffici di P.S. di stazione esclusivamente quali organi di Polizia Ferroviaria, la loro giurisdizione doveva di conseguenza limitarsi alle stazioni, comprendendo il fabbricato (esterno ed interno), gli scali, i magazzini, depositi, officine, uffici e tutte le altre dipendenze delle ferrovie. Uguali criteri occorreva tenere presenti per quanto riguardava gli Uffici di P.S. degli scali marittimi.

Il capo II conteneva invece le norme sul servizio di prevenzione e non aveva bisogno di speciale commento, essendo chiaramente e dettagliatamente definite le attribuzioni tanto dei Commissariati quanto degli altri uffici.

Bisogna solo precisare che il Ministero, con l'affidare il servizio fisso sui treni viaggiatori ai Commissariati Compartimentali di P.S., tendeva ad assicurare, con un impiego minimo di personale e con unicità di criterio, le scorte ai treni più importanti, utilizzando nel contempo i Carabinieri Reali, a tal uopo aggregati ai Commissariati stessi, anche nel servizio di vigilanza sui bagagliai.

Gli uffici di P.S. locali restavano così esonerati da tal compito, limitandosi a provvedere esclusivamente alla vigilanza sui treni d'importanza locale.

La scorta ai convogli speciali nei quali viaggiavano i Sovrani, principi od altri personaggi illustri era regolata, caso per caso, direttamente dal Ministero degli Interni. In mancanza per altro di particolari disposizioni e nei casi imprevisi ed urgenti, i Prefetti erano autorizzati dal Ministero dell'Interno a provvedere direttamente, sotto l'osservanza di tutte le norme già in vigore, con il proprio personale, tenuto conto che normalmente, al fine di evitare inutili e talvolta dannosi duplicati di servizio, il personale della P.S. incaricato doveva eseguire la scorta dall'inizio al termine della corsa.

Sulle norme stabilite dall'art. 28 delle Istruzioni, avente ad oggetto l'obbligo da parte delle ferrovie di assicurare i carri oltre che con i piombi anche con lucchetti, il Viminale richiamò in particolare l'attenzione dei Commissari Compartimentali affinché dessero immediata segnalazione per l'eventuale inosservanza di tale obbligo, essendo evidente che

---

<sup>135</sup>BCGR, "op.cit.", pp. 227-228.

qualsiasi trascuranza in materia, attribuibile non sempre a semplice negligenza ma spesso a dolo, poteva provocare un aumento di furti<sup>136</sup>.

Il Capo III invece disciplinava il servizio in rapporto alla repressione, prendendo a base della designazione della competenza degli uffici il criterio della localizzazione o meno del reato.

Spettava all'Autorità Locale di P.S. di occuparsi di tutte le indagini per i reati in ambito ferroviario avvenuti nel luogo dove essa aveva sede o giurisdizione. Al fine di evitare incertezze, agli effetti della competenza, occorreva tener presente che si dovevano presumere reati localizzati tutte quelle manomissioni o sottrazioni constatate sul posto e perciò l'Autorità Locale di P.S., in caso di constatazione di reato nella propria giurisdizione, doveva senz'altro iniziare tutte le indagini, salvo poi, quando le pratiche successive avevano portato a stabilire che il reato era stato commesso altrove, a fare le opportune segnalazioni agli altri uffici di P.S. competenti per l'ulteriore prosieguo delle investigazioni e per la denuncia all'Autorità Giudiziaria<sup>137</sup>.

Spettava invece ai Commissariati Compartimentali di P.S. di occuparsi di tutte le indagini per i reati non localizzati, allo scopo di stabilire con i maggiori mezzi a disposizione il luogo di consumazione del reato. Rientravano altresì nella competenza particolare dei Commissariati Compartimentali le indagini circa le "mancanze", quando dai primi elementi a disposizione si potesse ritenere trattarsi di reato.

Stante le gravi difficoltà in materia di repressione, dipendenti dalla natura stessa del reato ferroviario, occorreva che tutti gli organi di polizia chiamati allo speciale servizio cooperassero, agendo di propria iniziativa, nelle investigazioni, non appena avuta direttamente o indirettamente notizia del reato, fornendo agli uffici di P.S. competenti tutti gli elementi in possesso e che potessero condurre alla scoperta dei colpevoli ed al sequestro della refurtiva.

I mezzi per circolare sui treni previsti al Capo IV erano di tre specie:

- 1) Carte di Libera Circolazione che venivano rilasciate:
  - a) Al personale proprio dei Commissariati Compartimentali di P.S. in base all'organico stabilito d'accordo con l'Amministrazione delle Ferrovie.
  - b) Ai titolari degli uffici di P.S. presso le stazioni ferroviarie dei principali centri e di frontiera ed ai sostituti dei titolari stessi. Per tale concessione i Prefetti facevano tenere, nel più breve tempo, al Ministero dell'Interno un elenco contenente cognome, nome, grado dei funzionari preposti agli uffici di P.S. suddetti, con l'indicazione dell'Ufficio

---

<sup>136</sup> BMIR, op. cit., p 1943.

<sup>137</sup> Ivi, p. 1952.

nel quale prestavano rispettivamente servizio e delle linee per le quali occorre fosse resa valida la tessera. Le concessioni di regola dovevano essere limitate alle linee della provincia ed in ogni caso non potevano essere estese oltre i rispettivi capi linea.

2) Biglietto a Libretto serie A.S. che venivano rilasciati ai Carabinieri aggregati ed ai Commissariati Compartimentali per il servizio fisso di scorta.

Per suddetta concessione, i Commissari Compartimentali dovevano segnalare di volta in volta al Ministero, per il rilascio di nuovi libretti, i militi assegnati, restituendo contemporaneamente quelli dei militi sostituiti, indicando nella richiesta i tratti di linea per i quali i libretti dovevano essere emessi, tenuto conto che di regola la concessione doveva essere limitata alle linee del compartimento e fino ai rispettivi capi linea dei compartimenti limitrofi.

3) Buoni di vigilanza che potevano essere rilasciati al personale di P.S. per l'esecuzione di speciali servizi di polizia ferroviaria<sup>138</sup>.

In merito si richiamava la particolare attenzione dei Prefetti e dei Commissari Compartimentali sulle tassative disposizioni dell'art. 72 delle Istruzioni, che indicava in quali casi dovevano essere rilasciati i buoni.

Il Ministero dell'Interno intendeva impedire qualsiasi abuso o inosservanza delle norme con sanzioni disciplinari per i responsabili.

Il Capo V conteneva un'importante innovazione circa il sistema delle indennità. Prima dell'emanazione del decreto i criteri erano disparati, essendo in modo diverso corrisposte le indennità secondo che gravavano sul fondo del Ministero o su quello dell'Amministrazione delle Ferrovie; in talunicasi, inoltre, non si teneva particolar conto del grado, anzi per quanto concerneva la vigilanza sui treni agli agenti veniva talvolta fatto un trattamento eguale o superiore a quello dei Funzionari.

Il nuovo sistema, mentre toglieva tale disuguaglianza di criteri nella corresponsione delle indennità, evitando di conseguenza anche ingiustificate sperequazioni, assicurava d'altra parte con diritto fisso di giro, in specie al personale permanentemente addetto al servizio sui convogli, un sufficiente margine di utili diretto a compensare le maggiori spese, il maggior lavoro ed il disagio inerente al servizio.

Il diritto fisso di giro si applicava anche per le indennità a carico del Ministero, essendo evidente che a servizi di egual natura doveva corrispondere un egual trattamento.

Il diritto fisso di giro escludeva naturalmente qualsiasi altra indennità per i servizi fuori residenza ai sensi dell'art. 8 del D.L 14 settembre 1918 nr. 1311, salvo, per il personale dei Commissariati Compartimentali, il rimborso delle spese previste all'art 97 delle Istruzioni.

---

<sup>138</sup> Ivi, pp. 1957-1958.

I Funzionari, gli Agenti ed i Carabinieri dei Commissariati Compartimentali, per i servizi compiuti fuori compartimento, avevano diritto alle indennità previste dai relativi regolamenti. Tali indennità dovevano essere calcolate in aggiunta a quelle fisse di giro, salvo le detrazioni previste all'art. 99 per le mancate giornate di servizio.

Per il servizio saltuario di scorta veniva mantenuto per i Funzionari il maggior compenso di lire sette per ogni dodici ore di servizio, transitoriamente concesso per il periodo di guerra, e proporzionalmente veniva assegnata per i Carabinieri e per gli Agenti l'indennità di 3,50 lire per ogni dodici ore di servizio, avvertendo che il periodo iniziato, agli effetti delle indennità, doveva intendersi per compiuto.

Quanto alla vigilanza negli scali, l'indennità ai Carabinieri componenti le squadre doveva essere corrisposta per ciascuna giornata di effettivo servizio sia che questo veniva prestato di giorno sia che fosse notturno.

Per gli Agenti invece non facenti parte delle squadre di vigilanza doveva essere corrisposta l'indennità solo in caso di vigilanza notturna, e cioè quando essi compivano servizio nello scalo dal tramonto al levare del sole, rientrando la vigilanza che si effettuava di giorno nella competenza generica.

Per il capo VI che trattava dei locali, arredamento e tenuta degli uffici non occorre particolari illustrazioni. Per l'applicazione delle disposizioni del capoverso dell'art. 115 circa la tenuta dei registri mod N.O da parte degli uffici di P.S. di Stazione, il Ministero gradiva di conoscere, con la massima sollecitudine, dai Prefetti il fabbisogno per ciascun ufficio affinché avesse potuto disporre in tempo la stampa, di modo che gli uffici potevano iniziare regolarmente le registrazioni con l'anno finanziario successivo.

Nel capo VII, contenente importanti norme in materia di disciplina, si richiamava in modo speciale l'attenzione dei Prefetti. Le disposizioni, mentre nulla cambiavano di sostanziale nei poteri disciplinari dei Funzionari gerarchicamente superiori, tendevano soprattutto a stabilire un più diretto rapporto tra il personale dei Commissariati Compartimentali di P.S., nonché degli uffici di P.S. di stazione ed il Ministero dell'Interno, come pure ad assicurare una più diretta ingerenza dei Commissari Compartimentali, sui quali si accentrava in massima parte la direzione di tutto il servizio di Polizia Ferroviaria nel Compartimento e quindi la responsabilità sull'azione del personale degli uffici di P.S. di stazione.

Per le stesse considerazioni, tanto i Carabinieri quanto i Guardiani ferroviari erano posti alle immediate dipendenze dei Commissari Compartimentali, ai quali spettava predisporre i servizi.

In definitiva, il Ministero confidava che con le nuove direttive, con i maggiori mezzi messi a disposizione e con l'efficace collaborazione di tutti gli uffici e della stessa

Amministrazione ferroviaria il servizio potesse sensibilmente migliorare e rispondere alle gravi esigenze del tempo<sup>139</sup>.

Adottati i provvedimenti suddetti, verso la fine del 1920 si riuscì ad arginare i furti ed il personale ferroviario incominciò pian piano a comprendere l'importanza delle misure che venivano adottate e ad essere più guardingo. Nell'anno successivo, riorganizzati tutti i servizi di prevenzione, colmata qualche deficienza ed allenato il personale addetto ai vari servizi, la statistica dei furti dell'anno 1922-1923 diede risultati veramente sorprendenti e migliorò ancora nell'anno successivo 1923-1924.

Il 16 settembre 1923 il Ministero dell'Interno disponeva, in applicazione del Regio Decreto legge del 7 giugno 1923 n 1258, per il quale le linee ferroviarie della Venezia Tridentina erano incluse nel Compartimento Ferroviario di Venezia, l'istituzione in Trento di una Sezione Compartimentale di Pubblica Sicurezza non potendo il Commissariato Compartimentale di P.S di Venezia, per la lontananza, provvedere convenientemente al servizio di P.S. sulle nuove linee<sup>140</sup>. Tale esigenza fu particolarmente avvertita da Benito Mussolini, anche al fine di garantire efficacemente i confini a fronte di eventuali azioni sovversive. Nella sede di Trento non vi era la Divisione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato; il Ministero dell'Interno aveva delimitato la giurisdizione del nuovo ufficio, ne aveva disposto l'organico ed autorizzato l'assunzione della denominazione di "Commissariato di P.S presso la Sezione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato Trento"<sup>141</sup>.

Veniva nominato come titolare dell'Ufficio suddetto il Commissario Aggiunto MOSCATO Gerlando; la giurisdizione dell'ufficio comprendeva le linee ferroviarie del Trentino fino a Verona Porta Nuova (esclusa) sulla linea Trento –Verona e Primolano (inclusa) sulla linea Trento – Venezia. L'organico era composto da un funzionario, un impiegato d'ordine, otto militari dell'Arma dei Carabinieri Reali del ruolo specializzato, dieci Carabinieri Reali ordinari; esso svolgeva le medesime funzioni degli altri Commissariati compartimentali di P.S. e cioè vigilanza degli Impianti ferroviari di propria competenza territoriale con pattuglie negli scali ferroviari, nei magazzini scorte sui treni viaggiatori e merci con lo scopo di prevenire e reprimere qualsiasi evento delittuoso. La necessità da parte del Ministero dell'Interno di avere un altro ufficio di P.S. era dovuto, non solo alle

---

<sup>139</sup>Archivio Compartimento Poler per il Piemonte e la Valle d'Aosta di Torino (d'ora in poi ACPPVAT), fondo B.1, *Istruzioni per il servizio di Polizia Ferroviaria*. 35 bis, *Proposte del Commissario Compartimentale Righetto*.

<sup>140</sup>Archivio Compartimento Polfer Verona (d'ora in poi CCPFV), fondo R.2 *Servizio di vigilanza negli scali concesso alle imprese private*, fasc. 69.

<sup>141</sup>*Ibidem*.



segnalazioni dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ma anche alla necessità di snellire da ulteriori incombenze la sede di Venezia.

Il Funzionario del Commissariato di P.S. di Trento si manteneva in continuo contatto con il Commissariato Compartimentale di P. S. Venezia ed era autorizzato dal Superiore Ministero dell'Interno a corrispondere direttamente con esso e con il Capo del Compartimento delle Ferrovie dello Stato. Il Funzionario aveva la responsabilità anche dei servizi di Pubblica Sicurezza in stazione.

Il Commissariato di P.S di Trento fu soppresso il 20 dicembre del 1945 e sostituito dal Commissariato Compartimentale di P.S con sede a Verona per la necessità anche del Ministero dei Trasporti, giusta comunicazione n. P.A.G 22131385 del 15 settembre 1945, di istituire presso la nuova sede della Direzione Compartimentale delle ferrovie dello Stato un ufficio di P.S<sup>142</sup>. Prima dello scoppio del secondo conflitto bellico i Commissariati Compartimentali di P.S. erano quindici ed avevano sede in: Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Trento, Trieste e Venezia. Durante la seconda Guerra Mondiale a causa dei bombardamenti i Commissariati Compartimentali funzionanti rimasero in otto e cioè: Bari con 1 Funzionario, 1 Impiegato e 26 Guardie di P.S., Cagliari con 1 Funzionario, 1 Impiegato e 20 Guardie di P.S., Napoli con 2 Funzionari, 2 impiegati e 55 Guardie di P.S., Palermo con 2 Funzionari, 1 Impiegato e 20 Guardie di P.S., Reggio Calabria con 2 Funzionari, 1 Impiegato e 81 Guardie di P.S., Roma con 2 Funzionari, 3 Impiegati e 50 Guardie di P.S., Ancona con 1 Funzionario, 1 Impiegato e 5 Guardie di P.S., Firenze con 1 Funzionario, 1 Impiegato e 21. Guardie di P.S.<sup>143</sup>

---

<sup>142</sup> Ivi, fondo R.2, *Istituzione dei Commissariati Compartimentali di P.S. a Verona e Soppressione dell'analogo ufficio di Trento*, b. Q, fasc. 300.

<sup>143</sup> Archivio Compartimento Polizia Ferroviaria per la Lombardia di Milano, *Riorganizzazione del servizio di Polizia Ferroviaria*, Fondo R.2 fasc.2.

## CAPITOLO IV

### LA POLIZIA FERROVIARIA NEL FASCISMO

#### **4.1. Istituzione, ordinamento della Milizia Ferroviaria**

Grazie alla riorganizzazione del 1920, che diede al servizio di Polizia Ferroviaria un assetto più organizzato e coordinato tra gli uffici di P.S., i Carabinieri Reali e i Commissariati Compartimentali di P.S., si ebbero confortanti risultati nell'attività di contrasto dei reati in ambito ferroviario. Diminuirono infatti i furti sui treni, nei depositi, i danneggiamenti degli impianti ferroviari ma nel contempo sia l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato che i Commissariati Compartimentali di P.S. lamentavano al Ministero dell'Interno, come già evidenziato, la carenza di personale e di mezzi per l'espletamento dei molteplici servizi d'istituto.

Un fattivo contributo alla necessità di garantire l'ordine e la disciplina nei trasporti lo diede l'avvento del regime fascista con a capo Benito Mussolini, il quale tra il 1922 e il 1925 effettuò un processo di fascistizzazione dello Stato, delle sue strutture e del suo ordinamento, gettando le basi della dittatura<sup>144</sup>. I punti cardini della sua politica furono il rafforzamento del potere esecutivo, l'indebolimento delle prerogative del Parlamento, l'integrazione delle strutture militari e politiche fasciste nel sistema statale, la riduzione del pluralismo politico e la contestuale attribuzione di potere ad un unico partito, l'eliminazione delle libertà costituzionali come quelle di stampa, di associazione e di sciopero. Nel 1922 nacque il gran Consiglio del fascismo e l'anno seguente lo squadristo venne istituzionalizzato nella Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, che affiancò gli organi di polizia già esistenti ed ebbe la duplice funzione di mezzo da utilizzare contro gli avversari politici e per esercitare un controllo diretto sul braccio armato del suo stesso movimento. Mussolini rivendicò la natura antidemocratica e antiparlamentare del fascismo che le leggi del 1925-26 avrebbero tradotto in un primo abbozzo di regime<sup>145</sup>, con la conseguente politica repressiva attuata a livello periferico dai prefetti che effettuarono atti di polizia, come per esempio la chiusura di esercizi pubblici, lo scioglimento di associazioni sovversive, le perquisizioni domiciliari con conseguente numerosi arresti. Il progetto di Mussolini era di dotare gli organi di polizia di tutti i mezzi preventivi e repressivi necessari alla nuova politica e di emanare provvedimenti per la difesa dello Stato; per questo motivo venne creato nel 1927, all'interno del Ministero dell'Interno, la Divisione Frontiera e Trasporti, in cui venne incamerato il servizio di P.F., la quale diede risalto alle intenzioni del governo fascista di potenziare gli organici preposti al controllo delle frontiere, dei porti,

---

<sup>144</sup>G. Tosatti, op. cit., p. 184.

<sup>145</sup>G. Melis *Fascismo (ordinamento costituzionale)*, in Digesto, IV ed., Torino, Utet, 1991, pp. 9-10.

delle strade, delle stazioni e, quindi di poter garantire l'ordine pubblico e la sicurezza nazionale, con l'istituzione delle specialità della MVSN che affiancarono gli uffici di P.S già esistenti nei servizi di pattugliamento dei luoghi che, secondo il regime, potevano essere obiettivo di attentati o attacchi antigovernativi. Nell'arco temporale di pochi anni vennero istituite: 1) la Milizia Portuaria che svolgeva la propria funzione nei principali porti della penisola e in quei tratti di litorale dell'Italia dove c'era la necessità; l'appartenenza a detto corpo equivaleva ad ogni effetto come un servizio militare di leva e le unità per il loro impiego dipendevano dal Ministero delle Comunicazioni<sup>146</sup>; 2) La Milizia Forestale sostituì il Corpo Reale delle Foreste e aveva tra i principali compiti la difesa e l'incremento del patrimonio boschivo nazionale, dipendeva disciplinarmente dal Comando Generale della MVSN, tecnicamente ed amministrativamente dal Ministero dell'Economia Nazionale e dal 1929 dal Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste<sup>147</sup>; 3) Altra Milizia speciale che svolgeva la propria attività nell'ambito dei servizi postali, telegrafici e telefonici e tutelava gli interessi dell'erario era la Milizia Postelegrafonica, la quale dipendeva disciplinarmente dal Comando Generale della MVSN e tecnicamente dal Ministero delle Comunicazioni, era costituita da personale appartenente alle amministrazioni delle Poste, dei Telegrafi e dei Telefoni e, a differenza delle altre specialità del MVSN, non era costituita in legioni ma soltanto in Reparti<sup>148</sup>; 4) Non venne trascurato nemmeno il controllo delle strade che, nel ventennio fascista, ebbero un notevole sviluppo, con l'istituzione della Milizia della Strada che era un corpo militarizzato che si preoccupava di sorvegliare il traffico stradale, assicurare la regolare viabilità e proteggere e difendere il patrimonio stradale dello Stato contro le manomissioni, gli abusi e i danneggiamenti, oltre che dare assistenza e soccorso per incidenti e quant'altro si verificasse nella sede stradale<sup>149</sup>, e che fu posta alle dipendenze dell'azienda autonoma Statale della Strada.

Di fatto si creò la duplicazione delle strutture tra la gli organi di Polizia e la Milizia con il conseguente miglioramento dell'attività preventiva che diede ottimi risultati nella diminuzione di reati, ma contestualmente creò delle incomprensioni sul coordinamento nelle attribuzioni delle competenze e nell'attività di polizia giudiziaria. In questo scenario venne istituita, nel maggio 1923, la Milizia Ferroviaria che fu

---

<sup>146</sup>A. Teruzzi. *La Milizia delle camicie Nere*. Milano, Mondadori, 1939, pp. 58-59.

<sup>147</sup>Carlo Rastrelli. *Un esercito in camicia nera*, Roma, Storia Militare, n. 129, 2004, pp. 34-35.

<sup>148</sup>Emilio Gentile. *Fascismo. Storia e interpretazione*, Roma La Terza, 2002, pp. 64

<sup>149</sup>*Ibidem*.

legislativamente regolamentata con i Regi Decreti Legge del 4 agosto 1924 n.1292<sup>150</sup> e del 30 ottobre 1924 n. 1686<sup>151</sup>, sostituito dal Decreto Legge del 14 giugno 1925 nr. 1174, con i quali si indicavano i principi fondamentali della Milizia Ferroviaria che svolgeva la propria attività nell'ambito del servizio ferroviario con compiti principalmente tecnici, a tutela degli interessi dell'erario e del mantenimento dell'ordine, esercitando funzioni vere e proprie di Pubblica Sicurezza<sup>152</sup>.

La milizia ferroviaria rientrava nelle Milizie speciali della MVSN, faceva altresì parte delle forze armate dello Stato ed il suo personale era soggetto a tutte le disposizioni stabilite per la milizia volontaria per la sicurezza nazionale. I militi potevano essere chiamati sia in servizio permanente per determinati periodi oppure non permanente, questi ultimi si distinguevano per l'alamaro nero applicato sui paramani dalla giubba e del cappotto.

Nell'espletamento dei compiti di controllo diretti al mantenimento dell'ordine, il corpo agiva alla diretta dipendenza e sotto l'esclusiva responsabilità dei Commissari Compartimentali di Pubblica sicurezza in concorso con l'Arma dei Carabinieri Reali. La dipendenza fu solamente formale ma non sostanziale in quanto la Milizia Ferroviaria affiancò gli uffici di P.S. agendo in molti casi in piena autonomia, ciò che creò, per mancata comunicazione, equivoci nell'effettuazione dell'attività repressiva. Il sistema fascista ebbe molto riguardo all'attività di informazione del personale ferroviario, che era monitorato continuamente allo scopo di evitare qualsiasi manifestazione o protesta sindacale o coinvolgimento, come era successo più volte in passato, in reati contro l'Amministrazione ferroviaria. La Milizia Ferroviaria, unitamente ai Commissariati Compartimentali di P.S., provvedeva alla segnalazione di ferrovieri sospetti o che in passato si erano resi responsabili di attività poco consona alle loro funzioni.

Qualora particolari necessità di servizio lo richiedessero, gli ufficiali e i militi della Milizia Ferroviaria potevano essere ammessi ad espletare funzioni di competenza della rispettiva qualifica ferroviaria. In tal caso essi portavano sulla divisa di milizia un bracciale azzurro con il distintivo della qualifica e venivano considerati come facenti parte del personale ferroviario a tutti gli effetti dell'art. 51 del R.D. 1 ottobre 1873 n. 1687.

---

<sup>150</sup>BUMI, *Approvazione del nuovo ordinamento della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale*, anno XXXIII n. 21, 1925, pp. 1405-1406.

<sup>151</sup>Ivi, pp. 1447-1428.

<sup>152</sup>Archivio Compartimento Polfer per il Veneto di Venezia (d'ora in poi ACPVV), fondo R.2 *Atti Istitutivi*, b. massime.

Il Presidente del Consiglio, d'accordo con i Ministri per le comunicazioni, per l'interno, per le finanze, per la guerra e con il comandante generale della M.V.S.N, provvedeva a sistemare l'ordinamento della Milizia Ferroviaria in base ai compiti stabiliti dal presente decreto.

La gerarchia era la medesima stabilita per la milizia ordinaria. Il comandante del gruppo delle legioni ricopriva il grado di console. Gli ufficiali o militi della Milizia Ferroviaria provenivano prevalentemente dai funzionari od agenti delle ferrovie dello Stato che ne facevano istanza ed avevano i requisiti di cui agli articoli 6 e 7 del regio decreto 4 agosto 1924, n. 1292, e che in base ai precedenti servizi ferroviari risultavano idonei ai comandi e incarichi ad essi affidati.

Gli ufficiali addetti al Comando di gruppo di legioni potevano essere tratti anche dai quadri della milizia ordinaria e non provenire dai funzionari od agenti delle ferrovie dello Stato. Il comandante del gruppo di legioni ferroviarie e gli ufficiali e militi ad esso addetti, inoltre, erano permanentemente in servizio.

I comandi di legione e quelli di stazione permanenti e gli ufficiali e militi ad essi addetti effettuavano servizio continuativo per un determinato periodo di tempo, mentre tutti gli altri ufficiali e militi prestavano invece servizio solo quando venivano chiamati alle armi.

Gli ufficiali e militi inquadrati nella Milizia Ferroviaria conservavano le proprie qualifiche ferroviarie e tutti i conseguenti diritti di anzianità e di avanzamento nei rispettivi ruoli, essi altresì potevano prestare servizio volontario con la contestuale corresponsione di una indennità giornaliera unicamente nei giorni di effettivo servizio di milizia, spettando nel periodo anzidetto anche gli assegni ordinari e la media delle competenze accessorie della rispettiva qualifica ferroviaria. Gli ufficiali e militi in servizio continuativo per un determinato periodo, qualora con l'applicazione delle disposizioni riguardanti l'indennità stipendiale percepivano complessivamente un compenso mensile inferiore a quello dei pari grado della milizia ordinaria, ne ricevevano la differenza.

Il governo fascista inserì tutte le spese per il funzionamento della Milizia Ferroviaria (M.F.) nel bilancio del Ministero Comunicazioni (M.C.) e anche l'impiego tecnico, mentre disciplinarmente dipendeva dal Comando Generale della Milizia Volontaria a Sicurezza Nazionale (M.V.S.N). Il personale era prelevato dai funzionari ed agenti dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, preferibilmente iscritti al Partito Nazionale Fascista e all'associazione Ferrovieri Fascisti. Gli elementi che prestavano servizio continuativo erano quindi distaccati dall'azienda ferroviaria alla Milizia per tutta

la durata dello speciale servizio e venivano conseguentemente restituiti alle loro normali mansioni non appena cessate le ragioni del loro impiego nella Milizia. Gli appartenenti della M.F. si differenziavano dalle altre specialità appartenenti alla M.V.S.N nella divisa e nell'armamento<sup>153</sup>. La Milizia Ferroviaria indossava il cappello dell'alpino, gambali neri e la bandoliera di cuoio, su entrambe le maniche della giubba di stoffa grigio verde vi era la ruota alata, d'argento per i militi e i caposquadra, d'oro per gli ufficiali; sui polsi, solamente per i militi, gli alamari neri quale distintivo di agente di P.G., cappotto grigio verde, alamari sulle manopole. Era prescritto in servizio l'uso dei guanti neri e la cravatta doveva essere portata aderente alla camicia; la giubba e il cappotto si dovevano portare completamente abbottonati ed era vietato togliersi il copricapo andando a passeggio; i militi erano armati di moschetto mod. 1891 per truppe speciali e simile al fucile mod. 1891, ma con la canna alquanto più corta, l'alzo graduato da 6 a, il manubrio dell'otturatore piegato in basso, la cassa col calcio più corto e munita di custodia per la bacchetta e di pistola mod. 1889 calibro di mm 10.35 con sei colpi, a movimento continuo ed intermittente, a pressione centrale, del peso di Kg 0.910<sup>154</sup>. Per la parte tecnica la Milizia Ferroviaria dipendeva dal Ministero delle Comunicazioni e per la parte disciplinare dal proprio Comando Generale- Ispettorato Generale reparti speciali. La duplicità di poteri non era esente da confusione e sovrapposizioni di competenze. A complicare ulteriormente le cose fu la norma che stabiliva che la Milizia Ferroviaria nell'esercizio delle funzioni di vigilanza dirette al mantenimento dell'ordine agiva alla diretta dipendenza e sotto l'esclusiva responsabilità dei Commissari Compartimentali di P.S. in concorso con l'Arma dei Carabinieri Reali. Suddetta subordinazione, tuttavia, fu soltanto un miraggio in quanto la Milizia Ferroviaria affiancò i Commissariati Compartimentali di P.S. nello svolgimento dei compiti di pertinenza con programmi e decisioni totalmente indipendenti dagli uffici di P.S. Altri regolamenti relativi all'ordinamento e ai compiti furono emanate con il R.D. del 14 giugno 1925 n. 1174, la legge 8 luglio 1929 n. 1373, il R.D. 25 novembre 1937 n. 2404 e la legge 7 aprile 1938 n. 670. Nel gennaio 1925 il servizio di vigilanza agli scali venne assunto dalla Milizia Ferroviaria e così fu disposto che tutti i guardiani ferroviari, già inquadrati alla dipendenza diretta dei Commissariati Compartimentali di P.S., transitassero nella Milizia Ferroviaria. Successivamente nel 1926 la Milizia sostituì i Carabinieri Reali nel servizio di scorta dei treni merci e viaggiatori, nonché nei servizi di P.F. diretti alla vigilanza generale degli scali. In detto periodo di tempo, cioè dal 1919 al 1925, le cure dei

---

<sup>153</sup> *Ibidem.*

<sup>154</sup> Biblioteca Comunale Archiginnasio di Bologna (d'ora in poi BCAB), fondo A.1, *Vademecum della Camicia Nera* IV edizione, b.6.

Commissariati Compartimentali di P.S. furono altresì rivolte alla Polizia Politica, specialmente nei grandi centri, primo fra tutti Bologna, sede del sindacato ferrovieri italiano, che contava più di centomila aderenti ed i cui esponenti si trovavano sempre ai vertici di qualsiasi movimento politico. Di conseguenza i Commissariati Compartimentali di P.S. diedero al servizio politico il massimo sviluppo, procurando di eliminare gli elementi sobillatori e facinorosi<sup>155</sup>. La Milizia Ferroviaria fino al novembre del 1928, unitamente alla Milizia Portuaria e Posteografica, fu alle dipendenze dell'Ispettorato Generale dei Reparti Speciali, che fu poi soppresso nel 1929, con conseguente passaggio della Milizia Ferroviaria sotto la diretta dipendenza del Comando Gruppo Legione Ferrovieri con sede a Roma. Detto Comando era composto, oltre che dallo Stato Maggiore, da tre uffici: Segreteria, Personale, Amministrazione. La Milizia Ferroviaria fascista era costituita dai 14 Comandi permanenti di Legioni corrispondenti a 13 Compartimenti Ferroviari con sedi a Torino, Milano, Genova, Verona, Trieste, Bologna, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Palermo ed alla Delegazione Sarda delle Ferrovie dello Stato con sede a Cagliari, più una quindicesima istituita nel 1936 in Africa Orientale italiana con sede a Mogadiscio. Ogni Legione agiva mediante un Comando, dal quale dipendevano a loro volta da 5 a 9 Comandi di Stazione in numero fissato anno per anno, in relazione alle necessità di servizio e di bilancio. Militarmente ogni Legione era costituita da 3 o 5 coorti e ogni coorte era formata da 3 o 5 centurie, ciascuna centuria da 3 o 5 manipoli. Come i Comandi permanenti di Legione corrispondevano ai Compartimenti delle F.S., così i Comandi di stazione e di coorte coincidevano con la giurisdizione degli altri organi delle F.S., in modo che il servizio veniva eseguito con unità di intenti e nella massima armonia.<sup>156</sup> Tutti i comandi erano organizzati con perfetto stile fascista e cioè pochi ufficiali, pochi militi, massimo rendimento. Lungo l'intero territorio italiano, pertanto, vi era un numero complessivo di 43 coorti, 121 comandi di stazione e 134 posti fissi. Nel dicembre 1930 la Milizia ferroviaria fascista contava 19.074 uomini, di cui 1.310 ufficiali (tra cui 888 non in servizio permanente e 95 «fuori quadro»). Come «GNR ferroviaria» contava 9 legioni, 23 nuclei, 81 comandi di stazione, una scuola e un ispettorato. Il Comando Generale era a Roma<sup>157</sup>

---

<sup>155</sup>ACPERB, fondo B.1, *Competenza Territoriale*, b.7, fasc. 19.

<sup>156</sup>BFSR M.V.S.N X annuale (1933),cat.D. fasc.111 b.74.

<sup>157</sup>*Ibidem*.

## 4.2. Funzioni e servizi della Milizia Ferroviaria

L'orientamento politico del regime fascista era di rendere l'intera rete ferroviaria nazionale dotata di percorsi più agevoli e veloci per i viaggiatori, di linee ferrate sempre più meccanizzate e all'avanguardia, ma soprattutto di garantire la sicurezza in ambito ferroviario attraverso un servizio di Polizia Ferroviaria sempre più efficiente e organizzato con un personale altamente specializzato. Il Governo fascista utilizzò molte risorse economiche per la realizzazione di caserme, biblioteche, scuole di perfezionamento. Fu costante la cura nel perfezionare le camicie nere ferroviarie, sia tecnicamente che militarmente e fisicamente, in maniera da rispondere a tutte le esigenze del servizio che diventava sempre più impegnativo ed esteso. I compiti affidati alla Milizia Ferroviaria Fascista furono delineati in tre settori: politico, educativo, militare. Alle camicie nere ferroviarie furono assegnati i seguenti compiti:

- Vigilanza sulla sicurezza generale del servizio ferroviari;
- Sorveglianza sui treni viaggiatori e merci, scali, magazzini, uffici valori, depositi, officine, ecc. allo scopo di prevenire e, se del caso, reprimere furti, manomissioni, attentati od altro;
- Scorte sui convogli ordinari viaggiatori e merci, sui treni straordinari per pellegrini, gitanti, ecc.;
- Controllo tecnico dei prodotti nazionali da esportare;
- Accertamento delle infrazioni alla Polizia Ferroviaria;
- Repressione dei reati nell'ambito ferroviario; identificazione dei colpevoli con tutti i mezzi che la legge consentiva e conseguente arresto, fermo o denuncia nei casi previsti dalla legge e compilazione dei relativi atti di P.G.;
- Polizia politico- investigativa, controllo politico dei viaggiatori;
- Servizio ausiliario di pubblica sicurezza;
- Polizia militare;
- Concorso nella protezione e nella vigilanza delle linee ferroviarie, telegrafiche, telefoniche e simili in caso di guerra;
- Prevenzione e accertamento delle contravvenzioni al codice della strada;
- Prevenzione e accertamento delle contravvenzioni al codice postale;
- Polizia tributaria;
- Polizia veterinaria.<sup>158</sup>

Tra i compiti più importanti vi era sicuramente il servizio di vigilanza svolto dai Comandi Stazione ai quali veniva attribuita responsabilità di organizzare i servizi con la disposizione

---

<sup>158</sup>BCAB, *op. cit.*, pp. 8-9-10.



di comunicazione ai Commissariati Compartimentali e, a livello centrale, al Comando di Legione, al fine di evitare sovrapposizioni del personale nell'espletamento dei servizi di istituto. La vigilanza veniva effettuata negli scali, ai magazzini, ai depositi, alle officine, mentre la sorveglianza riguardava il movimento nelle stazioni, le linee e gli impianti e veniva realizzata mediante ronde e pattuglie anche miste con la collaborazione di personale del Carabinieri Reali e dei Guardiani ferroviari. Per quanto atteneva il servizio di scorta, venivano scortati dalla Milizia ferroviaria i principali treni viaggiatori e quelli che trasportavano merci di particolare valore; essi svolgevano le loro mansioni in molteplici modi, che andavano dall' "incarozzamento" dei viaggiatori alla loro sicurezza ed alla vigilanza sui bagagli e sulle cose, dalla vigilanza sulle persone sospette all'assistenza e difesa di persone incapaci di intendere e di volere. Le Camice Nere Ferroviarie svolgevano, altresì, se richiesto, servizi di controllo a bordo treno in ausilio del personale ferroviario; inoltre, venivano loro affidati servizi straordinari, come per esempio le scorte alle carte valori per conto del Ministero delle Finanze, il controllo sui marchi di esportazione per incarico dell'Istituto Nazionale per l'esportazione, la sorveglianza ai confini, la vigilanza armata lungo le linee per passaggi ai treni reali o di altre personalità, nonché le scorte ai convogli speciali di pellegrini, di congressisti, di partecipanti alle varie adunate rurali, sindacali, politiche di combattenti. Particolare servizio veniva disimpegnato per l'accompagnamento di bimbi alle colonie montane e marine, specie per quelli dei fasci italiani all'estero, nonché una speciale assistenza per le gestanti provenienti dalla Francia. Un'altra rilevante funzione svolta dalla milizia Ferroviaria era senza dubbio il servizio di "guardianaggio" consistente nei controlli ai parchi ove sostavano treni e materiale rotabile, con il compito di accertamento della regolare piombatura dei carri e dello stato di conservazione delle vetture<sup>159</sup>.

In precedenza tale compito veniva assolto da personale di ruolo o affidato ad onerosissime imprese private, con risultati però di gran lunga inferiori alle aspettative.

Anche l'azione di polizia svolta dalla Milizia fascista si attuava di massima in ambito ferroviario. Essa aveva compiti preventivi e repressivi. L'azione preventiva aveva lo scopo di vigilare ed accertare l'esatta osservanza delle leggi, dei regolamenti e delle disposizioni in genere, onde prevenire qualsiasi violazione di esse; nell'azione repressiva, invece, la Milizia ferroviaria doveva scoprire e denunciare le violazioni alle leggi penali ed a quelle emanate dagli organi della pubblica amministrazione. Tali compiti venivano espletati nell'adempimento del servizio d'istituto o per delega dell'Autorità Giudiziaria.

---

<sup>159</sup> Archivio Compartimento Polfer per la Sardegna di Cagliari (d'ora in poi, ACPSC), fondo 5, *Le funzioni di Polizia Giudiziaria della M.V.S.N.*, b. C, fasc. 25.

Senza dubbio uno dei compiti più rilevanti e delicati affidati alla M.F era quello di fornire informazioni e di esperire accertamenti, specie per quanto concerneva precedenti politici e morali, condotta politica e privata presente, condizioni economiche, comportamento in pubblico e in privato, ecc., sia di agenti ferroviari sia di estranei che potevano avere relazioni con l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nonché accertare particolari situazioni ambientali<sup>160</sup>.

Per l'esecuzione di tale servizio, che doveva essere compreso tra quelli di Polizia e la cui importanza non doveva sfuggire a nessun Comandante della M.F., dovevano essere impiegati elementi che davano la più ampia garanzia in serietà, obiettività, intelligenza e che avessero spirito di iniziativa, capacità e soprattutto che conoscessero molto bene la situazione ambientale.

---

<sup>160</sup>*Ibidem.*

### **4.3 I rapporti con gli altri organi di Polizia**

È doveroso approfondire i rapporti che intercorrevano tra la Milizia Ferroviaria e gli altri organi di Polizia che operavano in ambito ferroviario. Per un regolare servizio di Polizia Ferroviaria era necessario un forte affiatamento tra i Comandi di Stazione stessi che avrebbe consentito alle Legioni un'organizzazione più armonica per la risoluzione di problematiche sui servizi e sul personale da impiegare, al fine di evitare spiacevoli sovrapposizioni e confusioni con gli altri organi di Polizia. A tal proposito furono emanate disposizioni attinenti le modalità di comunicazione da parte dei Comandi periferici agli organi Centrali delle camicie nere ferroviarie. Era però anche necessario che la Milizia Ferroviaria si assicurasse, per quanto era possibile, la collaborazione di tutti gli altri Corpi e Istituti di Polizia operanti in ambito ferroviario, mantenendo con essi continui contatti. Tale vicinanza doveva essere improntata a sincera cordialità, escludendo assolutamente ogni spirito di invadenza o priorità, ma tenendo invece presente solo lo scopo da raggiungere.<sup>161</sup> a tal proposito la Milizia Ferroviaria doveva intrattenere rapporti con le Questure, con i Comandi dei Carabinieri Reali, con i Commissariati Compartimentali di P.S.; negli impianti ferroviari ove esistevano i Commissariati Compartimentali di P.S. la Milizia Ferroviaria doveva notiziare quotidianamente il suddetto ufficio di tutta l'attività effettuata, avendo una maggiore attenzione per le segnalazioni riguardanti indagini di Polizia Giudiziaria. Si rappresenta in tal senso che l'art. 4 del R.D.L del 25 novembre 1937 n. 2404, relativo alla costituzione, funzionamento e ordinamento della Milizia Nazionale Ferroviaria, sanciva che il personale della M.F. in servizio permanente od in servizio per determinati periodi esercitava, nell'ambito ferroviario, funzioni vere e proprie di Polizia Giudiziaria, mentre i Vice Capi Squadra, le camicie Nere Scelte e le Camicie Nere assumevano la qualità di Agenti di Polizia Giudiziaria. In merito al limite della competenza della M.F. nelle operazioni di Polizia, il Ministero dell'Interno aveva chiarito che la M.F. esercitava funzioni di Polizia nell'ambito dei servizi ad essa affidati e che la competenza non era territoriale ma per materia. Conseguentemente la M.F. poteva ricercare ed accertare qualsiasi reato riconducibile al servizio ferroviario anche fuori dalla sede ferroviaria, procedendo a tutti gli atti di polizia consentiti dalla legge. In quest'ultimo caso ed in determinate circostanze era da esaminare la convenienza di richiedere il concorso delle Autorità locali di Polizia le quali, per la profonda conoscenza del territorio, potevano fornire utili informazioni e consigli nello svolgimento delle operazioni. Nei casi in cui la notizia di reato giungeva per prima ad un Comando della M.F oppure nel caso in cui la M.F. giungeva per prima sul posto ove si era consumato il reato, questa aveva l'obbligo di

---

<sup>161</sup>BCFSR, op., cit., D.1.113.

esperire tutte le indagini che il caso richiedeva e di trasmettere il rapporto e gli atti assunti, cose sequestrate, rilievi ecc. all'Autorità Giudiziaria.

In questa ipotesi i Comandi della M.F. dovevano darne notizia agli altri organi locali di Polizia (Carabinieri Reali, Commissariati Compartimentali di P.S., Questore). In alcune circostanze riguardanti reati di grave entità il Commissariato Compartimentale di P.S. o il Comando Legione potevano avocare a sé le indagini. In detti casi il Comando di Stazione doveva provvedere soltanto alla compilazione dei processi verbali concernenti le operazioni compiute, restando inteso che la compilazione e trasmissione del rapporto corredato di tutti gli atti assunti veniva effettuato dall'Organo che effettuava l'avocazione. Nel caso invece che la notizia di reato perveniva prima al Commissariato Compartimentale di P.S. o ai Carabinieri Reali, i Comandi Stazione dovevano lasciare l'iniziativa delle indagini alla Autorità predette, alle quali la M.F. doveva fornire la collaborazione più fattiva e più cordiale. In questa ipotesi era logico che la trasmissione degli atti era a cura delle Autorità di Polizia che avevano avuto per prima la notizia di reato. Sicuramente fu un fondamentale passaggio storico allorché le ferrovie dello Stato si trovarono ad essere inquadrare nel nuovo Stato costruito dal regime fascista salito al potere nel 1922. Come si è precedentemente rappresentato il fascismo pose le ferrovie al centro delle strategie volte ad affermare una dimensione autoritaria e fortemente disciplinata dei servizi pubblici più importanti.

## **CAPITOLO V**

### **5. LA RIORGANIZZAZIONE DELLA POLIZIA FERROVIARIA**

#### **5.1. L'istituzione dei provvisori Corpi Speciali di Polizia Ferroviaria**

Con la caduta del fascismo ed il Regio Decreto Legge n. 16/B del 6 dicembre 1943 venne sciolta la Milizia Ferroviaria ed i compiti della stessa vennero assunti dall'Arma dei Carabinieri Reali e dall'Autorità di P.S., mentre gli appartenenti del soppresso corpo rientrarono nei ranghi del personale civile dell'amministrazione ferroviaria e i locali furono restituiti sempre all'ente F.S. Questo periodo storico rappresenta per il Ministero dell'Interno un periodo di transizione, nel quale il governo Badoglio si caratterizzò soprattutto per due eventi fondamentali, ossia l'avvicinarsi, in un tempo breve, di due ministri e l'inizio del processo di epurazione dei prefetti legati al fascismo. Siffatta operazione avrebbe dato un chiaro indirizzo politico antifascista al nuovo esecutivo. La sostituzione dei prefetti era la pietra miliare per la rottura definitiva con il passato.

Situazione diversa si ebbe nella pubblica sicurezza dove fu richiamato come capo Carmine Senise, che già aveva ricoperto il medesimo incarico durante il fascismo, ma era stato sempre sostituito dallo stesso Mussolini; la sua nomina, nonostante il predetto legame con il fascismo, fu accettata in considerazione della sua politica moderatrice e dei suoi non idilliaci rapporti con i vertici del regime<sup>162</sup>. Nel frattempo si apriva un nuovo scenario politico dettato dalla posizione degli alleati e di quella del governo italiano e la prima fondamentale discussione per il Paese si ebbe in merito all'impostazione dei rapporti centro-periferia. Gli alleati, con a capo Roosevelt, avevano l'intenzione di sostituire tutti i prefetti con altrettanti funzionari alleati e ciò avrebbe condotto alla scomparsa dell'istituto prefettizio, ma la visione britannica era più conciliante avendo avanzato la proposta di mantenere la figura del prefetto, ma affiancato da un funzionario alleato. Alla fine prevalse la seconda soluzione, ma il problema del prefetto rimase aperta anche negli anni successivi. Nello scenario generale è importante indicare la situazione degli impianti ferroviari. Con lo sbarco degli alleati, a livello organizzativo la rete ferroviaria nell'Italia meridionale passò sotto la loro gestione. Le ferrovie requisite costituivano una vera e propria azienda alleata, la cui direzione aveva sede a Napoli. La gestione era minuziosa e totale. Gli alleati per motivi imperscrutabili, riclassificarono persino le locomotive, con numerazioni diverse da quelle italiane, storicamente utilizzate. L'esercizio ferroviario si svolgeva attraverso personale italiano delle ferrovie dello Stato, rigidamente subordinato a quello Alleato. In Sicilia, Calabria, Puglia, Molise e nella parte meridionale della Campania, grazie al consolidamento del fronte bellico più a nord, dopo la riparazione dei danni conseguenti ai bombardamenti e ai sabotaggi, gli Alleati acconsentirono a un ripristino limitato del servizio passeggeri. Il treno dunque non solo era l'unico mezzo di trasporto insieme alle corriere ma era maggiormente fruibile, ciò comportò caos all'interno delle stazioni durante le partenze e il transito dei convogli che erano sempre sovraffollati e insufficienti<sup>163</sup>. Dopo la liberazione di Roma ebbe subito avvio la riorganizzazione del Ministero dell'Interno con la costituzione di un ufficio provvisorio composto di pochi funzionari scelti tra quelli che non avevano avuto rapporti con la Rsi né avevano prestato giuramento di fedeltà alla Repubblica di Mussolini. Vennero richiamati gli impiegati, vennero ristabilite le direzioni generali e contestualmente abolite tutte le strutture nate per esigenze belliche, considerate incompatibili con lo stato democratico; tra i provvedimenti ministeriali vi fu l'accorpamento dei servizi di guerra alla Direzione generale

---

<sup>162</sup> ACSR, *Fascicoli permanenti* 1944-1966, Prefetti, b. 11, fasc. 235F, relazione all'Alto commissario per le sanzioni contro il fascismo del 22 agosto 1945.

<sup>163</sup> A. Cangini, *Una presenza rassicurante* in *Polizia Moderna*, 06/2017.

dell'amministrazione Civile, mentre quelli di protezione antiaerea furono attribuiti alla Direzione generale servizi antincendi. La demografia e la razza venne ovviamente soppressa. Mentre l'esclusione dei direttori generali era l'aspetto caratterizzante dell'accentramento di Mussolini, con la nuova struttura detti uffici avrebbero ripreso la normale attività ministeriale di gestione dei vari settori<sup>164</sup>.

Per quanto riguarda il comparto ferroviario dopo il conflitto mondiale, restava il fatto che il contributo offerto dal servizio reso dall'azienda era stato alquanto impegnativo e le condizioni complessive del contesto ferroviario nazionale alla chiusura delle ostilità era preoccupante per vari motivi: innanzitutto per l'appesantimento dei conti dello Stato dovuto all'aumento sproporzionale dei costi; in secondo luogo per le distruzioni ed i danneggiamenti, contestuali al rapido deterioramento del capitale fisso e rotabile, che rendevano le condizioni materiali del patrimonio ferroviario oltremodo scoraggianti. Smantellare l'organizzazione bellica e uscire dall'emergenza fu una operazione costosa e impegnativa che creò una molteplicità di problemi da risolvere. Contribuì al periodo di difficoltà dello Stato il lento processo di epurazione dei quadri dirigenziali e dei ferrovieri legati al regime fascista; l'instabilità sociale e la disorganizzazione del servizio dopo il periodo di gestione Commissariale del fascismo, inoltre, avevano leso il principio di autonomia dell'Amministrazione delle Ferrovie, specialmente nel suo organo più importante, ossia il Consiglio di Amministrazione che fu ridotto a collegio consultivo; i danni furono ingenti per quanto riguardava gli impianti ed ammontavano ad un importo complessivo non inferiore a 450 miliardi di lire<sup>165</sup>.

In tale contesto generale la Polizia Ferroviaria viveva anch'essa una nuova fase di transizione della sua organizzazione. Le ferrovie erano sconvolte dai bombardamenti aerei della guerra e, sotto la spinta di straordinari eventi e del delicato momento politico che attraversava l'Italia, furono adottate modifiche strutturali di carattere eccezionale e transitorio, in particolare con RDL del 3 gennaio 1944 furono disposte la sospensione delle norme relative al funzionamento del Consiglio di Amministrazione ed il deferimento delle attribuzioni del Direttore Generale al Ministro delle Comunicazioni. Con il successivo Decreto Luogotenenziale del 12 dicembre 1944 nr. 413 il Ministero delle Comunicazioni fu suddiviso in due distinti dicasteri: Il Ministero dei Trasporti e il Ministero delle Poste e Telecomunicazioni e la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato fu assorbita dal

---

<sup>164</sup>*Verbali del Consiglio dei Ministri, cit. IV Governo Bonomi 12 dicembre 1944-21 giugno 1945*, Roma, Presidenza del Consiglio dei ministri, Dipartimento per l'informazione e l'editoria, 1995, p. 383.

<sup>165</sup>E. Tedeschini Lalli, op. cit. p. 38.

Ministero dei Trasporti<sup>166</sup>. La grave crisi che aveva messo in ginocchio l'economia italiana, a causa della forte svalutazione monetaria seguita al conflitto, rallentò l'opera di ricostruzione ferroviaria e ripropose nel contempo il problema della riforma delle ferrovie dello Stato. Il Governo, per risolvere la questione delle ferrovie nel 1945, nominò una commissione in seno all'Azienda F.S per studiare una nuova struttura giuridica ed organizzativa dell'Amministrazione<sup>167</sup>. In questo scenario anche il servizio di vigilanza nelle stazioni, negli impianti ferroviari, nei treni subì notevoli sconvolgimenti, causando molti inconvenienti sia dal punto di vista dell'ordine e della sicurezza pubblica sia nel funzionamento dell'esercizio.

Nell'Italia meridionale, dopo l'avvenuta liberazione, per ovviare ai gravi inconvenienti che si verificarono nella ripresa del servizio ferroviario, correlati al limitato numero dei treni in circolazione ed alle difficoltà per gli organi di polizia addetti alla vigilanza dei trasporti a contenere e disciplinare la grande affluenza di viaggiatori. Il Ministero dell'Interno, in attesa del definitivo riassetto dei servizi di vigilanza sulle ferrovie, emanò delle circolari indirizzate ai Prefetti e ai Commissariati Compartimentali di P.S delle province interessate riguardanti indicazioni sui vari servizi di controllo negli impianti ferroviari con accorgimenti di carattere provvisorio<sup>168</sup>.

Nel contempo i disordini nelle stazioni e sui convogli aumentarono creando ripercussioni sui trasporti militari che potevano minacciare in alcuni casi la soppressione del servizio ferroviario da parte degli alleati.

Il Ministero dell'Interno, pertanto, sollecitò i Commissariati Compartimentali di P.S. a predisporre servizi per il regolare funzionamento dell'esercizio ferroviario prendendo accordi con l'Amministrazione ferroviario soprattutto per quanto riguardava l'esecuzione di lavori di recinzione degli scali con pochi accessi facilmente vigilabili all'interno delle stazioni. Gli stessi Commissariati formulavano concrete proposte ai Prefetti, i quali predisponavano piani di servizio da attuarsi al momento opportuno, specificando l'entità delle forze e le modalità del loro impiego. I Prefetti, inoltre, esaminavano l'opportunità di diramare a suo tempo comunicati stampa, con i quali si prospettavano al pubblico i pericoli dell'eccessivo affollamento dei treni; si segnalavano le molteplici disgrazie verificatesi per tali motivi, nelle linee ferroviarie, si esortavano i viaggiatori, nel loro stesso interesse, ad osservare le disposizioni degli organi di Polizia, addetti al controllo sulle ferrovie

---

<sup>166</sup> *Ibidem*.

<sup>167</sup> V. Postiglione, *Manuale della Polizia Ferroviaria (suoi servizi e funzioni)*, Roma, p. 14.

<sup>168</sup> Archivio Compartimento Polfer per la Campania di Napoli (d'ora in poi ACPCN) fondo B.2. *Impianti e soppressioni di Comandi*, b. 22.bis.

richiamandoli al dovere civico di limitare i viaggi solo nei casi di stretta necessità <sup>169</sup>. Il Comando della Polizia Militare Americana, avendo rilevato la carenza di forze di Polizia Italiana negli impianti ferroviari soprattutto negli scali di Roma Smistamento, Roma Tuscolana e Roma Tiburtina, richiese l'istituzione di Posti Fissi di Polizia, con a capo due Sottoufficiali ed un congruo numero di agenti, possibilmente in uniforme. Il predetto personale, che doveva accrescere l'organico dei Commissariati, oltre a garantire la continuità dei servizi di polizia sul posto, doveva affiancare attivamente quelli disposti dalla Polizia Alleata e operare in stretta collaborazione. Il Comandante del Posto Fisso doveva quindi tenersi in continuo contatto con il Sottoufficiale di Polizia Alleata dello scalo e doveva segnalare subito ogni emergenza, sia al predetto Sottoufficiale alleato che al Commissariato Compartimentale di P.S. <sup>170</sup> L'istituzione dei predetti uffici di Polizia, tuttavia, non riuscì a far diminuire gli eventi delittuosi in ambito ferroviario. Conseguentemente, per arginare la dilagante attività criminosa di numerosi delinquenti, che in ambito ferroviario avevano trovato un ottimale campo di azione, nell'immediato dopoguerra si avvertì la necessità che il problema della sicurezza della rete ferroviaria, che si presentava in tutta la sua gravità, fosse affrontato e risolto in maniera adeguata alle esigenze del tempo. Il Ministero dell'Interno aveva il progetto di istituire una Divisione Speciale di Polizia Ferroviaria ma incontrò notevoli difficoltà da parte del Ministero del Tesoro, così si rese necessario, sul momento, affrontare il problema della sicurezza in ambito ferroviario, con i mezzi dei quali si disponeva <sup>171</sup>. Dopo varie segnalazioni il Governo, di comune accordo con le autorità alleate, intervenne istituendo, provvisoriamente, il Corpo Speciale di Polizia Ferroviaria per la Sicilia, con ordine ufficiale nr. 30 del Comando Militare Alleato del 17 gennaio 1944 <sup>172</sup>, ed analoghe formazioni nel resto del territorio nazionale. Tale ordine impartito dal colonnello Charles Poletti, Colonnello Ufficiale Regionale degli Affari Civili per la Sicilia, conferiva il ruolo di Commissario Funzionante del Corpo Speciale di Polizia Ferroviaria per la Sicilia al Dottore Castellani Umberto. Il predetto Commissario aveva i seguenti compiti: 1) preparare ed emettere regolamenti per la disciplina ed il controllo del Corpo Speciale della Polizia Ferroviaria, soggetti sempre all'approvazione del Governo militare alleato; 2) eseguire arresti e/o riferire alle Autorità competenti le violazioni commesse contro il

---

<sup>169</sup> Archivio Compartimento Polfer per il Lazio Roma (d'ora in poi ACPLR), fondo B.1, *Polizia Ferroviaria Giurisdizione e Competenza e Norme* b.5.

<sup>170</sup> *Ibidem*.

<sup>171</sup> Ivi, fondo B.1, *Servizi di Polizia Ferroviaria, b.2 competenza, attribuzioni, Norme*.

<sup>172</sup> Archivio Compartimento Polfer per la Sicilia di Palermo (d'ora in poi ACPSP), fondo 1, *Riorganizzazione servizio di Polizia Ferroviaria, b.3, Funzionamento del Corpo Speciale di Polizia Ferroviaria per la Sicilia*, fasc.4.



codice reale italiano; 3) reclutare un numero di ufficiali e guardie necessarie per il servizio<sup>173</sup>.

Il Corpo Speciale di Polizia ferroviaria aveva il compito di salvaguardare la proprietà delle F.S.e di prevenire e reprimere reati nella circoscrizione delle stazioni ferroviarie, operando su tutto il territorio siciliano alle dipendenze dell'ufficio di P.S. del Compartimento delle Ferrovie dello Stato avente sede a Palermo. Esso era costituito da 427 agenti ed aveva il compito di vigilare con servizio notturno e diurno i carri ferroviari contenenti merci in sosta negli scali ferroviari più importanti delle varie province della Sicilia. Tale servizio aveva lo scopo, oltre che di assicurare la conservazione del patrimonio ferroviario, anche – come già detto- di prevenire i reati nell'ambito degli scali ferroviari<sup>174</sup>. Il Corpo era organizzato in un Ufficio Centrale con sede a Palermo, che poteva essere lo stesso Commissariato Compartimentale di P.S. già esistente, che aveva il compito di provvedere con 35 agenti al servizio di scorta sui treni passeggeri e merci, nonché al servizio di controllo e vigilanza delle persone viaggianti per la prevenzione e repressione dei reati che si verificavano sui treni; per tale servizio il Corpo aveva giurisdizione sui Commissariati degli scali ferroviari di Palermo, Messina, Catania e Siracusa. Il Commissariato sede dell'Ufficio Centrale svolgeva le consuete mansioni di Responsabile del Servizio di Polizia Ferroviaria ed, al contempo, aveva i seguenti compiti nei confronti del Corpo Speciale di Polizia Ferroviaria di nuova istituzione: 1) reclutamento del personale necessario a costituire il suddetto Corpo secondo determinati criteri di selezione e di scelta; 2) costituzione degli uffici provinciali e distribuzione del personale nei vari centri ferroviari dell'isola, secondo il criterio della maggiore o minore importanza dei vari centri ferroviari rispetto all'intensità del traffico ed all'ampiezza del territorio da vigilare; 3) amministrazione, per mezzo di un ufficio proprio, del personale addetto al predetto corpo secondo le competenze spettanti; 4) organizzazione, direzione e controllo dei servizi funzionanti su tutto il territorio soggetto alla giurisdizione; 5) poteri disciplinari sul personale dipendente per le mancanze commesse in servizio e che si riferivano al servizio stesso. Delle operazioni di servizio ordinario eseguito dagli agenti del Corpo Speciale di Polizia Ferroviaria sul territorio dell'isola l'Ufficio Centrale avvisava periodicamente il Comando alleato, mentre riferiva immediatamente per le operazioni eccezionali e di particolare importanza<sup>175</sup>.

---

<sup>173</sup> *Ibidem.*

<sup>174</sup> *Ivi*, fondo 3, *Norme sugli impianti e soppressione di Comandi- organico*, b. 12.

<sup>175</sup> *Ibidem.*

A causa dell'enorme estensione territoriale su cui veniva distribuito il personale, appartenente al CSPF, si rese indispensabile, per il buon andamento dei servizi, l'istituzione di Uffici Provinciali, con sede nei capoluoghi di Provincia della Sicilia.

Detti uffici avevano il compito della dislocazione e vigilanza diretta dei servizi sia nell'ambito degli scali ferroviari principali esistenti nel Capoluogo, sia in quelli degli altri importanti centri ferroviari della Provincia. Gli uffici Provinciali avevano inoltre compiti amministrativi diretti e, fino ad un certo limite, poteri disciplinari sul personale alle proprie dipendenze.

Per economia di personale il Governo italiano, di comune accordo con gli alleati, decise, come si era fatto per l'Ufficio Centrale, che potevano funzionare da Uffici Provinciali, per i servizi da attuare nell'ambito delle rispettive Provincie, i Commissariati di P.S. già esistenti presso gli scali ferroviari di Palermo, Messina, Catania e Siracusa.

Sempre per ottimizzare le risorse economiche ed avere un notevole risparmio sulle spese, venivano assemblati i servizi da effettuare nella Provincia di Enna, dato lo scarso numero di centri ferroviari e la breve lunghezza dei tratti di linea, con quelli della Provincia di Caltanissetta, sotto la direzione e la sorveglianza dell'Ufficio Provinciale di quest'ultima città. La medesima condizione fu attuata nelle Provincie di Ragusa e Siracusa sotto la direzione dell'Ufficio Provinciale di Siracusa. L'istituzione di nuovi uffici Provinciali, pertanto, riguardava solamente le Province di Agrigento, Caltanissetta e Trapani, dove non esistevano i Commissariati di P.S. presso gli scali Ferroviari. A tale scopo, e per uniformità di indirizzo, si poterono creare nelle predette città i Commissariati di P.S. ferrovia, con giurisdizione sugli scali ferroviari, diretti ciascuno da un Vice Commissario di P.S. appartenente alle relative Questure.

I detti uffici di P.S. di nuova istituzione dipendevano organicamente e per la sola competenza territoriale dalle singole Questure cui appartenevano.

Nei confronti invece del Corpo speciale di Polizia ferroviaria i predetti Uffici di P.S. funzionavano da Uffici provinciali e dipendevano dall'ufficio Centrale costituito dal Commissariato di P.S. Compartimentale. Per quanto riguardava le operazioni di polizia degli agenti dipendenti, gli uffici Provinciali facevano capo alle Autorità competenti del luogo, con obbligo di informare periodicamente l'Ufficio Centrale in relazione alle operazioni ordinarie, obbligo di comunicazione che diveniva immediato ove si fosse trattato di operazioni relative a fattieccezionali o di particolare importanza<sup>176</sup>.

Sia nei capoluoghi di provincia, ove esistevano diversi scali ferroviari secondo le diverse diramazioni delle linee ferroviarie, sia nei centri più importanti delle varie province

---

<sup>176</sup> Ivi, fondo 1, *bando di arruolamento*, b.3, fasc.1.

venivano preposti ai nuclei di Agenti operanti in ciascuna zona degli abili sottoufficiali dipendenti direttamente dagli Uffici Provinciali. Nei capoluoghi di provincia i suddetti Sottoufficiali avevano il compito di collaborare con il Capo Ufficio Provinciale per la vigilanza personale e diretta degli Agenti di servizio nelle zone dei diversi scali ferroviari esistenti nella stessa città; la loro opera risultava indispensabile, tenuto conto della distanza tra i diversi scali ferroviari e, pertanto, dell'impossibilità di essere sorvegliati dal solo Capo Ufficio per tutta la durata delle 24 ore di servizio. La presenza di tali Comandanti di Stazione era ancora più necessaria nei centri ferroviari minori di ciascuna Provincia dove, a causa delle grandi distanze dal capoluogo, non poteva essere esercitata efficacemente la vigilanza dei rispettivi Uffici provinciali<sup>177</sup>.

I Comandanti di Stazione, per quanto riguardava le operazioni di polizia, facevano capo alle Autorità competenti per territorio, con l'obbligo di informare direttamente con la dovuta sollecitudine l'Ufficio Provinciale da cui dipendevano. Successivamente, allo scopo di dar vita ad un servizio più efficiente e moderno, il Governo, con il Decreto Legislativo Luogotenenziale n. 286 del 26 aprile 1945, all'interno del corpo delle Guardie di P.S. alle dipendenze del Ministero dell'Interno, istituiva una Divisione Speciale di Polizia Ferroviaria nella quale confluivano gli organismi provvisori sopracitati. Il personale della Divisione assorbiva i compiti della ex Milizia Ferroviaria mantenendo quelli di prevenzione e repressione dei reati ed esplicava le sue funzioni sotto la Direzione e la responsabilità dei Commissariati Compartimentali di P.S.

## **5.2. Decreto Legislativo n. 687 del 10 luglio 1947**

L'intensa opera di ricostruzione delle linee e degli impianti ferroviari gravemente danneggiati dall'azione bellica nemica, richiese ancora una volta, in un orientamento democratico l'intervento legislativo per garantire la tutela e la sicurezza dei viaggiatori, delle merci. Per questo nuovo imput dell'autorità governativa nel creare un sistema ancor più specializzato l'organizzazione della Polizia Ferroviaria venne nuovamente modificata dal decreto Legislativo del Capo Provvisorio dello Stato n. 687 del 10 luglio 1947 con il quale si attuò la soppressione della Divisione Speciale ed al contemporaneo l'inquadramento nel Corpo delle Guardie di P.S. degli elementi già appartenenti agli organismi provvisori. I compiti relativi alla tutela degli interessi dell'erario, al mantenimento dell'ordine e alla prevenzione e repressione dei reati nell'ambito ferroviario vennero devoluti al predetto Corpo delle Guardie di P.S.

---

<sup>177</sup> *Ibidem.*

Per far fronte a tali compiti, il citato D.L. dispose che l'organico del Corpo delle Guardie doveva aumentare di 6300 unità (85 ufficiali e 6215 sottufficiali, graduati e guardie), che costituivano il personale addetto ai servizi di Polizia Ferroviaria.

Tale personale svolgeva le sue funzioni sempre sotto la direzione dei Commissariati Compartimentali di P.S. presso le Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato, che all'epoca avevano sedi a Milano, Torino, Genova, Venezia, Verona, Firenze, Bologna, Roma, Ancona, Napoli, Cagliari, Bari, Reggio Calabria e Palermo.

Con la nuova organizzazione dei servizi tutta la rete ferrata nazionale era stata ripartita in tratti più o meno lunghi di linea sottoposti alla giurisdizione di altrettanti Comandi di Sezione di Polizia Ferroviaria. Furono, perciò, istituite Sezioni di Polizia Ferroviaria negli scali di maggiore importanza dal punto di vista del servizio e del traffico ferroviario, affidandone il comando ad un sottufficiale di P.S. con un adeguato numero di guardie alle dipendenze. Suddette sezioni dovevano far capo, per la parte amministrativa e disciplinare, a Comandi di nuclei (comandati da ufficiali di P.S. e comprendenti più sezioni) e questi, a loro volta, dovevano essere posti alle dipendenze di un comando di gruppo compartimentale, istituito presso ogni Commissariato Compartimentale. Oltre alle Sezioni di Polizia Ferroviaria aventi giurisdizione territoriale, presso ciascun Commissariato Compartimentale furono istituite tre speciali sezioni denominate:

- Sezione Commissariato Compartimentale, cui facevano capo tutte le guardie addette ai servizi burocratici del Commissariato;
- Sezione Comando, cui erano addette le guardie per i vari compiti amministrativi e disciplinari devoluti al Comando di Gruppo;
- Sezione S.A.S.S (Sezione Autonoma Servizi Speciali), formata dalle guardie destinate ai servizi di scorta treni, scorte speciali (personalità e valori) e servizi di pronto impiego.

Il Ministero dell'Interno, inoltre, nell'attuazione della nuova organizzazione dei Servizi di Polizia Ferroviaria, emanò le seguenti disposizioni di carattere generale:

- I rapporti tra il Funzionario di P.S. Dirigente, il Commissario Compartimentale e l'Ufficiale di P.S. Comandante il Gruppo Compartimentale erano definiti dalle stesse norme che regolavano i rapporti tra il Questore ed il più elevato Comando territoriale delle Guardie di P.S. esistente nella provincia;
- Il Gruppo Compartimentale aveva amministrazione autonoma, mentre contabilmente dipendeva dalla Prefettura ove aveva sede;

- Su tutti i reparti dipendenti dai Gruppi Compartimentali, le attribuzioni proprie degli Ispettorati di zona del Corpo delle Guardie di P.S. venivano esercitati dagli Ispettori di zona competenti;
- Per tutto ciò che concerneva l'impiego in servizio, le Sezioni ricevevano dirette disposizioni dal Commissariato Compartimentale al quale, nella stessa materia, direttamente riferivano;
- Al c.d. "accasermamento" delle forze dipendenti dai Comandi di Gruppo Compartimentali provvedeva l'Amministrazione delle F.S., secondo le previsioni dell'art. 11 del Decreto Legislativo del C.P.S. n. 687 del 10 luglio 1947;
- I rapporti con le Autorità ferroviarie venivano tenuti esclusivamente dal Ministero dell'Interno e dai Funzionari Dirigenti i Commissariati Compartimentali, rimanendo rigorosamente esclusa ogni ingerenza degli Ufficiali di P.S.;
- I Dirigenti dei Commissariati Compartimentali potevano disporre gli opportuni trasferimenti di personale tra le Sezioni del rispettivo Compartimento, purché rimanesse costante la composizione numerica stabilita per ogni reparto.

Il provvedimento legislativo del 1947, con il quale venivano attribuiti al Ministero dell'Interno i Servizi di Polizia Ferroviaria, chiudeva una fase dei problemi attinenti a tale specialità e ne apriva un'altra. La prima fase era stata caratterizzata dall'acceso dibattito se i Servizi in argomento dovevano dipendere dal Ministero dell'interno o da quello dei Trasporti, venendo la seconda soluzione caldeggiata dai partiti di estrema sinistra e dal sindacato nazionale ferrovieri. Sin dalla fine della seconda guerra mondiale, data in cui il problema venne sollevato, la Direzione Generale di Pubblica Sicurezza si oppose alla pretesa di attribuire le funzioni di Polizia Ferroviaria al Ministero dei Trasporti<sup>178</sup>. Questa prima fase veniva superata per effetto del sopra citato provvedimento legislativo. Il sindacato nazionale ferrovieri, e per esso l'organizzazione politica che lo dominava, reagiva allo smacco causato dalla pubblicazione del provvedimento orientando la propria azione in base alle seguenti direttive: 1) facendo un'intensa propaganda perché minimo fosse il numero delle istanze di assunzione nel Corpo delle Guardie di P.S.; 2) ventilando l'abbandono dei servizi di polizia ferroviaria da parte degli elementi contrari all'inquadramento nell'amministrazione della P.S., in modo da mettere in cattiva luce il Ministero dell'Interno; 3) evidenziando il problema dei licenziamenti in caso di mancata richiesta di arruolamento nel Corpo delle Guardie di P.S. Tali direttive del Sindacato Nazionale Ferrovieri e l'impossibilità per l'Amministrazione di P.S. di garantire la

---

<sup>178</sup> ASPFR, fondo 1, *Ordinamento e schemi organizzativi avente ad oggetto " Ordinamento Provvisorio "*, b. 96. Appunto circa la riorganizzazione dei servizi di Polizia Ferroviaria.

continuità di tutti i servizi di polizia ferroviaria esclusivamente con personale effettivo condizionava inevitabilmente la linea di condotta seguita dalla Direzione Generale di Pubblica Sicurezza.<sup>179</sup>

Detta situazione creò notevole agitazione tra i ferrovieri, mentre sotto il profilo generale avrebbe aumentato la disoccupazione.

Il piano del Sindacato Nazionale Ferrovieri, accompagnato dall'impassibilità mostrata dall'Amministrazione della P.S., attese le esigenze degli altri servizi, di garantire la continuità di tutti i servizi di P.F. esclusivamente con il personale effettivo, aveva condizionato i problemi del tempo e la linea di condotta della Direzione Generale<sup>180</sup>.

Il Sindacato Nazionale Ferrovieri (SNF) aveva avuto buon gioco nell'azione propagandistica denigratoria ed in effetti le istanze di arruolamento nel Corpo furono 1.620 su circa 5.000 degli aventi diritto. Non sarebbe stato affatto conveniente aver un maggior numero di istanze, se da parte di soggetti con mire delinquenziali. L'intimidazione del SNF, pertanto, aveva provocato una selezione a vantaggio del servizio di PF in quanto coloro che avevano chiesto l'assunzione nel Corpo erano elementi affidabili.

Quanto alla ventilata paralisi dei servizi, il Ministero dell'Interno, tra il settembre e l'ottobre 1947, riuscì a impedire, con l'ausilio delle FF.SS., l'attuazione di tale minaccia. Soltanto in una occasione vi fu una defezione, ma con pochissimi soggetti autori del tentativo e di una iniziativa locale che fu subito sedata dagli organi suddetti<sup>181</sup>.

Rimanevano di attualità, alla fine del 1947, gli altri due problemi, cioè in che maniera eliminare gli ausiliari nei Compartimenti di Polizia Ferroviaria dell'Italia settentrionale e quale collocazione dare agli ausiliari rimossi dal servizio di P.F. Il primo problema riguardava soprattutto il Dicastero degli Interni mentre il secondo doveva essere risolto dal Ministero dei Trasporti.

Il problema del Ministro degli Interni, Mario Scelba, riguardava esclusivamente i Commissariati Compartimentali di Bologna, Milano, Torino, Venezia e Verona, in quanto gli ausiliari della Sicilia non avevano dato alcun sentore di ribellione e in blocco avevano presentato domanda di arruolamento. Alla data del 2 agosto 1947 prestavano servizio nei summenzionati Compartimenti 4.400 ausiliari, compresi quelli di servizio di guardianaggio di Bologna, i quali avrebbero potuto, entro il 2 di ottobre 1947, presentare istanza di assunzione nella specialità. Il Ministero dell'Interno, pertanto, nell'intento di facilitare l'allontanamento degli indesiderabili, dispose che venissero accolte, nel frattempo, le

---

<sup>179</sup> Ivi, p. 2.

<sup>180</sup> Ibidem.

<sup>181</sup> Ivi, p.3.

domande di dimissioni, qualora dell'accoglimento non derivassero incolmabili deficienze nel servizio<sup>182</sup>.

Tale disposizione ebbe attuazione soltanto nei Compartimenti di Torino e Milano, in particolare con la presentazione di 358 domande di dimissioni volontarie e conseguente allontanamento dalla sede lombarda e con la presentazione di 150 domande di dimissioni nella sede piemontese. Scaduto il termine del 2 ottobre 1947, il Ministero dell'Interno, verificava i dati riguardanti le domande di arruolamento e conseguentemente constatava che nei Compartimenti in questione erano state presentate un totale complessivo di 1.172, numero che sommato al personale effettivo risultava insufficiente per la copertura dei servizi di istituto della P.F.

La Direzione Generale di P.S., quindi, vista la situazione e l'assoluta impossibilità di risolvere il problema della carenza di personale stabili:

- di escludere l'adozione di un provvedimento di immediato licenziamento di coloro che non avessero presentato istanza di assunzione nel Corpo;
- di procedere, invece, a licenziamenti singoli, in relazione alla situazione esistente in ciascun Compartimento e alla possibilità di far fronte ai servizi;
- di far affluire ai Commissariati Compartimentali anzidetti Ufficiali, Sottoufficiali e Guardie di P.S, effettivi man mano che altre esigenze lo avessero consentito;
- di tenere nella riattivata Scuola di Polizia di Caserta corsi destinati alla Specialità ferroviaria<sup>183</sup>.

L'attuazione dei suddetti provvedimenti consentì l'accelerazione delle procedure di licenziamento in ossequio anche alle direttive elaborate nella riunione del 9 dicembre 1947, presieduta dal On. Ministro dell'Interno, Mario Scelba.

In totale, da oltre 4.400 alla data 2 agosto 1947, gli ausiliari di P.F dell'Italia Settentrionale erano diminuiti il 15 gennaio 1948 a 3.350 unità.

Nel procedere a suddetta operazione, il Governo aveva dovuto superare le perplessità dell'Amministrazione ferroviaria in relazione alla sistemazione dei licenziati. Nel settembre 1947, il SNF ebbe dal Ministero dei Trasporti assicurazioni circa l'utilizzazione di costoro nel servizio ferroviario ma tali assicurazioni non si concretizzarono in un provvedimento. Di conseguenza nacque un acceso contrasto tra il sindacato che minacciava agitazioni generali, se non si fosse attuata la promessa di ricollocamento del personale, e il dicastero dei Trasporti che, dopo vari solleciti, decise di risolvere la questione disponendo l'assunzione dei soggetti che non erano stati licenziati per motivi

---

<sup>182</sup> ASPFR, fondo L.1, *Appunto per l'Onorevole Ministro dell'Interno*, b 96.

<sup>183</sup> *Ibidem*.

disciplinari. La determinazione del Ministero dei Trasporti rese la P.S. più libera di provvedere ai licenziamenti, non dovendo temere più agitazioni sindacali, ma naturalmente il limite insuperabile fu rappresentato dalla necessità di mantenere efficiente i servizi e quindi di avere lungo le linee ferroviarie un numero di Guardie strettamente indispensabile. Il Ministero dell'Interno avrebbe continuato ad eseguire licenziamenti con il criterio di allontanare per primi dal servizio di P.F coloro che erano peggiori quanto a rendimento e disciplina o che volevano perpetrare reati.

L'organizzazione dei servizi di Polizia Ferroviaria, così come era stata predisposta ed in parte attuata dalle autorità governative, in ottemperanza al succitato D.lgs., tuttavia, non poté praticamente trovare completa e sollecita attuazione per molteplici difficoltà dovute in parte a deficienze di personale ma, soprattutto, all'impossibilità da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato di approntare le caserme necessarie e di fornire tutto il materiale occorrente al funzionamento della Polizia Ferroviaria. Il contesto sociale richiedeva più sicurezza negli impianti ferroviari ed il servizio di P.F viveva una fase di continua evoluzione, che esigeva da parte dei Governi uno studio approfondito per la risoluzione delle molteplici criticità del comparto Ferroviaria.

### **5.3. La Formazione del personale della Polizia Ferroviaria**

Durante il periodo della riorganizzazione del servizio di Polizia Ferroviaria, il Ministero dell'Interno si occupò con particolare riguardo della specializzazione e formazione del personale della Polizia Ferroviaria, erogando risorse economiche nel comparto dell'istruzione del personale Polfer. Dopo l'interruzione bellica i corsi ripresero regolarmente negli Istituti d'istruzione della Polizia di Stato, ossia nelle Scuole di Nettuno e Caserta. Quest'ultima, gravemente danneggiata dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, fu riaperta dopo i lavori di ricostruzione il 1° dicembre 1947. Con il 38° corso Allievi Guardie di P.S. ebbe inizio l'attività didattica. Il primo corso si svolse dal 16 dicembre 1947 al 13 marzo 1948, fu della durata di tre mesi ed ebbe ad oggetto la formazione di 593 appartenenti alla specialità della Polizia Ferroviaria e di 171 Guardie di P.S. della specialità Polizia di Frontiera<sup>184</sup>. Agli allievi vennero impartite, con razionale criterio di gradualità e capacità, lezioni su materie tecnico-professionali con esercitazioni pratiche integrative di grande interesse ed utilità, cui si affiancava anche qualche parentesi ricreativa a sfondo istruttivo come visite alla Reggia di Caserta, al Santuario ed agli scavi di Pompei, rappresentazioni teatrali e cinematografiche, audizioni musicali<sup>185</sup>.

---

<sup>184</sup>*Diario Storico della Scuola Allievi Agenti della Polizia di Stato di Caserta*, collezione privata.

<sup>185</sup>*Ibidem*.



Il programma d'insegnamento riguardò:

- Cenni sull'ordinamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato (Organi Centrali, Organi Periferici, Ferrovie, Treni, Mezzi di segnalamento, Uffici e Servizi Ferroviari di Stazione, Personale Ferroviario).
- Funzioni e Servizi della Polizia Ferroviaria (Commissariati Compartimentali di P.S presso le Direzioni Compartimentali delle F.S: organizzazione e Compiti).
- Servizi

Ordine Pubblico: l'ordine pubblico nell'ambito ferroviario, competenze particolari dell'Autorità ferroviaria per le riunioni e le affissioni, scioperi, astensioni dal lavoro ed attentati alla libertà del lavoro, propaganda, attivisti, rappresentanti dei sindacati.

- Sicurezza Pubblica: tutela dei beni e degli interessi dell'erario nell'ambito ferroviario, della sicurezza e della proprietà degli utenti ferroviari e del personale ferroviario.
- Servizi Preventivi: vigilanza fabbricati viaggiatori, scambi di ingresso e di uscita, cabine di manovra, segnali, magazzini, merci, treni viaggiatori, treni merci, vigilanza dell'armamento, ponti gallerie e manufatti, case cantoniere, passaggi a livello custoditi e incustoditi, sotto stazioni elettriche, centrali elettriche, vigilanza agli uffici poste in ambito ferroviario, ambulanti postali, vigilanza ai carri di merce ricca in sosta e in viaggio, carri di tabacco, spedizioni di opere d'arte per conto delle Sovrintendenze, valori della Banca d'Italia e della Zecca, scorte treni per la tutela delle proprietà dei viaggiatori e delle merci nei bagagliai, album dei ladri operanti in ferrovia, piani di vigilanza e ordine pubblico, scorta treni alte Personalità.
- Servizi Repressivi: spiombamento di carri , manomissioni dei colli, furti di apparecchiature poste sui binari e nelle sedi ferroviarie, appropriazione di cose smarrite in ambito ferroviario, truffe in danno dell'amministrazione ferroviaria, contrabbando, contravvenzioni sui treni, negli scali e negli altri impianti ferroviari, venditori ambulanti sui treni, falsificazione ed alterazione di biglietti ferroviari, attentati alla sicurezza dei trasporti, ferimenti, suicidi, omicidi, decessi lungo la linea e in corsa treni, pericoli di disastri ferroviari).
- Disposizioni dei codici penale e procedura penale con riferimento ai reati in ambito ferroviario.
- Regolamento per la Polizia, Sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate (RDL 31 ottobre 1873, n. 1687).

- Decreto Ministeriale 30 marzo 1920, n 1211«Norme per il servizio di pubblica sicurezza sulle Ferrovie»<sup>186</sup>.

Le lezioni non si svolsero unicamente nelle aule ma furono integrate dallo svolgimento dilezioni direttamente sul campo, cioè negli impianti e convogli ferroviari con simulazioni delle procedure d'intervento e rilevamento nei casi di danneggiamento del patrimonio delle Ferrovie, di incidenti ferroviari, di suicidi, omicidi e incidenti ferroviari. Tra i vari argomenti venne curata la grammatica italiana con esercitazioni e continue verifiche intermedie. I partecipanti al corso furono sottoposti alla trattazione di Polizia Giudiziaria nei casi di Furto ai danni di viaggiatori o di merce, omicidio, suicidio, lesioni personali e irregolarità alle disposizioni delle Ferrovie.

Il Ministero dell'Interno emanò circolari rivolte ai Commissariati Compartimentali di P.S attinenti l'esplicita richiesta di formare tutto il personale dipendente non accettando dinieghi non motivati.

I Commissariati Compartimentali di P.S., seppur lamentando problematiche organizzative del servizio di Polizia Ferroviaria, si allinearono all'istanza del Superiore Ministero.

Nell'arco temporale di due anni, dal 1947 al 1949, si svolsero 4 corsi con la conseguente specializzazione al servizio di Polizia Ferroviaria di più di duemila Guardie di P.S.<sup>187</sup>

## CONCLUSIONI

Alla fine del percorso di ricerca sui primi 40 anni della Polizia Ferroviaria in Italia, nel fare un bilancio complessivo del lavoro svolto, non può non evidenziarsi come esso sia stato veramente affascinante ma al contempo difficoltoso ed impegnativo. Le difficoltà si sono immediatamente manifestate nel momento in cui si è constatato che lo stato dell'arte era carente di bibliografia, con ampi vuoti storici riguardanti soprattutto il periodo antecedente e l'origine della specialità, ma soprattutto nel materiale reperimento delle fonti attesa la scarsa conoscenza, anche da parte degli addetti, del patrimonio documentale presente negli archivi dei quindici Compartimenti Polfer, mai in verità esplorati in modo dettagliato e minuzioso.

Il lavoro è stato suddiviso in cinque capitoli. Il primo riguardante le ferrovie che hanno trainato lungo la loro storia il servizio di Polizia Ferroviaria, sia nei momenti di sviluppo che nei momenti di disorganizzazione. Si è rappresentato il periodo della nascita delle

---

<sup>186</sup> ASPFR., fondo B.1 *Corso di Specializzazione di Polizia Ferroviaria, Programma di Insegnamento* b. 2, fasc. 6..

<sup>187</sup> Diario storico della Scuola Allievi Agenti della Polizia di Stato di Caserta (collezione privata)

ferrovie in un Paese diviso in tanti Stati con politiche diverse tra loro, che hanno condotto sì all'espansione della rete ferroviaria ma in maniera scollegata e poco fruibile dai viaggiatori.

Le disomogenee ed insoddisfacenti politiche ferroviarie degli Stati preunitari e il successivo vano tentativo di unificazione della rete ferroviaria da parte delle Società concessionarie, che condussero lo Stato ad intervenire per sanare il buco finanziario con provvedimenti restrittivi e poco valorizzanti per la categoria dei ferrovieri, diede così l'input ad un nuovo sentimento di protesta e di agitazione ad inizio secolo, anche perché lo Stato aveva manifestato l'intenzione di inglobare il servizio ferroviario sino a quel momento gestito privatamente.

Questa continua alternanza di periodi di rapido sviluppo e di rallentamento dello stesso nell'ambito del comparto ferroviario, con improvvisi ridimensionamenti del sistema, costrinsero la maggioranza politica ad intervenire frettolosamente per sanare gli scioperi ferroviari e rispondere alla continua richiesta di un organismo che potesse svolgere un'azione unitaria.

Soltanto con l'Unità d'Italia la trasformazione del comparto ferroviario avvenne velocemente, grazie agli investimenti delle Società concessionarie private che purtroppo, con politiche finanziarie scriteriate, crearono un deficit alle loro casse e non furono in grado di completare i lavori. Per ovviare al problema del mancato completamento delle costruzioni ferroviarie già iniziate, dopo varie discussioni politiche e sindacali correlate al riconoscimento dei diritti dei ferrovieri, si arrivò alla nazionalizzazione delle Ferrovie grazie all'indispensabile contributo del primo Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, Ingegnere Riccardo Bianchi, il quale con una gestione oculata elaborò un'organizzazione strutturale delle ferrovie che fu presa d'esempio da molti addetti ai lavori per molto tempo. Sicuramente il profilo autonomo del sistema diede i suoi ottimi risultati, in quanto Bianchi allontanò sempre qualsiasi operazione di ingerenza politica nelle sue ferrovie. Questo fu il periodo di maggior sviluppo e di unificazione della rete ferroviaria. Contestualmente allo sviluppo sempre maggiore della rete ferroviaria si presentò il problema di garantire la sicurezza e la tutela sia degli impianti sia dei viaggiatori che affollavano sempre di più le stazioni. A questo aspetto, ovvero alla nascita ed allo sviluppo della Polizia Ferroviaria ed alla sua affermazione quale corpo speciale della polizia di pubblica sicurezza, sono stati dedicati i capitoli dal II al V del presente elaborato di ricerca. Fino a quel momento si era sopperito alle esigenze di sicurezza in ambito ferroviario con l'impiego saltuario di funzionari ed agenti di P.S. che su disposizione dei Prefetti o dei Questori effettuavano servizio di polizia ferroviaria nonostante in molti dei casi non ne conoscessero le

dinamiche e gli ambienti. La ragione degli scarsi risultati fu sicuramente l'inadeguatezza e la poca attitudine del personale degli uffici distaccati o circondariali di P.S. e dell'Arma dei Carabinieri Reali al servizio di investigazione in un ambiente che in molti dei casi era sconosciuto. Nel momento in cui si pervenne all'unificazione della rete ferroviaria su tutto il territorio nazionale si arrivò anche alla creazione del Corpo speciale di Polizia Ferroviaria, inizialmente costituito da nove Commissariati Compartimentali di P.S. presso le otto Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato e presso la Direzione Movimento e Traffico delle ferrovie dello Stato di Ancona che, secondo le iniziali intenzioni governative, dovevano essere in grado di tutelare la sicurezza delle linee ferrate a fronte dei furti e dei danneggiamenti che diventavano sempre più frequenti e pericolosi (Circolare Ministero dell'Interno – Direzione Generale di Pubblica Sicurezza 24 giugno 1907, n. 9066).

Pur rappresentando un primo importante e concreto segnale contro la delinquenza nelle stazioni ed impianti ferroviari, la polizia ferroviaria delle origini non riuscì a dare le risposte sperate per l'esiguo personale che operava in un territorio che si estendeva per vari chilometri, per l'isolamento dei Commissariati Compartimentali di P.S. nell'esecuzione dei servizi di prevenzione e repressione dei furti ed altri gravi reati da parte degli uffici di P.S. distaccati presso le stazioni e degli uffici Provinciali o Circondariali di P.S., che vedevano il suddetto servizio come accessorio o di poco interesse; il limite maggiore, comunque, fu rappresentato dal fatto che quello della polizia ferroviaria si rivelò un organismo incompleto e non esclusivo con evidenti lacune organizzative e di coordinamento dei Commissariati con gli altri organi di polizia (uffici di p.s. e Carabinieri Reali) e, dunque, in generale non in grado di assicurare un'efficiente disciplina nei servizi, soprattutto per la mancanza di un Ufficio centrale che potesse gestire le continue emergenze di prevenzione e repressione. In definitiva, il primo periodo di vita della polizia ferroviaria fu contrassegnato da un clamoroso insuccesso e da pessimi risultati nella lotta alla criminalità. Furono le fattive proposte dei singoli Commissariati di P.S. che manifestavano continue perplessità sul servizio e il grande malcontento dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato (costretta come detto a risarcire i continui danni cagionati ai viaggiatori ed alle merci, nonché a sopportare quelli patiti dai propri impianti) ad indurre il Governo a dare fondamento legislativo al Corpo della Polizia Ferroviaria (ciò che avrebbe consentito di dare maggiore legittimazione all'operato dello stesso e maggiori poteri nell'espletamento dei servizi) ed a dettare nuove norme per garantire il miglior funzionamento nell'ottica di una riorganizzazione complessiva.

Anche tale obiettivo, tuttavia, rimase non realizzato a causa dello scoppio della Prima Guerra Mondiale che bloccò il processo di riforma. A conferma di ciò l'ultimo documento utile ritrovato negli archivi in relazione a questo periodo storico è stato proprio quello redatto dall'apposita Commissione per la Riforma dei Servizi della Polizia Ferroviaria insediatasi il 30 ottobre 1914, la prima che nel progetto di modifica ed innovazione del Corpo aveva prospettato una partecipazione dei rappresentanti delle Ferrovie dello Stato. Dopo tale data e, dunque, in relazione al periodo bellico, nessun documento storico è stato rinvenuto in relazione ai lavori della predetta Commissione.

Solo dopo la fine del conflitto mondiale riprese lo scambio di comunicazioni tra il Ministero dell'Interno ed i Commissariati di P.S. con la richiesta a questi ultimi di tornare ad avanzare proposte di riforma della polizia ferroviaria per migliorarne i servizi e le prestazioni. Si giunse così alla riforma attuata con il Decreto ministeriale 30 marzo 1920, con cui, come già prefigurato nei lavori della Commissione anteguerra, si attuò il coinvolgimento attivo del personale dell'amministrazione delle ferrovie nel servizio di vigilanza negli scali con l'istituzione di squadre speciali composte dal personale delle ferrovie dello stato con mansioni di guardiani, amministrazione che si addossò anche le spese relative agli uffici ed alla loro organizzazione. Un notevole impulso all'operatività della polizia ferroviaria ed alla qualità del servizio fu dato dalla nuova previsione secondo cui il personale dei commissariati compartimentali doveva intendersi per la prima volta specializzato in senso stretto, nel senso che esso poteva essere distolto dal servizio ferroviario dal Prefetto e dal Questore soltanto per comprovate emergenze di ordine pubblico. Grazie a queste squadre speciali l'attività della polizia ferroviaria risultò indubbiamente più efficiente ma ancora non pienamente efficace in relazione al raggiungimento dei propri obiettivi, sempre a causa della relativa esiguità del personale impiegato e dalla mancata istruzione e preparazione dei guardiani nel servizio di vigilanza negli scali. Permanevano, comunque, la mancanza di organicità e coordinamento tra i vari organi di polizia da cui derivavano deficienze e lacune, da una parte, duplicati e sovrabbondanza nei servizi, dall'altra. Tale situazione, in diversi casi, comportava anche che, nella confusione dei ruoli, venivano disattese le poche direttive provenienti dall'Ufficio Centrale di Polizia Ferroviaria presso la Divisione di Polizia Giudiziaria del Ministero dell'Interno, che nella maggior parte dei casi era impegnato nella risoluzione di altri numerosi questioni di polizia giudiziaria.

Paradossalmente il vero salto di qualità della polizia ferroviaria si ebbe a partire dal momento in cui ad essa fu affiancata la Milizia Ferroviaria fascista, ossia a far data dal 1923. Sotto il regime fascista, infatti, con l'affiancamento di cui si è detto, si ampliarono le

competenze della polizia ferroviaria in quanto vennero estese alle attività di polizia politica solo nell'ambito ferroviario, alla sorveglianza del personale ferroviario, all'attività informativa e ad una più incisiva attività investigativa, alle scorte sui treni in sostituzione dei Carabinieri reali. Si ebbe così una duplicazione dei controlli negli scali merci e nei parchi di materiale rotabile, nei magazzini, negli impianti ferroviari e lungo le linee, ciò che accrebbe il senso di sicurezza della collettività, facendo raggiungere ad esso un livello in ambito ferroviario sino a quel momento non conosciuto, nonché al Corpo il più alto grado di specializzazione e formazione sino a quel momento sperimentato.

Lo scoppio della seconda guerra mondiale ed i devastanti bombardamenti diedero un nuovo duro colpo all'organizzazione ed all'attività della polizia ferroviaria, in primo luogo perché vennero meno a causa dei gravi danneggiamenti e delle distruzioni le stesse strutture logistiche delle ferrovie. Tanto è vero che, nel corso e subito dopo la fine del conflitto, i Commissariati Compartimentali di p.s. operativi rimasero solo in otto. In altre parole nel percorso di sviluppo e specializzazione della polizia ferroviaria si doveva ripartire da zero. In effetti, subito dopo la fine del secondo conflitto mondiale, un primo tentativo di riorganizzazione del servizio di polizia ferroviaria, con la partecipazione del Comando Alleato che nel periodo della ricostruzione gestiva l'esercizio servizio Ferroviario e vigilava l'attività di Polizia degli organi di P.S. italiane, venne compiuto con l'istituzione in Sicilia, del c.d. Corpo speciale provvisorio di polizia ferroviaria per la Sicilia. La scelta di questa regione non fu casuale sia per la gestione da parte degli alleati del servizio ferroviario, sia perché era stata quella che aveva subito meno danni sia perché comunque in tale territorio era più elevato il livello di delinquenza.

Nel 1945 prese le mosse un nuovo progetto di riorganizzazione a livello nazionale perché, nell'era della ricostruzione, l'obiettivo politico era quello di creare un nuovo ordinamento della polizia ferroviaria in grado di incrementarne le potenzialità ed i risultati operativi. in tutto il territorio nazionale Tale obiettivo si voleva raggiungere con l'aumento del personale, la riorganizzazione degli uffici e con il coinvolgimento delle ferrovie dello Stato che dovevano fornire caserme, materiali, ecc. Nonostante le previsioni normative, tale progetto non si realizzò a causa dei costi eccessivi e dell'opposizione del sindacato dei ferrovieri.

Si realizzò, pertanto una riorganizzazione degli uffici più ridotta e di conseguenza l'operatività della polizia ferroviaria continuava a presentare dei limiti non potendo esprimere al meglio, a causa delle carenze strutturali ed organizzative, la vocazione specialistica per la quale sin dalle origini era stata istituita.

Questo risultato si raggiunse per la prima volta nel decennio 1950-1960 allorché furono emanate specifiche circolari contenenti istruzioni per l'espletamento del servizio di polizia ferroviaria nelle quali, da una parte, si ridefinirono gli scopi e le modalità di attuazione dei servizi, dall'altra, si ristrutturarono gli uffici interni allo scopo di potenziare le attività repressive e di investigazione. Tali interventi normativi si inserivano in un contesto economico – politico – sociale di grande vitalità ed in rapida espansione. Dopo la guerra le ferrovie, così come tutto il Paese, vissero l'era della "Ricostruzione", caratterizzata da un'intensa attività di ricostruzione degli impianti e linee distrutti dai bombardamenti. Tale vasta opera di ricostruzione richiese anche un rinnovato sforzo per la sicurezza dei viaggiatori, delle merci e delle attività lavorative, avvertendosi prepotentemente l'esigenza di riorganizzare l'intero comparto della polizia e della sorveglianza della rete creando un "servizio di sicurezza" con indirizzo ferroviario, fortemente specializzato, dedicato alle esigenze del trasporto sul ferro. Finalmente la polizia ferroviaria si presentava come un vero ed operativo Corpo Speciale di polizia in grado di far fronte ai suoi plurimi e fondamentali compiti istituzionali. Infine, la varietà di eventi sociali e politici che hanno trasformato il paese nei primi 40 anni di vita della Polizia Ferroviaria hanno dimostrato che la specialità è stata sempre al passo con i tempi rispondendo alle continue sollecitazioni delle ferrovie dello Stato e dell'opinione pubblica superando i momenti difficili con una concezione propositiva basata al miglioramento e perfezionamento della specializzazione nel settore.

## **TAVOLE**



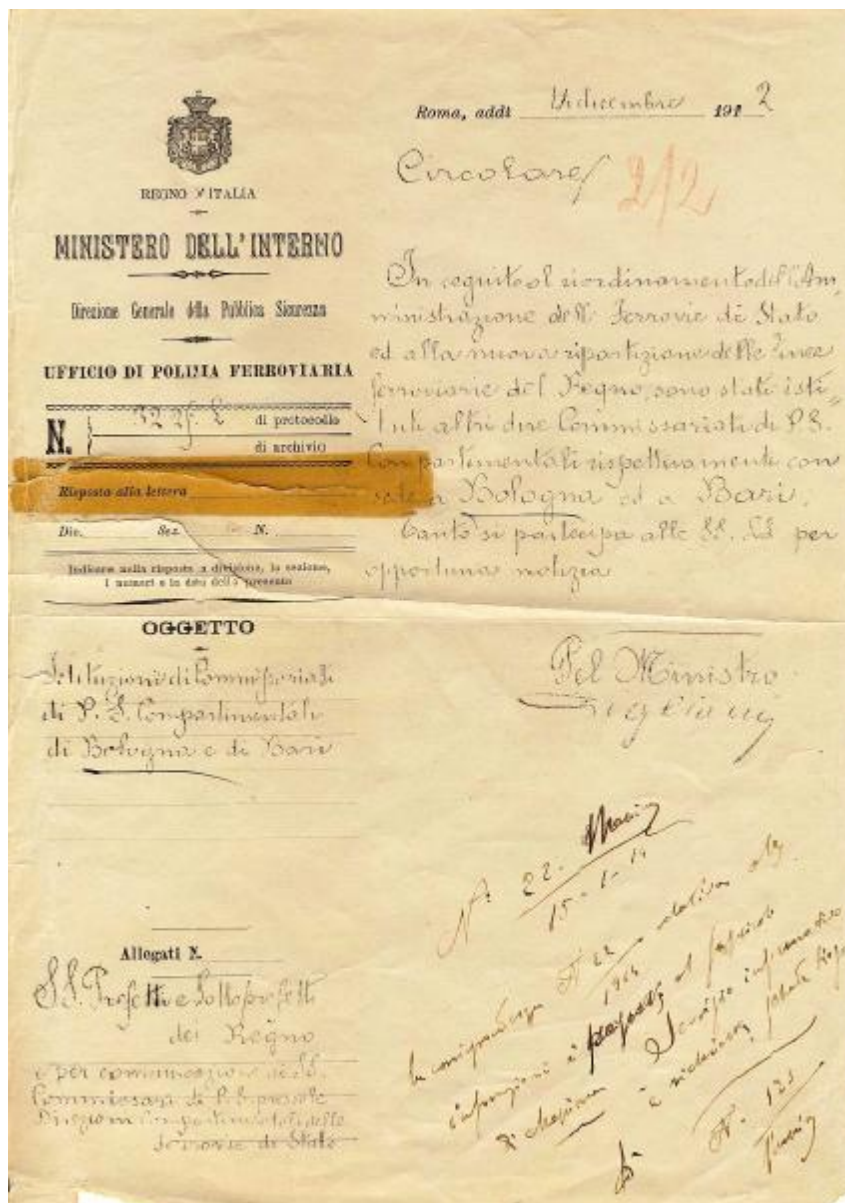


Figura 1 - Circolare Ministero dell'Interno, Istituzione dei Commissariati Compartimentali di Pubblica Sicurezza di Bologna e Bari (ACPERB, fondo B.1 Competenze territoriali)

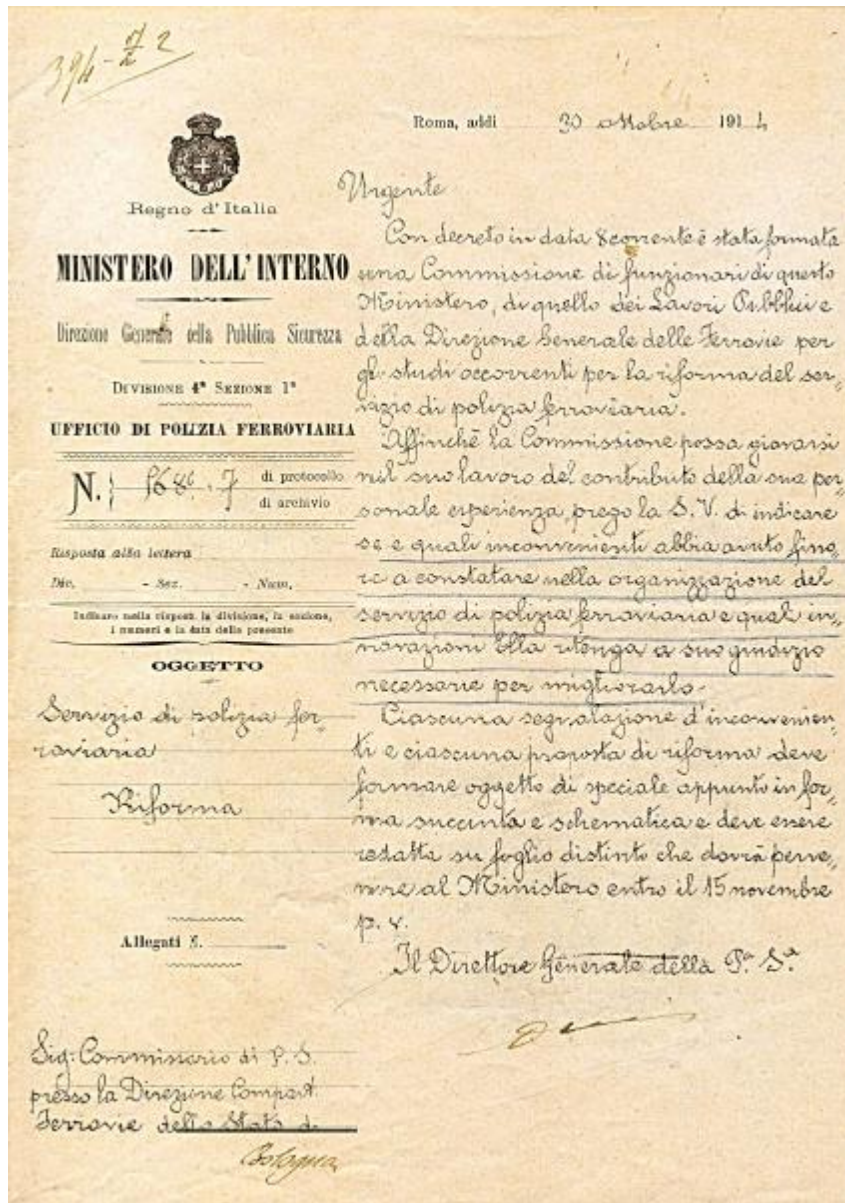


Figura 2 - Circolare del Ministero dell'Interno, Servizio di Polizia Ferroviaria- Riforma, (ACPERB, fondo B.1, competenze territoriali).

ALLIED MILITARY GOVERNMENT  
SICILY REGION HEADQUARTERS  
APO 394

OFFICIAL ORDER NO. 30 :

17 January 1944

Considering the necessity of providing for the re-organization of the Railway Police of Sicily, and since it is therefore necessary to appoint an Acting Commissioner of Sicily Region

I, CHARLES POLETTI, Lt. Colonel, Regional Civil Affairs Officer, by virtue of the powers conferred on me

O R D E R

- Art. 1. - Dottore CASTELLANI Umberto is appointed Acting Commissioner of the Special Corps of Railroad Police of the Region of Sicily.
- Art. 2. - The Acting Commissioner has power to organize the Special Corps of Railroad Police as above mentioned, and has power to recruit and take into service such numbers of Officers N.C.O's and Guards as may be necessary for the purpose.
- Art. 3. - The Acting Commissioner or any member of the Special Corps of Railway Police may make arrests and refer violations of the Italian Penal Code to the appropriate authorities
- Art. 4. - The Acting Commissioner will prepare and issue regulations for the discipline and control of the Special Corps of Railway Police, - subject to approval of the Allied Military Government

E/to : CHARLES POLETTI  
Lt/ Colonel  
Regional Civil Affairs Officer

DISTRIBUTION

B  
Public Safety-10  
Spares -35

662  
20 JAN. 1944  
A. M. G. O. T.  
CIVIL POLICE SECTION  
COMANDO LEGIONE CC.RR.

Per copia conforme :

IL COMMISSARIO DI P.S. COMP/LE  
Castellani dott. Umberto)



Figura 3 - Ordine ufficiale del Comando Alleato, Istituzione Corpo Speciale Provvisorio di Polizia Ferroviaria per Sicilia (ACPSP, fondo 3,, b.1., fasc. 3).

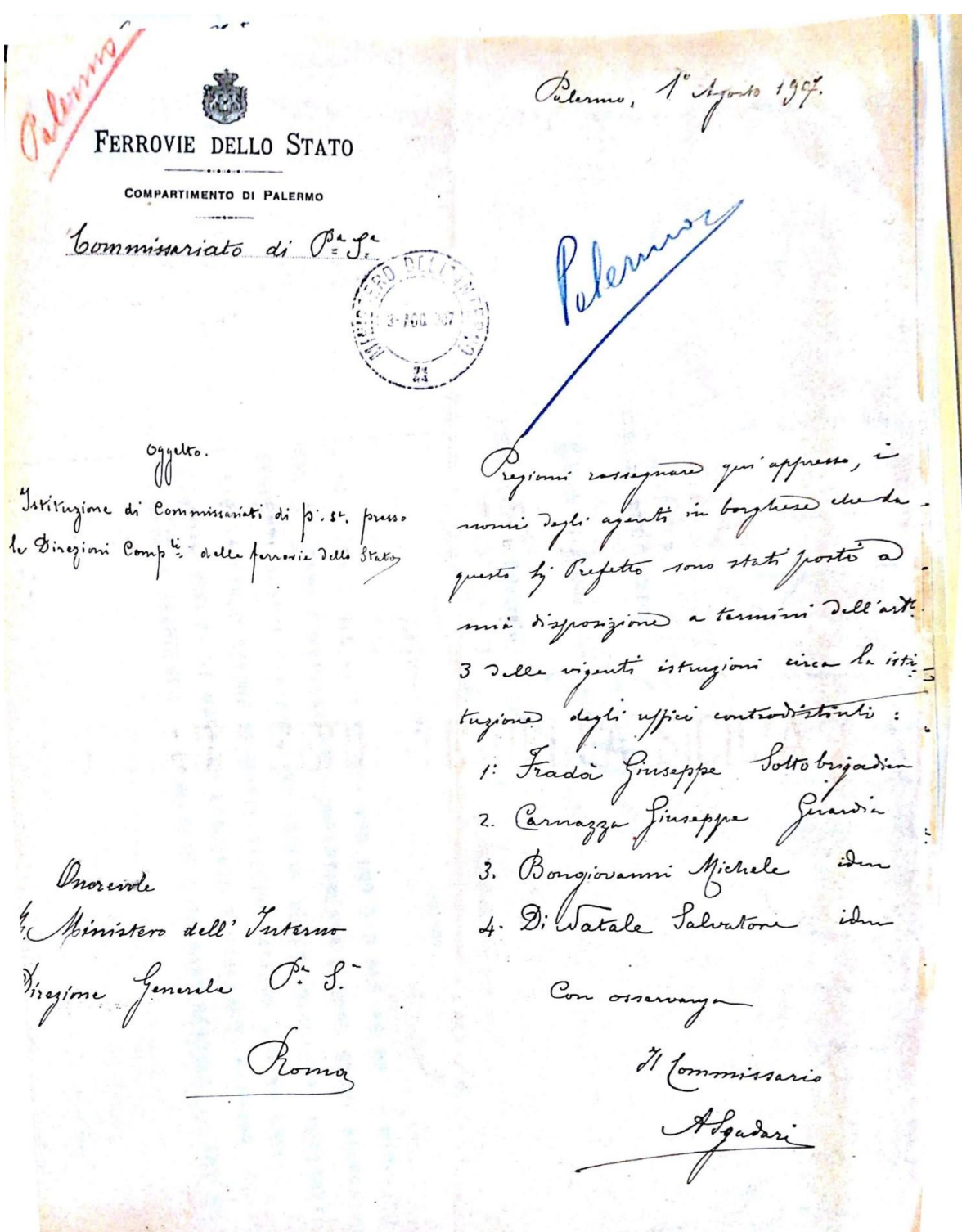


# MINISTERO DELL'INTERNO

FUNZIONARI DESTINATI AI COMMISSARIATI DI P.S. PRESSO  
LE DIREZIONI COMPARTIMENTALI DELLE FERROVIE DELLO STATO  
E PRESSO LA DIREZIONE DEL SERVIZIO MOVIMENTO E TRAFFICO  
DI ANCONA.

Nr.	Compartimento cui è destinato.	COGNOME E NOME del Commissario	GRADO	Residenza attuale
1	Torino	RIGHETTO Teonesto	Commiss <sup>o</sup> 4-Classe	Torino
2	Milano	WENZEL Cav. Umberto	"	Genova
3	Genova	COCCHI Luigi	"	Milano
4	Venezia	MANGANIELLO Cav. Angelo	"	Venezia
5	Firenze	ANNINO Cav. Giuseppe	"	Firenze
6	Roma	D'ALESSANDRO Cav. Ercole	" 2 Classe	Roma
7	Napoli	PACE Leandro	4 "	Trapani
8	Palermo	SGADARI Cav. Antonio	3 "	Palermo
9	Ancona	CAPOZZI Raffaele	4 "	Ancona

Figura 4 - Ministero dell'Interno, elenco Commissari Compartimentali di P.S. anno 1907. (ACSR, fondo F.2, b. 30, fasc.1)



Palermo, 1° Agosto 1907.

**FERROVIE DELLO STATO**  
COMPARTIMENTO DI PALERMO

Commissariato di P. S.



Palermo

Oggetto.

Istituzione di Commissariati di P. S. presso le Direzioni Comp. delle ferrovie dello Stato

Regioni rassegnate qui appresso, i nomi degli agenti in borghese e da questo S. Prefetto sono stati posti a mia disposizione a termini dell'art. 3 delle vigenti istruzioni circa la istituzione degli uffici contraddistinti:

1. Frada' Giuseppe Sottobrigadiere
2. Carnazza Giuseppe Guardia
3. Bongiovanni Michele idem
4. Di Natale Salvatore idem

Onorevole  
Ministero dell' Interno  
Direzione Generale P. S.  
Roma

Con osservanza

Il Commissario  
A. Squarzi

Figura 5 - Circolare ferrovie dello Stato, Elenco personale Commissariato Compartmentale di P.S. Palermo (ACPSP, Fondo F.2, b. 30, fasc. 1).

Mod. A  
art. 10 delle Istruz. Ministeriali  
24 Giugno 1901 n. 9066 bis. 5.° Sez. 1.°

*Dimensioni come  
al pezzo modello*

*1000 copie  
piccola formata  
come gli altri  
gati*

FERROVIE DELLO STATO

RIPARTIZIONE DELLE LINEE PER COMPARTIMENTO

COMPARTIMENTO DI TORINO

Modane-Torino.- Torino-Chieri. Torino-Alessandria. Torino-Milano  
Susa-Russoleno. Torino P.N.-Scalo bestiame. Asti Castagnole. Tori=  
no-Aosta. Chivasso-Casale. Torino-Torre Pellice. Airasca-Cuneo. Sa=  
vigliano-Saluzzo. Brigherasio-Barge. Moretta-Cavallermaggiore. Tori=  
no-Cuneo. Cuneo-Vievolz. Bastia-Cuneo. Torino-Savona. Savona-Letim=  
bro-Savona Mare. Ueva-Ormea. Alessandria-Cavallermaggiore. Alessan=  
dria-S. Giuseppe. Asti-Acqui. Mortara-Asti. Vercelli-Alessandria.  
Arona-Novara. Vercelli-Pavia. Pavia-Alessandria. Varallo-Novara.  
Domodossola-Novara-Santhià-Arona. Luino-Alessandria. Milano-Mortara.

COMPARTIMENTO DI MILANO

Domodossola-Rho. Rho-Milano. Luino-Gallarate. Gallarate-Porto  
Ceresio. Chiasso-Milano. Sondrio-Lecco. Lecco-Milano. Chiavenna-CO=  
lico. Chiasso-Como-Lecco. Paratico-Sarnico -Palazzolo. Seragno-Ber=  
gamo. Lecco-Brescia. Treviglio-Bergamo. Milano-Brescia. Brescia Ve=  
rona. Iseo-Brescia. Treviglio-Gremona. Brescia-Parma. Brescia-Cre=  
mona. Pavia-Mantova. Milano-Bologna. Parma-Spezia. San Stefano-Sar=  
zana. Poggio-Rusco-Bologna.

COMPARTIMENTO DI GENOVA

Alessandria-Genova. Milano-Novi. Alessandria-Piacenza. Pavia-Stradella. Acqui-Genova. Ventimiglia-Genova. Sampierdarena-Spezia.

COMPARTIMENTO DI VENEZIA.

Bologna-Padova. Verona-Modena. Verona-Rovigo. Venezia-Verona. Ala-Verona. Motta di Livenza-Treviso. Casarsa-Venezia. Rovigo-Chioggia. Belluno-Treviso. Udine-Venezia. Pontebba-Udine. Cormons-Udine. Mantova-Monselice. Spilimbergo-Casarsa. Ferrara-Rimini. Lavezzola-Lugg. Treviso-Vicenza. Schio-Vicenza. Padova-Bassano.

COMPARTIMENTO DI FIRENZE

Bologna-Firenze. Firenze-Chiusi. Firenze-Faenza. Pistoia-Livorno. Livorno-Colle Salvetti. Campiglia Marittima-Piombino. Firenze Empoli-Livorno. Empoli-Chiusi. Pisa-Spezia. Avenza-Carrara. Livorno S. Marco-Livorno Marittima. Pisa-Grosseto. Asciano-Montepescra-Viareggio-Bagni di Lucca. Rifredi-Firenze Campo di Marte. Cecina Volterra.

COMPARTIMENTO DI ROMA  
-----

Grosseto-Roma. Chiusi-Roma. Fiumicino-Roma. Roma San Paolo-Roma  
Trastevere. Viterbo Porta Fiorentina-Roma Trastevere. Viterbo P.F.  
Attigliano. Ronciglione-Capranica. Terontola-Foligno. Ancona-Orte.  
Urbino-Fabriano. Porto Civitanova-Fabriano. Roma Tuscolana-Prene=  
stina. Roma Tuscolana-Portonaccio. Sulmona-Roma. Roma-Albano La=  
ziale. Roma-Nettuno. Albano Laziale-Cecchina. Velletri-Segni. Roma=  
Terracina. Roma-Frascati. Roma-Cassino. Avezzano-Roccasecca.

COMPARTIMENTO DI NAPOLI  
-----

Cassino-Napoli. Isernia-Caianello-Vairano. Gaeta Elena-Sparani=  
se. Cancello-Torre Annunziata Centrale. Benevento-Cancello. Nocera  
dei Pagani-Codola. Rocchetta S. Antonio-Avellino. N.S. Severino-  
Salerno. Napoli Centrale-Napoli Porto. Napoli-Gragnano. Napoli-  
Brindisi. Sicignano-Lagonegro. Battipaglia-Reggio Calabria. Reggio  
Calabria Centrale-Reggio Porto . S. Eufemia Bif-Catanzaro Marina.  
Metaponto-Reggio Calabria Centrale. Sibari-Cosenza. Cosenza-Pietra=  
fitta. Brindisi stazione-Brindisi Porto.



COMPARTIMENTO DI PALERMO  
-----

Messina Porto-S. Agata di Militello. S. Agata di Militello-Termini. Palermo Centrale-Palermo Porto. Palermo Lolli-Palermo Porto. Messina Porto-Catania. Catania-S. Caterina Xirbi. S. Caterina Xirbi-Palermo. Catania-Siracusa. Catania-Caltagirone. Catania Centrale-Catania Porto. Licata-Licata Porto. Siracusa-Licata. Caccati-Licata. S. Caterina Xirbi-Aragona Caldare. Roccapalumba-Porto Empedocle. Messina Porto-Villa S. Giovanni. Reggio Calabria Porto-Messina Porto.

SERVIZIO MOVIMENTO E TRAFFICO DI ANCONA

(Linee ex-meridionali)  
-----

Bologna-Ancona. San Benedetto-Ascoli Piceno. Ancona-Castellammare Adriatico. Castellammare Adriatico-Sulmona. Giulianova-Teramo. Castelbolognese-Ravenna. Terni-Sulmona. Bologna-Ancona. Ancona-Castellammare Adriatico. Castellammare Adriatico-Foggia. Foggia-Brindisi. Brindisi-Gallipoli. Brindisi Porto-Brindisi. Zollino-Otranto. Rocchetta S. Antonio-Gioia del Colle. Cerignola Campagna-Cerignola Città. Foggia-Manfredonia. Foggia-Lucera. Bari-Taranto. Foggia-Potenza di Basilicata Inferiore. Barletta-Spinazzola. Castellammare Adriatico-Foggia. Foggia-Brindisi. Campobasso-Isernia. Sulmona-Isernia. Termoli-Benevento. Foggia-Benevento. Benevento-Napoli. Foggia-Napoli. Lecce-Francavilla. Novoli-Nardò

Figura 6-7-8-9-- Ferrovie dello Stato, ripartizione delle linee ferroviarie per compartimento anno 1907 (ACSR, Fondo Z.2, b.30, fasc. 2).



Rubrica  
del  
1907-1908

PERSONA - ENTE, LOCALITÀ O COSA			INDICAZIONE dell'oggetto relativo	Numero di protocollo	Voce con cui è intestato il fascicolo relativo	CLASSIFICAZIONE d'archivio		
Cognome	Nome	Paternità				Divisione	Numero o lettera della categoria principale	Numero o lettera o viceversa della categoria subalterna
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Alesina	Giovanni	fu Giovanni	Smarr. o furto post.	20	Alesina Giov.	L	P	B
Allegri	Umberto	" Agostino	Informazioni	58	Allegri	L	L	
Appropr. inolebilita di un	perrobbionto		"	60	Scarpa Eug.	L	L	
Affinita	Vincenzo	fu Bonarso	"	61	Affinita, Furlati	L	A	1
Agostinelli	Esiodoro		Furto patito	101	Agost.	L	L	1
Albrigoni	Bernuccio		Informazioni	111	Albr.	L	L	
Agallo	Angiolina	ved. Kiello	id	134	Agallo	L	A	
Atentato contro un treno			Sancio di immissione	158	Ent.	L	L	2, 3
Agitatorio	Ferrrovieri		Misure preventive	162	Agitatorio	L	A	1
Alibi picconati rubati da	Montina a S. Piero		Furto	181	Ferrrovie	L	L	1
Accessori per bicicletta da	San. C. Milano		id	194	id	L	L	1
Accessori per autovehicolo rubati con	copione e altro da Polenta a Ferraro		id	252	id	L	L	1
Accessori per vetture rubati da	Stena a		id	274	id	L	L	1
antipasto ed altro rub. da	Milano a V. S.		id	298	id	L	L	1
Accessori per armi (masse bat-	teuti rubate da Bologna a	San. C.	id	308	id	L	L	1
Accessori per biciclette rubati da	Milano ed	Mercurio	id	225	id	L	L	2
Alci sordane salmone ed			id	237	id	L	L	1
Aragoste rubate da	Milano a S. Vito al G.		id	237	id	L	L	1
Androno	Ciriosepe	aut. furto	Sequestro tenuto	345	Sequestro	L	L	2
Accessori per biciclette rubati da	Milano		Furto	382	Sev. Stato	L	L	1
o Bologna			"	431	"	L	L	1
Quinghe rubate da	Cremona a	Verona	"		"	L	L	1
Assassinio del car.	Indignere							
Arvedi	Ottavio		Assassinio	435	Assassinio	L	L	1
commesso sul 600 del	20/12				Arvedi Ottavio	L	L	1
sulla Roma - Foligno						L	L	1
Accessori per biciclette sottratte			Furto commesso da	113	Ferrrovie Stato	L	L	1
Accessori	"	rubate da	"		"	L	L	1
Milano ed	Adria		camerata	118	"	L	L	1
Aladak	Popmogy	(perdofogli)	smarrimento furto	437	Aladak Popmogy	L	L	1

PERSONA - ENTE, LOCALITÀ O COSA			INDICAZIONE dell'oggetto relativo	Numero di protocollo	Voce con cui è intestato il fascicolo relativo	CLASSIFICAZIONE d'archivio		
Cognome	Nome	Paternità				Divisione	Numero o lettera della categoria principale	Numero o lettera o viceversa della categoria sубalterna
1	2	3	4	5	6	7	8	9
(Accessori) per biciclette (fig. 2) di Milano			ferma furto cass.	611	Traversi Roberto	2	1	L
idem per biciclette (fig. 2) di Milano			ferma furto accessori	612	Baldi Lidia	2	1	L
(Angeli) (Di) Marco (fig. 1)			assunto	629	Angeli (Di) Marco	2	1	L
Arbore (fig. 1) al portatore Società Paolo			buoni Comp. Banca	624	Protauro Tommaso	2	1	L
Amministrazione Ferroviaria			cart. carbone	641	idem cartone	2	1	L
Ampollo Romano di Vincenza			cart. ferro carbone	641	Ampollo Romano	2	2.	L
Arca (Della) Roberto			fig. 2 cartone	651	Arca (Della) Roberto	2	1	L
Amministrazione Ferroviaria			carbone fossile	665	Amministrazione	2	1	L
Agugiaro Gaetano			fig. 2 cartone	675	Agugiaro Gaetano	2	1	L
Aschini Francesco			idem	676	Aschini Francesco	2	1	L
Amelina in nome proprio rinvenuta ombra				732	Amelina in nome proprio	2	1	L
Amministrazione Ferroviaria			buono falso	749	Amministrazione	2	1	L
idem			damno pagamento	760	Amministrazione	2	1	L
Accinghe (fig. 1) da Gioiello a Venezia			accinghe	782	Accinghe (fig. 1)	2	1	L
Asorzi Curzio			carta per bicicletta	774	Asorzi Curzio	2	1	L
Antonini De Giovanni			grappa	778	Antonini De Giovanni	2	1	L
Uio Domenico			lettera per bicicletta	803	Uio Domenico	2	1	L
Accessori per biciclette (fig. 1) di Milano			accessori bicicletta	823	Accessori per biciclette	2	1	L
Allegri di Paolo			vino	823	Allegri di Paolo	2	1	L
Accessori per biciclette (carta) di Milano			ferma	836	Accessori per biciclette	2	1	L
Amministrazione Ferroviaria			trattato ferro	840	Amministrazione	2	1	L
Armi (Dall) Roberto			cioccolato	847	Armi (Dall) Roberto	2	1	L
Amministrazione Ferroviaria			copertone	853	Amministrazione	2	1	L
Amministrazione Ferroviaria			fonale	858	Amministrazione	2	1	L
Amministrazione Ferroviaria			carbone fig. 12. Venezia	857	Amministrazione	2	1	L
Amido (fig. 2) di Milano			amido	892	Amido (fig. 2)	2	1	L
Armi (fig. 2) da Genova a Albano			un fucile	897	Armi (fig. 2)	2	1	L
Ammoniac (fig. 1) da Milano a Padova			ammoniac	905	Ammoniac (fig. 1)	2	1	L
Aliprandi			mandorle	923	Aliprandi	2	1	L
Accinghe (fig. 1) da Gioiello a Venezia			accinghe	926	Accinghe (fig. 1)	2	1	L
Aspedella (fig. 1) da Venezia			cioccolato	927	Aspedella (fig. 1)	2	1	L
Aliprandi Carlo			aringhe	932	Aliprandi Carlo	2	1	L
Aringhe (fig. 1) da Livorno a Conchiano			idem	932	Aringhe (fig. 1)	2	1	L
Armi (Dall) Roberto			vino	940	Armi (Dall) Roberto	2	1	L
Asparagi (fig. 2) da Soana a Ferrara			asparagi	963	Asparagi (fig. 2)	2	1	L
Accessori (fig. 1) da Venezia			accessori	972	Accessori (fig. 1)	2	1	L
Anelli (fig. 1) da Venezia			anelli	980	Anelli (fig. 1)	2	1	L
Album (fig. 1) da Venezia			album	997	Album (fig. 1)	2	1	L

Figura 10-11-12 - Registro Rubrica dei reati anni 1907-1908 Commissariato Compartimentale di P.S. Venezia (ACPVV, fuori da categorie o fascicolo d'archivio).



REGNO D'ITALIA

**MINISTERO DELL'INTERNO**

Divisione Polizia Giudiziaria

Sezione Polizia Ferroviaria

*N.* } 2175 - B.

Risposta al foglio

del \_\_\_\_\_

Div. \_\_\_\_\_ Sez. \_\_\_\_\_ Num. \_\_\_\_\_

Indicare nella risposta la divisione, la sezione, i numeri e la data della presente

**OGGETTO**

Organizzazione di servizi  
di vigilanza sui treni  
viaggiatori per 1923.

ALLEGATI N. \_\_\_\_\_

Signori Prefetti  
e Commissari P.S.  
Compartimento Ferrovie  
Stato del Regno  
e per conoscenza  
alla Direzione Generale  
delle Ferrovie dello Stato

Roma, li 29 dicembre 1922

Circolare

Per disciplinare, per il prossimo anno, il servizio di vigilanza sui treni viaggiatori, allo scopo di ottenere col minimo impiego di forza e con minima spesa possibile, il massimo rendimento, il Ministero dispone quanto appresso: - Le scorte fisse saranno eseguite, per cura dei Commissariati Compartmentali di P.S. sui treni più importanti (espressi direttissimi e diretti) delle linee principali - seconda della disponibilità della forza e dei bisogni, tali scorte saranno effettuate giornalmente o periodicamente e poichè, per l'importanza stessa del treno occorre che siano disposte in modo ininterrotto, cioè dallo inizio al termine della corsa per assicurare anche l'integrità dei bagagli, il Ministero, di accordo con i Commissariati organizzerà un completo piano di servizio che, a suo tempo, sarà comunicato, per norma, alle rispettive prefetture.

Per tali scorte dovranno essere impiegati preferibilmente i militi dell'Arma per ragioni non solo di opportunità, ma anche di economia, tenuto conto che le indennità che percepiscono i carabinieri sono inferiori a quelle assegnate agli agenti.

Con l'occasione avvertesi che dal 15 gennaio p.v. sono sospesi i servizi dei funzionari dei Commissariati fuori compartimento che importino pagamento di indennità di missione, sia pure a carico dell'Amministrazione delle Ferrovie - Soltanto in casi eccezionali, quando esista un motivo urgente ed improrogabile di servizio che richieda assolutamente l'invio fuori compartimento dei funzionari potrà essere consentito di derogare a tale disposizione; in tali casi occorrerà informare preventivamente il Ministero per la necessaria autorizzazione.

Ad evitare duplicati di servizio e quindi maggiori spese per indennità e spreco di personale, è fatto assoluto divieto agli Uffici di P.S. locali di disporre servizi di vigilanza sui treni per i quali già provvedono i Commissariati Compartmentali di P.S. - Le Prefetture, ravvisando la necessità di integrare con altre scorte il servizio predisposto dai Commissari potranno, d'intesa, stabilire un piano di servizio che comunicheranno al Ministero per l'approvazione, indicando il numero del treno (tanto per l'andata quanto per il ritorno) che s'intende scortare, il tratto di linea, il giorno della scorta.

Le scorte fisse tendono, come si è detto, ad assicurare la vigilanza solo sui treni più importanti e per le linee principali; ma, affinché anche sugli altri treni di minore importanza il servizio non difetti è necessario che:-

:/:

A) - i Commissariati Compartimentali di P.S. dispongano che il proprio personale, nel trasferirsi per ragioni di servizio da una località all'altra, usufruisca di regola di treni per i quali non sia ordinata la scorta.

E' bene al riguardo tenere presente che i funzionari e gli agenti sui treni, tanto dei Commissariati Compartimentali di P.S., quanto degli Uffici di P.S. locali, anche se di ritorno da altri incarichi compiuti e che formavano l'obbietto principale del viaggio, devono sempre considerarsi in servizio. Non può essere, quindi, in modo assoluto consentito che i medesimi si disinteressino alla necessaria vigilanza, e, peggio ancora, come si è talvolta verificato che si addormentino in vetture di 1<sup>a</sup> classe.

B) - Le autorità di P.S. locali, a loro volta, avranno cura, nei limiti consentiti dalle altre esigenze, di predisporre di tanto in tanto scorte ai treni più specialmente d'importanza locale, o sui quali si richiede in determinate epoche una particolare sorveglianza. Per la natura stessa del servizio, d'interesse del tutto locale, o motivato da circostanze occasionali, come feste, fiere, mercati etc., la scorta non deve essere predisposta che soltanto per brevi tratti.

E' rimesso al prudente criterio delle autorità locali di P.S. di stabilire per quali personaggi debba essere ordinata ed eseguita la scorta. Per tale delicato servizio, il Ministero trova superfluo raccomandare che a preferenza siano scelti gli agenti che per capacità e modo di presentarsi siano reputati i migliori.

Le scorte ai personaggi devono di regola essere disposte per l'intero viaggio, fino cioè a destino, e ciò per economia di personale e di spese. Solo quando per la durata del viaggio si presuma che il personale di P.S. non possa eseguire il servizio con la necessaria continuità ed efficacia, l'ufficio di P.S. che allo inizio dispone la scorta, provvederà a fare, in tempo, opportuna segnalazione all'altro ufficio di P.S. fino al quale deve continuare la scorta, nella intesa che il funzionario o l'agente che inizia il servizio non dovrà abbandonare il treno se non dopo essersi accertato della presenza del personale di P.S. subentrante, al quale darà comunicazione di qualsiasi rilievo o notizia degna di particolare menzione.

Per la esecuzione dei servizi fissi, il Ministero provvederà, d'intesa con l'Amministrazione delle Ferrovie, di carte di libera circolazione Serie At o di biglietti a libretto Serie As i funzionari e gli agenti.

Le Prefetture nello inviare al Ministero lo schema dei servizi giornalieri o periodici che intendono effettuare, a complemento di quelli predisposti dai Commissariati, invieranno l'elenco del personale che dev'essere munito di biglietti a libretto Serie As, con l'indicazione del cognome, nome, qualifica dell'agente.

Per la esecuzione dei servizi saltuari e per scorte a personaggi, gli Uffici di P.S. locali si avvarranno dell'uso dei buoni di vigilanza sulle ferrovie.

Il Ministero, in vista dell'attività criminosa che in questi ultimi tempi si va manifestando in danno di viaggiatori, talvolta in forma grave, richiama la personale attenzione delle SS. LL. perchè anche tale ramo di servizio sia curato con la massima efficacia, tenendo presente che i delitti sui treni commuovono maggiormente l'opinione pubblica e se in danno di stranieri discreditano il nostro Paese all'Estero.

E' necessario quindi che specialmente gli organi di polizia più particolarmente addetti al servizio di polizia ferroviaria,

quali i Commissariati Compartimentali e gli Uffici di P.S. di stazione, seguano con occhio vigile i movimenti di pregiudicati più particolarmente dediti a reati in ferrovia e segnalino al Ministero tutti gli elementi necessari per mantenere aggiornato l'Album segnaletico dei ladri operanti sulle ferrovie.

Si gradirà ricevuta della presente.

P. E. L. M I N I S T E R O




Figura 13-14-15 - Circolare Ministero dell'Interno, servizio a bordo treni viaggiatori nel 1923 (ACPLG, fondo C.2, fasc 95).



Commissariato Compartimentale Pubblica Sicurezza	Funzionari	Sottufficiali P.S.	Agenti di P.S	Carabinieri Reali Sottufficiali	Carabinieri	Agenti e Carabinieri Reali
TORINO	2	2	8	2	12	24
MILANO	2	2	10	2	6	26
VENEZIA	2	2	7	2	6	17
GENOVA	2	2	7	2	8	19
FIRENZE	2	2	9	2	12	25
BOLOGNA	2	2	9	2	10	23
ANCONA	2	2	7	2	10	21
ROMA	2	2	10	2	10	24
NAPOLI	2	2	10	2	14	28
BARI	2	2	8	2	10	22
REGGIO CAL.	2	2	5	2	8	17
PALERMO	2	2	9	2	10	23
TOTALE	24	24	99	24	122	269

Figura 16–Prospetto elencoforza complessiva in servizio Commissariati Compartimentali di P.S. anno 1920 (ASPFR, fondo 96, b.1., fasc. 6)

Nel periodo 24 maggio 1915 - 31 dicembre 1918, in totale in 1318 giorni, le ferrovie italiane della zona di guerra trasportarono complessivamente	Totale	Media giornaliera
Uomini	15.373.000	14.664
Quadrupedi	1.300.000	985
Pezzi di Artiglieria carri	347.000	264
Carri merce con derrate e materiali vari	1.665.000	1270
Feriti ed ammalati	1.820.000	2630

Le ferrovie all'entrata in Guerra disponevano di:	
Locomotive a vapore	5.000
Locomotive elettriche	141
Carrozze	10.000
Bagagliai	3.850
Carri merci	102.000
Carri materiale per servizio interno	2.300

*Tabella 17 -18 Trasporti ferrovie nella Prima Guerra Mondiale (BCMSME)*

*Ministero dell' Interno*

DIREZIONE GENERALE DELLA PUBBLICA SICUREZZA  
Divisione per la Polizia di Frontiera e dei Trasporti

---ooOoo---

ORGANIZZAZIONE DELLA POLIZIA FERROVIARIA

alla data del 15 settembre 1948

---^---^---^---

Commissariato Compartimentale di Ancona

Il nuovo schema organizzativo é stato inviato al Ministero dei Trasporti per il parere.

Delle 15 sezioni territoriali previste sono state costituite le seguenti:

1 - Fabriano			
2 - Pescara	Forza attuale: Agenti effettivi	150	
	" ausiliari	26	
3 - Foligno			
	Totale	176	
4 - Pesaro			
5 - Terni	Forza organica assegnata	354.	

Commissariato Compartimentale di Bari

Il nuovo schema organizzativo é stato inviato al Ministero dei Trasporti per il parere.

Delle 13 sezioni territoriali previste é stata costituita solo:

1 - Foggia	Forza attuale: Agenti effettivi	119
	Forza organica assegnata	366

Commissariato Compartimentale di Bologna

E' stato già costituito il Comando Gruppo Compartimentale ed approvato il nuovo schema organizzativo.

Sono state istituite le tre sezioni non territoriali, nonché le seguenti sezioni territoriali delle 13 previste:

./.

*Ministero dell' Interno*

- 2 -

1 - Bologna Centrale	Forza attuale: Agenti effettivi	220
2 - Bologna Ravone	" ausiliari	26
3 - Bologna S. Donato	Totale	246
	Forza organica assegnata	477.

Commissariato Compartimentale di Cagliari

Il nuovo schema organizzativo é stato inviato al Ministero dei Trasporti per il parere.

Delle 10 sezioni territoriali previste sono state costituite le seguenti:

1 - Macomer		
2 - Sassari	Forza attuale: Agenti effettivi	47
3 - Cagliari	Forza organica assegnata	159

Commissariato Compartimentale di Firenze

Il nuovo schema organizzativo é stato approvato; dovrà ora essere costituito il Comando Compartimentale.

Delle 29 sezioni territoriali previste sono state costituite le seguenti:

1 - Livorno Centrale		
2 - Livorno Porti		
3 - Pisa Scali		
4 - La Spezia Scali	Forza attuale: Agenti effettivi	230
5 - Lucca		
6 - Prati	Forza organica assegnata	630
7 - Asciano		
8 - Massa		
9 - Aulla		
10 - Pontremoli		
11 - Cortona Terontola		

Commissariato Compartimentale di Genova

E' in corso di approvazione il nuovo schema organizzativo.

./.

REPUBBLICA ITALIANA

*Ministero dell' Interno*

- 3 -

Sono state istituite le tre sezioni non territoriali, nonché le seguenti sezioni territoriali delle 13 previste:

1 - Genova Principe	Forza attuale: Agenti effettivi	182
2 - Genova Brignole	" ausiliari	162
3 - Genova Marittima		
4 - Genova Sampierdarena	Totale	344
5 - Genova Rivarolo		
6 - Chiavari	Forza organica assegnata	417.
7 - Ovada		
8 - Savona		
9 - Novi S. Bevo		

Commissariato Compartimentale di Milano:

E' stato già costituito il Comando Gruppo Compartimentale ed approvato il nuovo schema organizzativo.

Sono state istituite le tre sezioni non territoriali, nonché tutte le 37 sezioni territoriali previste e cioè:

1 - Milano Centrale		
2 - Milano Parco Centrale		
3 - Milano P. Vittoria		
4 - Milano P. Romana	Forza attuale: Agenti effettivi	459
5 - Milano P. Genova	" ausiliari	367
6 - Milano S. Cristoforo	Totale	826
7 - Rogoredo		
8 - Iodi		
9 - Codogno	Forza organica assegnata	909.
10 - Milano Lambrate		
11 - Milano S. Cristoforo		
12 - Milano P. Nuova		
13 - Milano Certosa		
14 - Milano Farini		
15 - Gallarate		
16 - Rusto Arsizio		
17 - Arona		
18 - Domodossola		
19 - Inino		
20 - Varese		
21 - Milano Greco		
22 - Milano Greco Magazzini		

./.

*Ministero dell' Interno*

- 4 -

- 23 - Sesto S. Giovanni
- 24 - Monza
- 25 - Como
- 26 - Bergamo
- 27 - Colico
- 28 - Lecco
- 29 - Treviglio
- 30 - Cassano D'Adda
- 31 - Brescia
- 32 - Rovato
- 33 - Cremona
- 34 - Piacenza
- 35 - Pavia
- 36 - Voghera
- 37 - Tortona

Commissariato Compartimentale di Napoli

E' stato già approvato il nuovo schema organizzativo.

Nessuna delle 26 sezioni territoriali previste è stata costituita.

Forza attuale: Agenti effettivi	202
Forza organica assegnata	574

Commissariato Compartimentale di Palermo

E' stato già approvato il nuovo schema organizzativo e costituito il Comando Gruppo Compartimentale.

Sono state istituite le tre Sezioni non territoriali, nonché le seguenti sezioni territoriali sulle 24 previste:

- |                       |                                 |     |
|-----------------------|---------------------------------|-----|
| 1 - Palermo Lollì     |                                 |     |
| 2 - Palermo Marittima |                                 |     |
| 3 - Palermo S. Erasmo | Forza attuale: Agenti effettivi | 516 |
| 4 - Termini Imerese   |                                 |     |
| 5 - Galtanissetta     | Forza organica assegnata        | 519 |
| 6 - Mena              |                                 |     |
| 7 - Cenicattì         |                                 |     |
| 8 - Licata            |                                 |     |
| 9 - Agrigento         |                                 |     |
| 10 - Roccapalumba     |                                 |     |

./.

REPUBBLICA ITALIANA

*Ministero dell' Interno*

- 5 -

- 11 - Porto Empedocle
- 12 - Catania Acquicella
- 13 - Caltagirone
- 14 - Siracusa
- 15 - Ragusa
- 16 - Modica
- 17 - Messina
- 18 - S. Agata Militello
- 19 - Taormina
- 20 - Castelvetro
- 21 Trapani.

Commissariato Compartimentale di Reggio Calabria

Il nuovo schema organizzativo é stato inviato al Ministero dei Trasporti per il parere.

Sono state istituite le seguenti sezioni territoriali sulle 19 previste:

1 - Villa S. Giovanni	Forza attuale: Agenti effettivi	188
2 - Paola		
3 - Crotona	Forza organica assegnata	413

Commissariato Compartimentale di Roma

E' state già approvate il nuovo schema organizzativo e costituito il Comando Gruppo Compartimentale.

Sono state istituite le tre sezioni non territoriali, nonché le seguenti sezioni territoriali sulle 24 previste:

1 - Roma Termini	Forza attuale: Agenti effettivi	316
2 - Roma S. Lorenzo		
3 - Formia		
4 - Roma Tiburtino	Forza organica assegnata	701
5 - Roma S. Sisto		
6 - Orte		
7 - Civitavecchia		
8 - Viterbo		

Commissariato Compartimentale di Torino

Il nuovo schema organizzativo é stato inviato al Ministero dei Trasporti per il parere.

./.

# Ministero dell'Interno

- 6 -

Sono state istituite le tre sezioni non territoriali, nonché tutte le sezioni territoriali:

1 - Torino P.N.		
2 - Torino Smistamento		
3 - Torino Vallino		
4 - Pinerolo		
5 - Bussoleo		
6 - Torino P.S.		
7 - Torino Dora		
8 - Torino O.M.R.	Forza attuale: Agenti effettivi	149
9 - Chivasso	" ausiliari	168
10 - Ivrea		
11 - Novara	Totale	<u>317</u>
12 - Mortara		
13 - Vercelli	Forza organica assegnata	551
14 - Santhià		
15 - Alessandria		
16 - Aquis		
17 - Asti		
18 - Casale M.		
19 - Cuneo		
20 - S. Giuseppe Cairo		
21 - Ceva		
22 - Bra		

## Commissariato Compartimentale di Venezia

E' stato approvato il nuovo schema organizzativo: è in corso la costituzione del Comando Gruppo Compartimentale.

Sono state istituite tutte le sezioni territoriali:

1 - Venezia S. Lucia		
2 - Mestre <i>Cukal</i>	Forza attuale: Agenti effettivi	150
3 - Udine	" ausiliari	252
4 - Tarvisio		
5 - Fontebba	Totale	<u>402</u>
6 - Cervignano	Forza organica assegnata	420
7 - Casarsa		
8 - Gorizia		
9 - Monfalcone		
10 - Treviso		
11 - <del>Fonfaldano</del>		
12 - Belluno		
13 - <del>Portogruaro</del>		

./.



*Ministero dell'Interno*

- 7 -

- 15 - ~~Verona~~ 10 Movimento
- ~~15 - Bassano del Grappa~~
- 16 - Castelfranco Veneto

Commissariato Compartimentale di Verona

Il nuovo schema organizzativo è stato inviato al Ministero dei Trasporti per il parere.

Sono state istituite le sezioni Comando Compartimentale e Commissariato, nonché tutte le sezioni territoriali.

1 - Verona P.N.	
2 - Verona P.Vescovo	
3 - Verona S.Lucia	
4 - Desenzano	
5 - Legnago	
6 - Montebelluna	Forza attuale: Agenti effettivi 179
7 - Ostiglia	" ausiliari 232
8 - Vicenza	
9 - Schio	Totale 411
10 - Trento	Forza organica assegnata 394
11 - Rovereto	
12 - Bolzano	
13 - Merano	
14 - Fortezza	
15 - Brennero	

Totale forza attuale: Agenti effettivi	3107
Agenti ausiliari	1233
	4340
Totale Forza organica assegnata	6884

Figura 19-20-21-22-23-24-25 - Circolare Ministero dell'Interno, Organizzazione della Polizia ferroviaria 1948 (ASPFR, fondo B.1, b. 2, fasc. 4).



Figura 26- Comandanti delle quattordici Legioni della Milizia Ferroviaria (BFSR)

SPECCHIO RIASSUNTIVO DELLE OPERAZIONI DI  
POLIZIA ESEGUITE DALLA MILIZIA FERROVIARIA  
DURANTE L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1939 - 1940

	Denuncie. . . . .	N.	1.345
<i>POLIZIA ORDINARIA</i>	Verbali di contravvenzione	»	355
	Fermi. . . . .	»	594
	Arresti. . . . .	»	339
<i>POLIZIA FERROVIARIA</i>	Denuncie . . . . .	N.	736
	Verbali di contravvenzione	»	3.741
	Fermi . . . . .	»	564
	Arresti . . . . .	»	141
<i>POLIZIA POLITICA</i>	Denuncie . . . . .	N.	6
	Verbali di contravvenzione	»	—
	Fermi . . . . .	»	8
	Arresti . . . . .	»	3
<i>POLIZIA TRIBUTARIA</i>	Denuncie . . . . .	N.	364
	Verbali di contravvenzione	»	46.015
	Fermi . . . . .	»	—
	Arresti . . . . .	»	—
<hr style="border-top: 3px double #000;"/>			
<i>IN COMPLESSO</i>	Denuncie . . . . .	N.	2.451
	Verbali di contravvenzione	»	50.111
	Fermi . . . . .	»	1.166
	Arresti . . . . .	»	483
<hr style="border-top: 1px solid #000;"/>			
<b>TOTALE GENERALE</b> delle Operazioni di Polizia . . . . .		<b>N.</b>	<b>54.211</b>

AUMENTI E DIMINUZIONI DELLA FORZA  
VERIFICATISI DURANTE L'ANNO FINANZIARIO 1939-1940

M E S I		Radiati	Dimis- sionati	Cancel- lati	Cassati per motivi vari	Nuovi iscritti	Riammessi
LUGLIO	1939	1	-	36	68	123	1
AGOSTO	»	1	-	13	33	149	-
SETTEMBRE	»	-	-	10	30	366	-
OTTOBRE	»	-	-	12	28	202	1
NOVEMBRE	»	-	-	15	36	211	-
DICEMBRE	»	-	-	17	23	213	2
GENNAIO	1940	-	1	13	37	191	4
FEBBRAIO	»	-	-	11	31	211	3
MARZO	»	-	-	4	37	346	17
APRILE	»	-	-	15	72	757	62
MAGGIO	»	-	-	13	38	328	1
GIUGNO	»	-	-	14	15	254	1
<b>TOTALI</b>		<b>2</b>	<b>1</b>	<b>173</b>	<b>448</b>	<b>3.351</b>	<b>92</b>
		624			3443		

Situazione al 30 Giugno 1939	N.	39.279
» » 30 Giugno 1940	»	42.098
Differenza in più	»	2.819
Entrati	N.	3.443
Allontanati	»	624
Differenza in più	N.	2.819

Figure 27-28 - Dati statistici attività Milizia Ferroviaria 1939-1949 (BFSR)

## INDICE CRONOLOGICO DEGLI AVVENIMENTI

- Regolamento di Polizia per la Strada Ferrata Ferdinanda 11.10.1859. Primo regolamento di Polizia Ferroviaria;
- Regolamento del 31 ottobre 1873, n. 1687, *concernente la polizia sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate*;
- Circolare Ministero Interno Direzione Generale della Pubblica Sicurezza- Divisione 2° Sezione 1° n. 11676-15-99651 del 12 luglio 1882, *Servizio di vigilanza sulle ferrovie*;
- Circolare Ministero Interno Direzione Generale della Pubblica Sicurezza- Div. 2° Sez. 1° n 11676-15 del 20 marzo 1886;
- Circolare Ministero Interno Direzione Generale della Pubblica Sicurezza- Div. 5° sez 1° n. 11676-73 del 22 dicembre 1888, *Servizio di vigilanza sulle ferrovie*.
- Circolare nr. 9066 del 24 giugno 1907, relativa all'Istituzione degli otto Commissariati Compartimentali di Pubblica Sicurezza presso le Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato e del Commissariato Compartimentale di P.S. presso la Direzione Movimento e Traffico di Ancona;
- Circolare del Ministero dell'Interno -Direzione Generale della P.S 18 aprile 1911 Div. 4 Sez. 1 nr. 120 , Istituzione Ufficio di Polizia Ferroviaria;
- Circolare del Ministero dell'Interno -Direzione Generale della P.S. - Ufficio di Polizia Ferroviaria nr. 322 del 14 dicembre 1912 avente ad oggetto Istituzioni dei Commissariati Compartimentali di P.S. con sede a Bologna e Bari;
- Circolare del Ministero dell'Interno -Direzione Generale della P.S. - Ufficio di Polizia Ferroviaria nr 9689.f del 30 ottobre 1914, avente ad oggetto Servizio di Polizia Ferroviaria - Riforma; Istituzione della Commissione Ministeriale per gli studi della riforma del servizio di Polizia Ferroviaria;
- Circolare Intendenza Generale dell'Esercito -Direzione Trasporti nr. 3064 di Prot. R.S. del 31 luglio 1915, avente ad oggetto Servizio di Vigilanza nelle Stazioni della zona Interna;
- Decreto Ministeriale del 30 marzo 1920, n.1211, Norme per il servizio di Polizia Ferroviaria;
- Circolare del Ministero dell'Interno -Direzione Generale della P.S. - Ufficio di Polizia Ferroviaria nr1 del 18 agosto 1920 avente ad oggetto Istituzione del Commissariato Compartimentali di P.S. con sede a Trieste;

- Circolare regia Prefettura di Bologna nr. 4836 del 8 settembre 1921 avente ad oggetto Trasporti d'uva, mosti, vino, vendemmia 1921;
- Regio Decreto Legge 30 ottobre 1924 nr.1686, relativo al funzionamento della Milizia Ferroviaria per la Sicurezza Nazionale;
- Regio Decreto Legge 14 giugno 1925 nr. 1174, relativo al funzionamento della Milizia Ferroviaria per la Sicurezza Nazionale;
- Legge 8 luglio 1929 nr. 1373, relativa al nuovo ordinamento delle Milizie Speciali delle comunicazioni (ferroviaria e poste telegrafica);
- Regio Decreto Legge 25 novembre 1937, relativo alla costituzione, funzionamento e ordinamento della Milizia Ferroviaria;
- Regio Decreto legge 13 luglio 1939 nr. 1174, relativo alla modificazione della forza organica della Milizia ferroviaria;
- Regio decreto Legge 6 dicembre 1943 nr. 16/B, relativo allo scioglimento della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e delle Milizie Speciali;
- Decreto Legislativo del 26 aprile 1945 n. 286, relativo all'Istituzione della Divisione Speciale di Polizia Ferroviaria;
- Circolare del Ministero dell'Interno - Direzione Generale della P.S. nr. 0102 del 12 dicembre 1945 avente ad oggetto Ufficio di P.S. nuova Istituzione;
- Circolare Ministero Interno DGPS- Divisione per la Polizia di Frontiera e Trasporti, *Istituzione dei Commissariati Compartimentali di P.S. a Verona e Soppressione dell'analogo ufficio di Trento*, n 300 52929-86/1 del 31 dicembre 1945;
- Decreto Legislativo del Capo Provvisorio dello Stato 10 luglio 1947 nr. 687 relativo alla riorganizzazione dei servizi di Polizia Ferroviaria;
- Circolare Ministero dell'Interno Direzione Generale della Pubblica Sicurezza nr. 300/65473.95-188 del 13 ottobre 1947, relativa al Personale addetto alla Polizia Ferroviaria;
- Comunicazione del Commissariato Compartimentale della Pubblica Sicurezza di Torino n. 08070 del 25 agosto 1947 Riorganizzazione dei servizi di Polizia Ferroviaria;
- Appunto del Ministero dell'Interno -Direzione Generale della P.S.- Divisione per la Polizia di Frontiera e dei Trasporti Sezione Prima *datistatistici sull'organico della Milizia Ferroviaria* Roma 17 febbraio 1956;

## FONTI BIBLIOGRAFICHE E DOCUMENTALI

- Cantalupi A., *Sulla costruzione delle strade di ghiaia della Lombardia* in *Giornale dell'ingegnere, architetto ed agronomo*, n 10, ottobre 1867;
- Trevisan, *Il problema ferroviario italiano*, Casa Ed. Abruzzese, Pescara, 1909
- Giannini, *Le tariffe nell'esercizio di Stato e il Codice di Commercio*, UTET, 1910;
- Calisse, *Dell'opportunità e dei criteri informativi di un piano regolatore generale della rete ferroviaria italiana*, Ed. Milone, 1912;
- Morelli V., *La politica ferroviaria italiana passata, presente e futura*, Roma, Tip., Napoli, 1914;
- Tinti F. *Manuale di Polizia Ferroviaria con alcuni moduli ferroviari di trasporto*. Bari, Tipografia Nazionale ,1914;
- Saracini E. *I crepuscoli della Polizia, compendio storico della genesi e delle vicende dell'Amministrazione di Pubblica Sicurezza*, Napoli, Società italiana edizioni meridionali, 1922;
- Salvemini M. Visceglia A , *Fiere e mercati. Circuiti commerciali nel Mezzogiorno*.
- Saracini, *I crepuscoli della Polizia*, Napoli, 1922
- Lanino P., *Degli scioperi sulle ferrovie italiane*, CIFI, 1926;
- Carano G. e Donvito, *L'economia meridionale prima e dopo il Risorgimento*, Vallecchi, Firenze, 1928;
- Tajani F. *Storia delle Ferrovie italiane*, Ed. Garzanti, Milano, 1939;
- Tedeschini Lalli E., *Le Ferrovie dello Stato ed il loro Ordinamento*, Scientia, Roma 1946;
- Perozzi, *Origine e sviluppo delle Ferrovie* (Eserc. Privato, di Stato ed Istituto della Concessione), Roma, 1946;
- Levi P. *Se questo è un uomo*, in *Id., Opere* , Torino, Super et, 1947;
- Di Loreto U. *Elementi di Polizia Ferroviaria*, Roma Tipografia Regionale 1951;
- Santoni-Rugiu, *Ordinamento e storia delle ferrovie dalle origini ai giorni nostri*, CIFI, 1951;
- Ministero dell'Interno, Direzione Generale della Pubblica Sicurezza. *Le origini del Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza.*, Staderini, 1952;
- Salerno L., *Enciclopedia di Polizia*, Milano, 1952;
- Jannattoni L., *Dalla Bayard all' ETR 300. Sommario storico delle Ferrovie Italiane*, Quaderni delle ferrovie Italiane dello Stato, 1956;

- Ministero dell'Interno, Direzione Generale della Pubblica Sicurezza, Ispettorato del Corpo delle Guardie di P.S. *Ordinamento della Polizia Italiana e del corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza*, Tip, F.lli. Palombi, 1956
- Battaglia M., *L'Ufficiale di P.S. nella Storia d' Italia*, Babuino, Roma, 1960;
- Renato G., *I servizi dell'Amministrazione della P.S.*, Milano, 1960
- Renato G., *Gli ordinamenti della P.S.*, Roma, 1963;
- Cantutti U. *Sviluppo e vicende della rete ferroviaria negli ultimi cento anni, in evoluzione tecnica ed economica delle ferrovie nei cento anni dell'Unità 1861-1961*, Roma, Cifi;
- Berengo M., *L'agricoltura veneta dalla caduta della Repubblica all'unità*, Banca Commerciale Italiana, Milano, 1963;
- Renzetti G. *Indirizzi per una riforma dell'Azienda ferroviaria*, Roma, 1964;
- La Francesca S., *La statizzazione delle ferrovie e lo sviluppo dell'industria elettrica, in "Clio"*, 1965;
- Angiolini, A., *Socialismo e Socialisti in Italia*, Editori Riuniti, Bologna, 1966;
- Devincenzi G., *Della viabilità in Italia e della costruzione delle nostre strade ferrate*, tip. Successori di Le Monnier, Firenze, 1967
- Candeloro G., *Storia dell'Italia moderna*, La Costituzione dello Stato unitario vol. V, Feltrinelli, 1968;
- Candeloro G., *Storia dell'Italia moderna, Lo sviluppo del Capitalismo e del movimento operaio* vol VI, Feltrinelli, 1970;
- Berardello A., *Un'impresa ferroviaria nel Lombardo-Veneto: La società ferdinandea da Milano a Venezia*, in "Rivista storica italiana", 1973;
- Papa A., *Classe politica e intervento pubblico in età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Guida, Napoli 1973;
- Fenoaltea S., *Le Ferrovie e lo sviluppo industriale italiano 1861-1913*, in G. Toniolo (a cura di), *Lo sviluppo economico italiano 1861-1940*, Laterza, Roma-Bari, 1973;
- Aliberti G., *Ambiente e società nell'Ottocento meridionale*, Edizioni di Storia e Letteratura, Roma, 1974;
- Candeloro G., *Storia dell'Italia moderna La crisi di fine secolo e l'età giolittiana*, vol VII, Feltrinelli, 1974;
- Petraccone C., *Napoli dal '500 all'800. Problemi di storia demografica esociale*, Guida, Napoli, 1974;
- Villari R. *Problemi dell'economia napoletana*, Napoli, 1975;



- Miami P., Tesi di Laurea: *Aspetti e problemi sociologici della struttura e dello sviluppo delle Ferrovie dello Stato in Italia* (rel. Prof. Franco de Marchi. Facoltà di Sociologia di Trento), 1975-1976;
- Canosa R., *La Polizia in Italia dal 1945 a oggi*, il Mulino, 1976;
- Guerrieri Z., *Polizia Ferroviaria*, Roma, 1976;
- Papa A., *La Statizzazione delle Ferrovie*, Guida, Napoli, 1977;
- Pisani M., *Immunità e premi in materia di sinistri della circolazione ferro Tranviaria*, Roma, 1980;
- Santoro, *Politica tariffaria e statizzazione delle F.S. italiane*, dalla Rivista "Gestione", Roma, 1980;
- Mosca C., *Profili strutturali del nuovo ordinamento della Polizia italiana*, Latina, 1981;
- De Rubertis, *Riforma della Polizia*, Ed. Kronos, Roma, 1982;
- Pica G., *Il principio di specialità nella legge sulle modifiche al sistema penale*, Riv. Polizia, 1982;
- Renda F., *Storia della Sicilia dal 1860 al 1970*, vol. I, Sellerio, Palermo, 1984;
- Del Giudice E., *Atlante delle uniformi dal 1934 a oggi*, ed. Alberelli, Parma, 1984;
- Fenoaltea S., *Le costruzioni ferroviarie in Italia, 1861-1913*, in Rivista di storia economica, 1984;
- Scatarelli M., Relazione al seminario di aggiornamento su *Il sistema sanzionatorio penale ed extra penale in materia di Polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie ed altri sistemi di trasporto*, Gaeta, Maggio 1984;
- Coletti G., *Storia di una Riforma: l'Ente "Ferrovie dello Stato"*, C.A.F.I., Roma, 1985;
- Bonichi E., *Le leggi di pubblica sicurezza, edizioni di Piazza Navona*, Roma, 1986;
- Levi P. *I sommersi e i salvati*, in Id., *Opere*, vol. I, Torino, Einaudi, 1987;
- Postiglione V. *Manuale di Polizia Ferroviaria (suoi servizi e funzioni)*, edizione LaurusRobuffo, Roma, 1987.
- Geri V., *Circolazione stradale ed aree private*, Roma, 1988;
- Venè. G.F. *Mille lire al mese. Vita quotidiana della famiglia nell'Italia fascista*, Milano, Mondadori, 1988;
- Trio F., *Roma Termini 80*, Roma, 1988;
- Paloscia A. *Storia della Polizia*, ed. Oberon, Roma, 1989;
- Massafra A., *Rete viaria e dinamiche territoriali nel Mezzogiorno d'Italia tra la seconda metà del XVIII e l'inizio del XX secolo*, in F. Lomonaco (a cura di), *Cultura, società potere. Studi in onore di Giuseppe Giarrizzo*, Morano, Napoli, 1990;

- Propato D., *Sanzioni amministrative e depenalizzazione di delitti e contravvenzioni*, LaurusRobuffo, Roma, 1991;
- Viciconte G., *Ferrovie in concessione*, Dig. Pubbl., Roma, 1991;
- Saracco G. M., *Ferrovie*, Roma, 1991;
- Sinatti D'amico F., *Lo Stato e le politiche agricole*, in P. Bevilacqua (a cura di), *storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, 3 vol., Marsilio, Venezia 1991, vol. III, Mercanti e istituzioni;
- Cancila O., *L'economia della Sicilia. Aspetti storici*, Il Saggiatore, Milano 1992;
- Ostini F., *Finanza ed economia nel Regno delle Due Sicilia*, Liguori, Napoli, 1992;
- De Palatis P., *Regolamenti e sicurezza della circolazione ferroviaria, esperienza ed etica*, Roma, 1994;
- Sabbatucci-Vidotto, *Storia d'Italia. Le premesse dell'unità dalla fine del settecento al 1861*, I saggi di G. Pescosolido, vol I, Laterza, 1994;
- Sabbatucci-Vidotto, *Storia d'Italia. Liberalismo e democrazia 1887-1914*, I saggi di G. Barone, vol III, Laterza, 1995;
- Bortolotti L., *Insediamiento e territorio*, Storia d'Italia, Annali, vol. VIII, 1995;
- Sabbatucci-Vidotto, *Storia d'Italia. Il nuovo Stato e la società civile 1861-1887*, i saggi di G. Pescosolido, vol II, Laterza, 1995;
- Mazzone L., *Ferrovie e riforma della pubblica amministrazione tra regime liberale e fascismo*, in *le carte e la storia. II*, 1996, n.2.
- Barone G., *Saggio sul Mezzogiorno*, nel vol. *Le vie del Mezzogiorno*, Donzelli, Roma, 1998;
- Scatarelli M., *Polizia sicurezza e regolarità dell'esercizio delle Ferrovie*, Roma, 1999;
- Tinti D., *Dai Reali Carabinieri alla 121. Origini e Storia delle forze di Polizia in Italia*. Rodana editrice. 1999
- Pirella A., *Servizi e tecniche di Polizia Ferroviaria*, edizione C.A.P.F. Bologna, 2000;
- Tanini L., *La strada ferrata e le sue pertinenze*, Edizioni C.A.P.F., 2000
- Bastari D., *Il Regolamento di Polizia Ferroviaria*, Cedam, Padova, 2002;
- Berleghi T., *Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti*, Roma, 2002;
- Menocci A., *Trasporto intermodale: quinto sistema per il trasporto delle persone e delle merci*, 2002;
- Pagano R., Procopio, *La Polizia Ferroviaria attività di controllo e di intervento*, LaurusRobuffo, Roma 2002.
- Calesini G., *Leggi di pubblica sicurezza, illeciti amministrativi*, LaurusRobuffo, Roma, 2003;

- Cilibrasi G., *Esercizio Ferroviario*, Edizioni C.A.P.F. 2003;
- Benassai S., *Intervista a Sergio Benassai*, esperto di italiano al Joint Meeting, Ginevra, 2004;
- Biagioli G., *Il potere e la piazza. Gli spazi del mercato agricolo nell'Italia Centro-settentrionale*, in Bevilacqua (a curadi), *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, vol.III 2005;
- Laurito A. *La storia e le uniformi della Polizia italiana*, Roma, Police editore, 2007;
- Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza, *Polizia di Stato. Ieri e oggi al servizio della gente*, Milano, De agostini, 2007;
- Tosatti G. *Storia del Ministero dell'Interno dall'Unità alla regionalizzazione*, Il Mulino, 2009;
- Lablanca N. Di Giorgio M. *Una cultura Professionale per la Polizia dell'Italia Liberale, Antologia del Manuale del Funzionario di Sicurezza Pubblica e di Polizia Giudiziaria (1863-1912)*. Edizioni Unicopli, 2015;
- Canciullo G. *Le ferrovie Siciliane tra arretratezza e sviluppo (secoli XIX-XX)*, Maimone editore, 2016;
- Quintavalli G. *Da sbirro a investigatore, Polizia e investigazione dall'Italia liberale alla Grande Guerra*, Aviani e Aviani editori, Udine, 2017;
- Tullio G., *Commercio e marina nell'ultimo trentennio del periodo borbonico*, in Massafra (a cura di), *Il Mezzogiorno Preunitario*.

## **Archivi**

### Archivio Servizio di Polizia Ferroviaria Roma (ASPFR)

- Fondo Polizia Ferroviaria, Ordinamento e schemi organizzativi- Ordinamento, varie circolari e disposizioni, cat. 96.I.1.
- Fondo Polizia Ferroviaria, Ordinamento e schemi organizzativi-Atti fondamentali concernenti la specialità, Varie circolari provvedimenti legislativi cat. 96.I.1.4.

### Archivio Centrale dello Stato Roma (ACSR)

- Fondo 1, Presidenza del Consiglio dei Ministri-Elenco degli organismi istituiti durante la guerra, buste 543-544.
- Fondo Ministero dell'Interno Direzione Generale di P.S.- Direzione Affari Generali, Massime, buste 30,31,32.
- Fondo Francesco Saverio Nitti, seri VI

- Ministero dell'Interno Direzione Generale della Pubblica Sicurezza, Divisione personale P.S.

#### Archivio Centrale dello Stato Bologna

#### Archivio Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, (AUSSME)

- Fondo, 1, Intendenza Generale Direzione Trasporti, buste 33-34-35-
- Fondo, Intendenza Generale dell'Esercito, "servizio degli Ispettori delle retrovie, giugno 1918, busta 8.

#### Archivio Compartimento Polferper il Lazio Roma (ACPLR)

- Fondo 1, Corrispondenza 1944-1950.
- Fondo, Polizia Ferroviaria, Giurisdizione Posti Polfer, Competenza, attribuzioni e norme, Cat. B.1, buste, 1,2,3,4.
- Fondo, Corsi di Istruzione e perfezionamento per allievi Guardie di P.S. – Programma.

#### Archivio Compartimento Polfer per la Liguria Genova (ACPLG)

- Fondo, Riorganizzazione dei servizi di Polizia Ferroviaria- Ufficiali- Guardie di P.S., cat. C.1.
- Fondo, Polizia ferroviaria, disposizioni, potenziamento mezzi, riodino struttura, cat. B.1.3 bis.
- Fondo, scorta treni viaggiatori, disposizioni, cat.. Massima C.1. 17, fasc. 1

#### Archivio Compartimento Polfer per il Friuli Venezia Giulia Trieste (ACPFVGT)

- Nessun documento reperito.

#### Archivio Compartimento Polfer per il Piemonte e Valle D'Aosta Torino (CPPVAT)

- Fondo, Polizia Ferroviaria, organizzazione dei servizi-quadri Ufficiali documenti di identificazione, cat. Massima, B.1 35 bis.
- Fondo, Polizia Ferroviaria, accasermamento- uniforme e progetto per le caserme della Polizia Ferroviaria, cat. Massima, B.1 35 bis.
- Fondo, Polizia Ferroviaria, istruzioni per il servizio di Polizia ferroviaria, cat. Massima B.1. 35 bis.
- Fondo, Polizia Ferroviaria, assegnazione e distribuzione della forza e organico ufficio maggiore e disciplina, cat. Massima B.1. 35 bis.

#### Archivio Compartimento Polfer per la Lombardia Milano (ACPLM)

- Fondo R.2 riorganizzazione del servizio di Polizia Ferroviaria, fasc. 2.

#### Archivio Compartimento Polfer per Verona e il Trentino Alto Adige Verona (ACPVTA AV).

- Fondo, Scorta treni viaggiatori, Disposizioni, cat.. R.2.

- Fondo, Servizio di vigilanza negli scali concesso ad imprese private, cat. R.2.
- Fondo, Commissariati di P.S., Unificazione dei servizi di Polizia, cat. B.2.
- Fondo, Corpo delle Guardie di P.S, Ordinamento, Organizzazione e dislocazione territoriale, cat..C.1.

Archivio Compartimento Polfer per il Veneto Venezia (ACPVV).

- Fondo, Corrispondenza, varie circolari e disposizioni del Ministero dell'Interno.

Archivio Compartimento Polizia Ferroviaria per la Toscana Firenze.

Archivio Compartimento Polfer per l'Emilia Romagna Bologna (ACPERB)

- Fondo, Competenza territoriale, cat. Massima, B.1.7.

Archivio Compartimento Polfer per le Marche, Umbria e Molise Ancona. (ACPMUMA)

- Fondo, organizzazione delle Questure dei Commissariati di P.S. e delle specialità, Atti, cat..B.1 fasc. 1.
- Fondo, tessere personali di riconoscimento, atti, cat. B.1, fasc. 1.
- Fondo, funzionari, impiegati e agenti, disposizioni dopo la Seconda Guerra Mondiale, cat. B.1.
- Fondo, abbonamenti ed altre concessioni ferroviarie, atti, cat.. Z.2, fasc. 1

Archivio Compartimento Polizia Ferroviaria per la Campania Napoli, (ACPCN)

- Fondo Compartimento Polfer Napoli, Posti Polfer, impianti e soppressioni di comandi, cat. 22 bis.
- Fondo, Amministrazione di P.S., cat.. B.1
- Fondo, ferrovie, cat. R.2.

Archivio Compartimento Polfer per la Sardegna Cagliari (ACPSC)

- Fondo, le funzioni di Polizia Giudiziaria della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, cat. C.5.

Archivio Compartimento Polfer per la Puglia e Basilicata Bari.

Archivio Compartimento Polfer per la Calabria Reggio Calabria (ACPCRC)

Nessun documento reperito.

Archivio Compartimento Polfer per la Sicilia Palermo (ACPSP)

- Fondo Piani di Vigilanza in Ferrovie, busta 1.
- Fondo Costituzione di un Corpo Speciale di Polizia Ferroviaria, buste 1,3.
- Fondo funzionamento del Corpo Speciale di Polizia Ferroviaria, buste 1,3,4,
- Fondo Norme sugli Impianti e soppressioni Comandi-Organico, buste 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12.

### **Biblioteche**

- Biblioteca Fondazione Ferrovie dello Stato Roma
- Biblioteca Nazionale Roma
- Biblioteca Nazionale Firenze
- Biblioteca Centrale Giuridica Roma
- Biblioteca Comunale Archiginnasio Bologna
- Biblioteca del Ministero dell'Interno Roma
- Biblioteca Centrale Militare Roma
- Biblioteca Centrale Giuridica Roma
- Biblioteca del Senato della Repubblica
- Biblioteca della Camera dei Deputati.